

Måndagen den 15 juni

Kl. 09.30–09.31
11.00–19.03

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 25 maj justerades.

§ 2 Meddelande om återrapportering från informellt möte med EU:s stats- och regeringschefer

Talmannen meddelade att *tisdagen den 23 juni kl. 13.00* skulle återrapportering från informellt möte med EU:s stats- och regeringschefer den 19 juni äga rum.

§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

EU-dokument

COM(2020) 403 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 6 september*.

Följande dokument anmäldes:

Motioner

med anledning av prop. 2019/20:181 Extra ändringsbudget för 2020 – Förstärkt stöd till välfärd och företag, insatser mot smittspridning och andra åtgärder med anledning av coronaviruset

2019/20:3629 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)

2019/20:3630 av Jakob Forssmed m.fl. (KD)

2019/20:3631 av Oscar Sjöstedt m.fl. (SD)

2019/20:3632 av Elisabeth Svantesson m.fl. (M)

Kammaren biföll talmannens förslag att ovanstående motioner omedelbart skulle hänvisas till finansutskottet.

§ 4 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Finansutskottets betänkanden

2019/20:FiU20 Riktlinjer för den ekonomiska politiken

2019/20:FiU21 Vårändringsbudget för 2020

2019/20:FiU24 Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2017–2019

2019/20:FiU41 Anpassade regler för understödsföreningar som inte är tjänstepensionskassor

2019/20:FiU44 Riksrevisionens rapport om tillämpningen av det finanspolitiska ramverket 2019

2019/20:FiU45 Utvärdering av statens upplåning och skuldförvaltning 2015–2019

2019/20:FiU46 Riksrevisionens rapport om Svenska skeppshypotekskassan

2019/20:FiU50 Ny associationsrätt för medlemsbanker

2019/20:FiU57 Medgivande för Riksbanken att ingå ett avtal om lån till Internationella valutafonden (IMF)

Utbildningsutskottets betänkanden

2019/20:UbU23 Fjärrundervisning, distansundervisning och vissa frågor om entreprenad

2019/20:UbU21 Riksrevisionens rapport om resurseffektivitet och produktivitet vid Sveriges lärosäten i nordisk jämförelse

Civilutskottets betänkande

2019/20:CU22 Större komplementbyggnader

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 9.31 på förslag av talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 11.00, då arbetsplenum skulle börja.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 11.00.

*Nordiskt och arktiskt
samarbete*

§ 5 Nordiskt och arktiskt samarbete

Utrikesutskottets betänkande 2019/20:UU14

Nordiskt och arktiskt samarbete (skr. 2019/20:90 och redog. 2019/20:NR1)

föredrogs.

Anf. 1 ARON EMILSSON (SD):

Herr talman! Låt mig inledningsvis yrka bifall till reservation 1.

I dag debatterar vi utrikesutskottets betänkande om nordiskt och arktiskt samarbete – vår årliga debatt om samverkan i vår närmaste omgiv-

ning. Denna debatt är både angelägen och aktuell, i år kanske i särskilt hög grad. Vi vet att 90 procent av de nordiska invånarna värdesätter nära nordiskt samarbete och att 60 procent, alltså sex av tio, vill se det fördjupas och förstärkas ytterligare.

Nordens regeringar har uttalat ambitionen att Norden ska vara världens mest integrerade region. Det har vårats för Norden. Jag och många med mig har talat om en renässans för det nordiska samarbetet, men jag får erkänna, herr talman, att hur vackert det nordiska ljuset än klär sommaren har det bromsats av en frostnatt som inte bara de svaga utan även de friska kan kalla höst. Under pandemins farsot har vi sorgligt nog bevittnat hur visionen om världens mest integrerade region kommit att blekna, just i den tid då den kanske behövs som mest.

Norden som region ska vara så sammansvetsad och samordnad som möjligt, men i stället har vi kunnat se otaliga stickspår och en situation där Sverige i många avseenden valt en diametralt motsatt strategi jämfört med våra grannländer och i hög grad ersatt politiskt ansvarstagande med tjänstemannastyre, vilket visat sig förödande. Detta har gjort att vi nu kan se ett visst mönster upprepa sig och att den nordiska passunionen dessvärre känns lika avlägsen som under migrationskrisen 2015 och framåt.

Antalet dödsfall har i Sverige skjutit i höjden men har hållits på en låg nivå i våra grannländer så här långt, och detta gör nu att man sätter Sverige i karantän då Nordens portar sakta öppnas. Det kommer, herr talman, att behövas en rad åtgärder på såväl nationell som nordisk nivå, även nu när krisen pågått en tid, inför eventuella kommande vågor och inte minst för framtida beredskap.

Vi som verkar i det nordiska samarbetet är besjälade av begreppen nordisk nytta och erfarenhetsutbyte. Vi ska samverka där synergieffekterna är som bäst och utväxla erfarenheter där vi lär oss som mest. I det här fallet behöver vi lära av våra felsteg och inrätta inte bara en nationell kommission som granskar åtgärder och utfall av coronakrisen utan också en nordisk kommission som utvärderar åtgärder och deras konsekvenser i våra nordiska länder under denna historiska prövning.

Herr talman! Betänkandet tar sin utgångspunkt i året som gått, även om ett visst fokus på den historiska situation som våra samhällen nu befinner sig i inte kan undgå, och i det faktum att Sverigedemokraterna med flera redan tidigare och inte minst förra året drivit på för en förstärkt nordisk krisberedskap. Det handlar till exempel om leveranssäkerhet i försörjningen av medicin och sjukvårdsmateriel inom Norden, särskilt under pandemier, vilket pekas ut i den nordiska krisberedskapsstrategi som antogs under Nordiska rådets generalsession här i Stockholm i höstas.

I ett vidare perspektiv handlar det om att utifrån erfarenheterna från de stora skogsbränderna den torra sommaren 2018 inventera och etablera resurser, till exempel en gemensam brandflygsflotta eller beredskapslager för vissa produkter, där den nordiska nyttan kan vara större och tydligare jämfört med ansvar på nationell, regional eller lokal nivå i de enskilda länderna. Vi anser därför att regeringen bör bejaka de initiativ som tagits av Nordiska rådet och som också går i linje med de yrkanden som återfinns i vår följdmotion till regeringens skrivelse, vilken vi i dag behandlar.

I vår årliga följdmotion om det nordiska samarbetet vill jag peka ut tre viktiga aspekter och avsluta med några kommentarer om Arktis.

Storbritanniens EU-utträde gör att de svensk-brittiska och nordisk-brittiska relationerna kan behöva hitta nya, fler och starkare former. Tillsammans har vi en lång historia av utbyte med Storbritannien, omfattande handel och mycket gamla historiska relationer till stora delar av det brittiska kungariket. En starkare och mer samordnad nordisk röst i EU blir allt viktigare, då alltmer makt har koncentrerats till unionen på bekostnad av de självständiga nationalstaterna.

Då de nordiska länderna delar såväl samhällssystem som värderingar och landgränser har vi mycket att vinna på att samordna och koordinera oss såväl i arbetet på EU-nivå som i följderna efter EU-beslut, när det kommer till implementeringar av direktiv. Ett gemensamt nordiskt lagråd skulle också tjäna denna samverkan och lagstiftningsprocessen och gynna det proaktiva arbetet med att lösa onödiga gränshinder väl.

Genom likheterna i levnadsbetingelser och årtusenden av nära och naturliga relationer mellan befolkningarna har en skandinavisk och nordisk kulturkrets vuxit fram. Det nordiska kultursamarbetet utgör hörnstenen i den gemenskap som binder samman de nordiska länderna. Kultursamarbetet återspeglar den grund av gemensamma värderingar som vi i de nordiska länderna står på.

Den nordiska litteraturkanon som presenterades 2008 bidrog till både en ökad debatt och ett ökat intresse för den nordiska kulturen. Jag menar att den kan vara en språngbräda för samma argument som nu finns och som lyftes upp redan 2008 av min danska kollega i Nordiska rådets presidium, tidigare utbildnings- och kulturminister, Bertel Haarder, det vill säga behovet av att allt fler lär känna sin historia och sitt kollektiva minne.

Man borde därför genom Nordiska ministerrådet följa upp satsningen på den nordiska litteraturkanonen genom en nordisk kulturkanon som även innefattar områden som arkitektur, bildkonst, musik, scenkonst, film etcetera inom skol- och utbildningsväsendet. Att känna sitt kollektiva minne och ordna alla delar till ett sammanhängande helt har sällan varit viktigare än i dag.

När det gäller Östersjön är fiske en traditionell och ofta viktig näring i alla våra nordiska länder. Fisket är så pass förknippat med flera av Nordens länder att det kan räknas som en i någon mån kulturbärande näring. Det finns frågor i skärningspunkten mellan ekonomi, kulturarv och miljö som är lika eller liknande mellan länderna och som skulle behöva ett systematiskt angreppssätt, inte minst eftersom de olika värdena och olika länder är sammanflätade.

Vi ser att många fiskbestånd är hårt ansträngda i dag. Vi hörde alldeles nyligen en dokumentär i Sveriges Radio om hur situationen ser ut för strömmingen på ostkusten men också hur torskbeståndet har utvecklats och hur allvarligt läget är för dem som verkar inom fisket. Det kan leda till att det inte kommer att kunna fiskas i framtiden. Detta leder till att det traditionella kustfisket och därmed kulturarvet också utmanas. Genomtänkta strategier som har en helhetssyn och som omfattar alla de nordiska länderna och fiskets olika värden har i ljuset av detta en möjlighet att skapa synergieffekter mellan långsiktig näringsverksamhet, kulturarv och miljö.

Vi menar att regeringen bör ta initiativ till en dialog med de andra nordiska länderna för att utveckla gemensamma miljöstandarder och utveckla förvaltningssystemen i de olika länderna så att de harmonierar med varandra. Målsättningen bör vara att optimera den långsiktiga nyttan, säker-

ställa livskraftiga fiskbestånd och möjliggöra ett levande kustfiske. Att främja och stärka det nordiska fisket går också i linje med den strategiska prioritering som angivits om ett grönt Norden. Det är miljöpolitik som gör skillnad.

Avslutningsvis herr talman, välkomnar jag en ny reviderad Arktisstrategi, då den gamla har några år på nacken, och att regeringen aviserat att den tillkommande ska rymma försvars- och säkerhetspolitiska aspekter. Detta har saknats och kan inte längre undvikas i de geopolitiska aspekter som finns på området.

Anf. 2 LORENA DELGADO VARAS (V):

Herr talman! Vi har enats om att Norden ska vara världens mest integrerade region. Det är något som ger hopp och har stor potential när det gäller klimatlösningar och energifrågan, men också när det gäller sociala och rättsliga frågor. Men för att ett sådant samarbete ska funka och vara trovärdigt krävs gemensamma beslut och konkreta handlingar.

Gränshindersfrågorna är prioriterade för det nordiska samarbetet. Tanken är att vi ska bli den mest sammansvetsade regionen i världen, där det är lätt att röra sig mellan länder och där vi lätt kan flytta från det ena nordiska landet till det andra utan administrativa hinder.

Tyvär har det nordiska samarbetet fått sig en törn i samband med coronakrisen. De framgångar som har nåtts i gränshindersfrågorna blev som bortblåsta. Gränser stängdes utan djupare samtal mellan länderna. Och öppnandet av gränserna har inte heller inneburit den samarbetsgrad vi hade velat ha när vi har ett så omfattande samarbete sinsemellan annars, detta trots det nordiska krisberedskapssamarbetet. Till viss del är det förståeligt, då de nordiska länderna inte har haft samma grad av beredskap inför en kris av denna storlek. Det är något som behöver diskuteras vidare, så att vi kan möta kriser i framtiden.

Vi har också sett en avsaknad av konsekvenstänk när gränserna har stängts. Det såg vi tydligt redan från början när våra gränsregioner drabbades hårt. Både handel och vård drabbades, men också vardagslivet för dem som bor där. Vid finska gränsen satte finska staten in gränsbevakare som inte har varit helt konsekventa med reglerna, och gränsbevakarna har fått stora befogenheter. Detta är bara ett av de problem som har skapats.

Sverige bör enligt Vänsterpartiets uppfattning verka för ett ökat samarbete i Norden, bland annat kring hbtq-frågor. Samtliga nordiska länder har i dag infört samkönade äktenskap. Det går framåt. Men vi behöver jobba mer i frågan, och det ska gälla alla. Därför föreslår vi från Vänsterpartiet att förordningen om vissa internationella förhållanden rörande äktenskap, adoption och förmyndarskap ska gälla för samkönade äktenskap och partnerskap. Förordningen bygger på en familjerättslig konvention mellan de nordiska länderna från 1931 som förutsätter ömsesidighet. Eftersom alla de nordiska länderna numera tillåter samkönade äktenskap finns det inte längre några hållbara skäl att undanta förordningen från den allmänna regeln om att alla lagar om äktenskap och makar ska tillämpas på motsvarande sätt för samkönade äktenskap. Det handlar till exempel om diskriminerande gränshinder som gör att bland andra barn som tillkommit genom assisterad befruktning kan bli tvungna att adopteras av sina föräldrar vid en flytt mellan länderna. Så här kan vi inte ha det 2020. Därför väljer jag att yrka bifall till reservation 2.

Herr talman! Vidare skulle jag vilja berätta lite grann om de förslag som Nordisk grön vänster, som är en partigrupp i Nordiska rådet där Vänsterpartiet ingår, har lagt fram. I utskottet för tillväxt och utveckling i Norden, där jag sitter tillsammans med min norska kamrat Freddy Øvstegård, har vi lagt fram ett förslag om nattåg i Norden som blivit väl mottaget av utskottet. En av våra förhoppningar är att Norden ska bli en förebild vad gäller att skydda miljön och kämpa mot den globala uppvärmningen.

Transportsektorn är en av de sektorer som bidrar allra mest till den globala uppvärmningen. Före coronapandemin stod flyget för 4–5 procent av de globala växthusgasutsläppen, där flygtrafiken var en av de snabbast växande utsläppskällorna. Enligt en studie av The European Federation for Transport and Environment har utsläppen från flyget fördubblats i Europa sedan 1990.

Under pandemin har flygtrafiken i Europa minskat med 70 procent. Utsläppen minskar, men av fel anledning. För att bevara de nordiska ländernas flygförbindelser har flera nordiska regeringar gått in med massiva stöd till flygbolagen. Det finns såklart behov av flygtransporter även i framtiden. Men vi måste skapa en mer hållbar transportsektor som sträcker sig över coronatiderna. Det behövs strukturella förändringar för att utsläppen inte ska kliva upp till sina tidigare nivåer när krisen avtar.

Ett annat förslag, förutom det om nattågen, är att man ska utreda gemensamma lösningar för att etablera en nordisk flygskatt. Att introducera en skatt på bränsle för flygresor inom Norden skulle bli ett föredöme för EU och resten av världen.

Vi menar att även om flygtransporterna lidit av pandemin finns det fortfarande belegg för att utreda en gemensam nordisk flygskatt. Alla nordiska länder har sedan 1990-talet skatter på koldioxidutsläpp. Men skatt på flygbränsle har varit undantaget. Att beskatta bilbränsle men inte flygbränsle innebär en tydlig subvention av flygindustrin och kan inte vara i linje med ambitionen att man ska vara världsledande i kampen mot den globala uppvärmningen. Tyvärr valde utskottet att rösta ned förslaget. Trots det anser vi att det finns nordisk nytta i att finna ett samarbete i fråga om detta.

När flygindustrin i dag får enorma stödpaket för att klara sig ur krisen bör de vara kopplade till miljö- och klimatkrav för att bidra till den ekologiska omställningen. Korta inrikesflyg bör ersättas av tåg. Det är ett minimum för ett framtida samhälle. Nu är det nämligen tid att ta itu med de strukturella lösningar som krävs för att bygga ett hållbart ekologiskt samhälle, och nu har vi chansen.

Herr talman! Andra förslag som vi har lagt fram i Nordiska rådet under 2019/20 handlar om att stoppa adoptioner från diktaturer eller rättsosäkra länder, att fördjupa det nordiska samarbetet mot högerextremism och att ge ensamkommande asylsökande barn permanent uppehållstillstånd. Under dessa coronatider ser vi konsekvenser för denna grupp. Här i Stockholm lever några av dessa ungdomar ute i skogen i tält.

Ytterligare förslag som vi har lagt fram i Nordiska rådet handlar om att ta ställning mot the global gag rule, en regel i USA som förbjuder allt ekonomiskt stöd till internationella organisationer som utför eller ger remiss till abort, och bygga ett starkare nordiskt samarbete i det internationella arbetet för kvinnors sexuella och reproduktiva hälsa och rättigheter. Detta

förslag vill jag passa på att lyfta fram lite extra i en tid då vi vet att krisen har drabbat kvinnor och barn extra hårt, både nationellt och internationellt.

Enligt forskningsinstitutet Guttmacher Institute skulle till exempel en minskning med 10 procent i fråga om tillgång till vård under pandemin runt om i världen leda till att ca 49 miljoner kvinnor står utan tillgång till preventivmedel trots behov. Det skulle också leda till 15 miljoner oavsiktliga graviditeter och en ökning av osäkra aborter, födelsekomplikationer och död för kvinnor och nyfödda. Detta är en otroligt viktig fråga att jobba med nu under pandemins framfart.

Anf. 3 PYRY NIEMI (S):

Herr talman! I dag debatterar vi nordiskt och arktiskt samarbete. Jag vill först yrka bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Som ordförande i utskottet för tillväxt och utveckling i Norden i Nordiska rådet avser jag att belysa och reflektera över ett antal områden.

Herr talman! Jag börjar med att ta avstamp i dagens situation kring covid-19. Så tidigt som 1952 infördes passfrihet i Norden, och 1958 togs de inre gränskontrollerna bort mellan de nordiska länderna. Island och Färöarna anslöt 1965 respektive 1966.

Passfriheten och borttagandet av de inre gränskontrollerna har tjänat Norden väl. Detta har inneburit en öppen arbetsmarknad samt möjligheter att bo och verka som gränspendlare, studera i andra nordiska länder, turista med mera. Båda besluten syftade i allt väsentligt till att förebygga och motverka gränshinder.

Jag är också Nordiska rådets representant i ministerrådets gränshinderråd. Det är ett spännande och intressant uppdrag som bottnar i att följa de grundläggande beslut som fattades redan på 50-talet för ett öppet Norden som främjar rörlighet mellan och inom länderna med syftet att skapa välstånd och utbyte mellan nordbor.

Herr talman! Covid-19-pandemin har dock satt gränshindersproblematiken i en ny och dessvärre smärtsam dager. Våra nordiska grannländer har stängt gränserna mot Sverige för att minska smittspridningen, samtidigt som vi vet att det enligt den senaste informationen finns fler smittade till exempel i Torneå än i Haparanda och att Köpenhamnsregionen haft en större och mer omfattande spridning än Malmö. Våra danska vänner är tillåtna att resa in till Sverige, men endast svenskar med nödvändiga skäl får resa in till Danmark. Våra finska vänner håller stängd gräns för alla svenskar utom för dem som har en fastighet eller sommarstuga i Finland.

Den senaste spännande utvecklingen är den norska regeringens beslut att fortsätta att hålla gränsen stängd mot Sverige men samtidigt tillåta norrmän att turista på Gotland. Vad jag vet är huvuddelen av övriga turister på Gotland från Stockholmsområdet – under ett normalår, det vill säga.

Norges beslut visar dock på att covid-19-pandemin slår olika hårt i de olika regionerna. Därför blir stängda nationella gränser i det passfria Norden ett trubbigt smittskyddsbeslut och ett synnerligen allvarligt ekonomiskt beslut för alla som är beroende av försörjning via gränspendling och gränshandel. Ifall det skulle skapas någon form av restriktioner eller riktlinjer i dessa trakter skulle jag föreslå att till exempel hela Tornedalen skulle ha egna restriktioner och riktlinjer och att Jämtland Härjedalen och Trøndelag skulle ha sina egna restriktioner och riktlinjer. Även Värmland,

Dalarna och Innlandet skulle ha sina egna, över gränserna. Detta är kanske en liten men viktig observation inför framtiden.

Här måste nu regeringarna med kraft lägga fokus på den deklaration som statsministrarna har utfäst om att Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region 2030. Den nationalism som delvis fått fäste, inte minst via sociala medier och en hel del uppblåst skrämselfjournalistik, leder i en helt motsatt riktning i relation till statsministrarnas utfästelse. Ett öppet Norden är en förutsättning för en fortsatt utveckling av den framgångsrika nordiska modellen.

Herr talman! I Nordiska rådet i allmänhet och i utskottet för tillväxt och utveckling i synnerhet har kravet på ett inrättande av ett ministerråd för transporter i Norden varit ett hett och angeläget ämne. Jag vet inte hur många brev som skrivits till ministerrådet om detta krav. Senast har också ett enigt presidium i Nordiska rådet påpekat detta i skrift och muntligt.

Transportministrarna och statsministrarna har hittills varit relativt ointresserade sedan transportministerrådet togs bort 2005. Vid det senaste nordiska transportministermötet togs ett beslut om att tillsätta en arbetsgrupp för att reda ut ärendet och reflektera kring vilka frågor som kan lyftas i en konstellation som ett transportministerråd. Detta är i och för sig ett viktigt första steg, men det är långt ifrån ett faktum att det slutligen blir ett transportministerråd. Vi håller mycket noggrann koll på det här från Nordiska rådet.

Anledningen till att det är så angeläget är, när vi nu talar om världens med hållbara och integrerade region 2030, att gränskryssande transportalternativ är en given förutsättning för att deklarationen ska kunna genomföras. Det finns 26–27 projekt för att främja gränskryssande trafik inom järnvägssektorn, både för persontransporter och för godstransporter. Här behövs nordisk samsyn och politisk vilja. Jag vill tacka den svenska regeringen, som tillsammans med Centern och Liberalerna kommit överens om att tillföra extra medel för att utöka nattågstrafiken i Skandinavien och till kontinenten.

Herr talman! Jag vill nämna något om vätgas. Det pågår för närvarande stora satsningar runt omkring i EU för att utveckla vätgasproduktionen som ett mycket väsentligt alternativ eller komplement till främst andra drivmedel. Vätgas är en energibärare, precis som elektricitet. Det betyder att vätgas inte är någon primär energikälla men kan användas för att lagra, transportera och tillhandahålla energi. Flexibiliteten är stor eftersom vätgas kan produceras ur alla typer av energikällor. I dag sker det huvudsakligen från naturgas, men på sikt är det förnybar energi från till exempel sol, vind och biomassa som är de intressanta källorna. Man kan dock också få det ur el från kärnkraft.

Utskottet för tillväxt och utveckling har enhälligt ställt sig bakom det socialdemokratiska medlemsförslaget att Nordiska rådet rekommenderar Nordiska ministerrådet att undersöka på vilket sätt man kan främja användningen av vätgas på nordisk nivå genom att framställa en nordisk strategi för vätgas och utreda i vilken grad de nordiska länderna tillsammans kan utnyttja EU-finansiering i utbyggandet av nyttjandet av vätgas. Vi hoppas att ministerrådet nu tar stafettpippen och följer upp detta.

Slutligen, herr talman, vill jag säga något kort om Arktis.

Vi socialdemokrater välkomnar att regeringen under året kommer att presentera en ny Arktisstrategi för riksdagen. Som vi alla vet har den glo-

bala uppvärmningen en synnerligen stor inverkan på Arktisområdet. Detta påverkar levnadsförhållandena för de boende där men också förutsättningarna i de nordiska länderna.

Det är bra att det blir en säkerhetspolitisk dimension i strategin. Det är angeläget att ha en position när stormakterna USA, Ryssland och Kina med ökat intresse noterar klimateffekterna i Arktis och flyttar fram positionerna för att säkerställa egna geopolitiska intressen när dessa möjligheter framkommer som en följd av uppvärmningen.

Många vill komma åt naturresurser i Arktis, och det är väsentligt att i möjligaste mån vårda och bevara Arktis unika biologiska mångfald. Det är också viktigt att länderna med intressen i Arktis respekterar och värnar allt det som är unikt för Arktis. Som en följd av ismältningen kommer också nya farleder samt möjligheter för såväl gods- och krigsfartyg som turistfartyg att förflyttas mer flexibelt i Arktis. Det kommer att krävas en god samordning mellan alla länder och ett väl fungerande regelverk för att skapa en stabil fartygssäkerhet ur ett räddningsperspektiv. Det kommer också att krävas respekt mellan länderna för att förebygga eskalering och eventuella fartygsincidenter.

Anf. 4 HANS WALLMARK (M):

Herr talman och statsrådet! Det ser ut som en tanke att riksdagen håller nordisk debatt just den 15 juni – den dag då flera länder bestämt att öppna upp gränserna mot varandra efter att de bryskt och utan koordination stängts för någon månad sedan som reaktion på pandemin. Men för svenskarna är det fortsatt stängt. Visst finns möjligheter för arbetspendling, men i grunden är det stängt. Det är tillbommat, med gränser som inte kan passeras i Öresundsregionen, i Tornedalen, i Jämtland Härjedalen, i Värmland och i Bohuslän.

Herr talman! Låt oss säga som det är: Det är ett misslyckande. Det är ett misslyckande för den svenska regeringen men också ett misslyckande för våra relationer här i Norden.

Herr talman! Vi håller den här tiden på året traditionsenligt en debatt om nordiska och arktiska frågor, år efter år. Utgångspunkten är den skrivelse som lämnats av Sveriges delegation till Nordiska rådet och regeringens skrivelse om arbetet i Nordiska ministerrådet. Det blir gärna lätt tillbakablickande – i år mot 2019. Samtidigt finns det all anledning att med utgångspunkt i det som varit speja mot det som ska komma.

Herr talman! Jag har fått förtroendet att axla ordförandeposten i den svenska delegationen till Nordiska rådet. I den egenskapen kan jag reda nu tacka mina kolleger från alla partier för ett engagerat arbete. Vi uppskattar också mycket den klokhet och kunskap som finns i det sekretariat under Lena Eklöfs ledning som vi har till vårt förfogande. Förra året, 2019, var intensivt, då Sverige och därmed riksdagen ansvarade för – och väl genomförde – den 71:a sessionen vecka 44. Detta är någonting talmannen också kan ta med sig till alla medarbetare i riksdagen.

Även en ny nordisk samarbetsminister finns på plats i Anna Hallberg, och hon har redan ett flertal gånger prioriterat att träffa den svenska delegationen.

Vi konstaterar i vår skrivelse från delegationen till riksdagen: ”Nordiska rådets roll är att ta initiativ där man ser problem som kan lösas på nordisk nivå eller där nya möjligheter kan tas till vara genom nordiskt sam-

arbete. Vidare är Nordiska rådet rådgivande i frågor som rör två eller flera nordiska länder. Begreppet 'nordisk nytta' är grundläggande, vilket innebär att de nordiska länderna samarbetar om sådant de kan göra bättre tillsammans än om de agerar var för sig. Det handlar om att förbättra medborgarnas vardag, erfarenhetsutbyte inför reformer på olika samhällsområden och att få genomslag för gemensamma nordiska värderingar i internationella sammanhang.

Nordiska rådet består av 87 valda medlemmar från de nordiska länderna samt Färöarna, Grönland och Åland.”

Sverige var 2019 ordförandeland i Nordiska rådet, och ordförandeskapsprogrammet gick under temat Norden var dag – demokrati och folklig förankring. Den svenska delegationen ville under sitt ordförandeskap i Nordiska rådet sätta fokus på demokratins betydelse för våra nordiska länders välmående. Delegationen ville även lyfta fram de nordiska ländernas unika samarbete och dess fundament – den breda folkliga förankringen. Den nordiska gemenskapen har sitt ursprung i ett nätverk av personliga kontakter över de nordiska gränserna, och den nordiska integrationen och det nordiska samarbetet har av tradition en bred förankring.

Herr talman! En av de prioriterade uppgifterna är just gränshinder, att bekämpa och ta bort gränshinder. Att förhindra och lösa gränshinder innebär att Nordiska rådet kan bidra till att förenkla människors vardag. Gränshinder handlar om praktiska och vardagliga problem. För att främja ett mer integrerat Norden måste de hinder och den brist på information som på olika sätt gör det svårare att flytta, pendla, studera eller bedriva näringsverksamhet över gränserna i Norden bli färre. Återkommande teman om gränshinder handlar bland annat om e-recept, vård på distans, möjligheten att pendla, att studera och att arbeta i gränsregionerna, förbättrade villkor i byggbranschen, ömsesidigt erkännande av yrkeskvalifikationer, likställda utbildningar och krav på yrkeskompetens samt att undanröja hinder för kulturarbetare. Men då måste vi också ärligt konstatera att sättet att hantera pandemin – utan synlig koordinering – och före det migrationsströmmarna 2015 inte har bidragit till att öka den nordiska sammanhållningen. Vi talar om att ta bort gränshinder, men i dag ser svenskar hur gränserna söderut, västerut, norrut och österut bokstavligt talat är stängda. Tydligare hinder än så kan det knappast bli!

Den politiska gruppering som Moderaterna tillhör i Nordiska rådet, och som jag leder, har i dag sänt i väg ett brev till sekretariatet i Nordiska rådet i Köpenhamn. Vi ledamöter uppmanar att en diskussion vid det första fysiska möte som blir möjligt ska föras om hur Norden har hanterat pandemin. Det vore nyttigt att diskutera hur de enskilda länderna har reagerat på krisen och vad som inte har fungerat. Vi kan konstatera att de enskilda länderna har valt olika strategier. Därför bör vi ålägga oss själva att se vad som kunde ha gjorts annorlunda och bättre, detta för att säkerställa att vi står starkare inför eventuella kommande kriser. Vi behöver en debatt som inte bara är tillbakablickande utan också just framåtsyftande.

Covid-19 påminner oss om behovet av att fokusera på frågor och utmaningar som leder till nordisk nytta. Vår grupp lade också tidigare fram ett förslag om hur en strategi skulle kunna utarbetas för ökat nordiskt samarbete i händelse av kris och påfrestningar, både militärt och civilt. En arbetsgrupp i Nordiska rådet tillsattes under ledning av min partivän Wille Rydman från Finland. Och vid vår session i Stockholm förra hösten kunde

så Nordiska rådet anta en strategi för ökad samfundssäkerhet. Nordiska rådet har påmint statsministrarna om denna och avvaktar regeringarnas respons. I spåren av pandemin borde det exempelvis handla om vacciner. Men det finns även andra hot, som cybersäkerhet, där vi i Norden borde kunna göra mer tillsammans.

Herr talman! Man skulle kunna påstå att det hettar till i Arktis, både som resultat av klimatförändringarna som av en ökad geopolitisk betydelse. I issmältningens spår tydliggörs kopplingen mellan klimatförändringar och militär säkerhet. Det ställer stora krav på en mer aktiv svensk Arktispolitik. Därför är det bra att vårt krav från Moderaternas sida om att regeringen måste återkomma till riksdagen med en skrivelse för att förankra en kommande Arktisstrategi nu blir verklighet.

Det ryska agerandet i vårt närområde har utvecklats i en fortsatt aggressiv riktning med ett tydligt avståndstagande från den europeiska ordningen för fred och säkerhet. Samtidigt blir de kinesiska maktambitionerna i Arktis alltmer påtagliga och utmanar nordiska intressen. Den ryska inriktningen i Arktispolitiken är tydlig i sin strävan att kontrollera Nordostpassagen, sjövägen norr om Europa och Asien, så långt som möjligt, till havs såväl som i luften. Arktis utgör därtill en central plats för de ryska kärnvapnen och deras andraslagsförmåga som är av stor betydelse för landets säkerhetsdoktrin.

Folkrepubliken Kina har under senare år tydliggjort sina arktiska ambitioner. Det alltmer offensiva agerandet motiverat utifrån termer av att vara en "nära-Arktisstat" ställer nu centrala frågor om Pekings syn på havsrätten, mellanstatligt samarbete och internationella normer på sin spets. Det kan noteras att den kinesiska synen på Arktis som ett för världen gemensamt och delat arv skiljer sig ordentligt från hur man ser på Syd kinesiska havet. Den kinesiska viljan att påverka utvecklingen i regionen har tydliggjorts än mer under de senaste åren tillsammans med Ryssland såväl som på egen hand, bland annat med lanseringen av en "polar sidenväg". Island, Grönland och Färöarna påverkas nu allt tydligare av kinesiska maktambitioner. Kina investerar i telekominfrastruktur och mineralutvinning, och ambitionen är tydlig att förvärva hamnar och upprätta flygfält.

Herr talman! Norden är vår naturliga plats. Våra grannländer är de allra viktigaste för oss. Inte bara Norden utan också de tre baltiska republikerna Estland, Lettland och Litauen förtjänar att nämnas då vi talar om nordiska frågor och vad som händer i Östersjöområdet.

Tyvär måste det konstateras att det finns en hel del slag som riktats mot det nordiska, särskilt i Öresundsregionen, trots att bron mellan Skåne och Själland firar 20 år om ett par dagar, den 1 juli. För en tid sedan var det stor uppmärksamhet kring orenat avloppsvatten som pumpades ut och riskerade att ytterligare pumpas ut från dansk sida i Öresund. Tyvärr var det många från Stockholms sida som uppfattade att stödet var begränsat. På samma sätt uppfattas det som begränsat när det gäller gränsen. Vi håller öppet så att danskar kommer in på den skånska sidan. Samtidigt förnekas vi från Skåne möjligheten att ta oss till Danmark.

Tillsammans med alla mina moderata kolleger från Skåne skrev vi en debattartikel i Kvällsposten, och jag ber att få citera lite ur den: "Öresund mår naturligtvis inte bra av att alldeles ofiltrerat avloppsvatten pumpas ut. Tvärtom har genom åren på många sätt den unika havsmiljön understruktits. I samband med bygget av Öresundsbron för drygt 20 år sedan stod

just vattenmiljön i centrum för en hård tillstånds- och provningsprocess. Från dansk sida har alltid skallen kunnat höras riktat mot kärnkraftsreaktorerna i Barsebäck som nu också stängts i förtid genom politiskt beslut. Det har varit märkligt tyst från alla dessa tidigare så bullriga aktivister. För det andra är det också fråga om att värna det viktiga samarbetet mellan Skåne och Själland. Vi är en delad Öresundsregion!”

Herr talman! Så är det. Vi är många som i gränsbygder har en delad region med Danmark, med Norge och med Finland, och tillsammans har vi alla ett delat Norden. Det borde förplikta!

Anf. 5 LARS ADAKTUSSON (KD):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i utrikesutskottets betänkande UU14.

De nordiska ländernas gemensamma historia, våra språkliga likheter och gemensamma värderingar har inneburit en styrka för miljontals människor i vår del av världen.

Tidigare generationer i de nordiska länderna har gett oss frihet och självständighet men också demokratier byggda på kristen etik och västerländsk humanism. Värderingarna finns i lagstiftning, i normsystem och i synen på människovärde, jämlikhet och personlig frihet. Det nordiska kulturarvet med våra gemensamma värderingar binder samman de nordiska länderna och skapar tillit.

Mot bakgrund av detta är det oroande att se de svårigheter och de spänningar som har uppkommit i gränsområden till följd av coronapandemin.

Gränser har stängts och friheten och rörligheten begränsats. Det drabbar individer och familjer, och det drabbar ekonomi och företag. För besöksnäring och handel på gränsen till Norge har den pågående pandemin inneburit ett intäktsbortfall på i vissa fall 90–95 procent. På gränsen mellan Sverige och Finland har kravallstaket satts upp för att förhindra att människor kan handla och röra sig som man brukar.

Herr talman! Verkligheten i våra gränsnära nordiska lokalsamhällen har i generationer präglats av samverkan, samförstånd och goda relationer. Människor har inte bara haft arbetet på andra sidan nationsgränsen utan också fritidshuset och favoritbutiken. Inte sällan de även allra närmaste funnits där, släkt och vänner. Allt detta, den fungerande gränsnära tillvaron, sätts nu på prov. Samhällsgemenskapen över nationsgränserna riskerar att urholkas. Samtidigt minskar den ekonomiska tryggheten för alla.

I coronapandemins spår måste varje land ta ansvar för sina medborgare och de åtgärder som krävs för att stoppa smittspridning och ohälsa. Om det råder inga tvivel. Samtidigt är det uppenbart att den svenska regeringen i större utsträckning skulle ha vägt in perspektivet och erfarenheterna från våra närmaste grannländer i sin coronastrategi. Om inte en samordning i detalj så borde de svenska åtgärderna ha varit mer i överensstämmelse och samklang med dem som har vidtagits i Norge, Danmark och Finland.

Mot den bakgrunden är det centralt att dialogen mellan de nordiska länderna nu värnas och att större hänsyn tas från alla nordiska regeringar till de tusentals människor och företag som lever i våra gränsområden.

Herr talman! Det nordiska samarbetet behöver utvecklas när det gäller krisberedskap. Så är det också när det gäller försvars- och säkerhetspolitik. Rysslands upprustning och anfallskrig i Georgien och Ukraina ger en hotbild också mot Norden och inte minst mot våra baltiska vänner.

Stormakternas ökande intresse för Arktis är oroande. Med smältande isar öppnas nya handelsvägar som gör att fiske liksom olje- och gasutvinning med största sannolikhet kommer att öka. När Arktis fullt ut kan utnyttjas för sjötransporter till Europa kommer transportsträckan från Japan, Sydkorea och norra Kina att förkortas med 40 procent. Det leder till ekonomiska vinster men också till en stormaktskamp om kontrollen över nya handelsvägar och viktiga naturresurser.

Militärt har Arktis under lång tid varit av stor strategisk betydelse för Ryssland som tydligt har ökat sin militära närvaro i området. Huvuddelen av landets kärnvapenbestyckade ubåtar har sina baser på Kolahalvön. För USA:s del är Arktis på motsvarande sätt viktigt för skydd mot interkontinentala robotar.

Herr talman! För Kristdemokraterna är arbetet inom Arktiska rådet för dialog och avspänning en prioriterad fråga. När stormakterna gör anspråk på Arktis och trappar upp sin militära närvaro måste de säkerhetspolitiska frågorna få en mer framskjuten plats inom ramen för det nordiska samarbetet. Vi ser därför fram emot att ta del av regeringens arbete med att förnya och revidera Sveriges nationella Arktisstrategi, i enlighet med vad utrikesutskottet har efterfrågat.

Norden och de nordiska ländernas närområden ska även i framtiden och för kommande generationer präglas av fred, frihet och jämlikhet – värderingar byggda på solidaritet över nationsgränserna.

Anf. 6 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Herr talman! Under våren har jag haft glädjen att träffa den svenska delegationen till Nordiska rådet i ett fysiskt möte i januari och i två digitala möten. Jag vill tacka för en god dialog och för de konstruktiva förslag som Nordiska rådet har kommit med för hur vi bäst tar visionsarbetet vidare.

I dag är jag här för att redovisa resultaten för det nordiska samarbetet under förra året, med utgångspunkt i den skrivelse som regeringen lämnade till riksdagen i mitten av mars.

Jag vill dock ta tillfället i akt att också tala om det nordiska samarbete i förhållande till det rådande läget. Covid-19-pandemin har inneburit gränsrestriktioner och nya gränshinder i vår vanligtvis så integrerade region. På många områden har krisen också inneburit en intensifiering av den nordiska dialogen.

Jag vill också passa på att blicka framåt och tala om vilken riktning regeringen vill se på det nordiska samarbetet framöver. Vi har en långsiktig vision om att Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region till 2030, och det är viktigt att vi står fast vid den.

Men först resultaten från 2019 och det fortsatta arbetet med visionen. Förra året uppnådde vi flera viktiga resultat i det nordiska samarbetet, och jag tänkte nämna två exempel. I början av året antog de nordiska statsministrarna en deklaration om nordisk koldioxidneutralitet. Deklarationen innebär att vi ökar våra ambitioner och vårt samarbete på klimatområdet. I oktober antog den nordiska kulturministrarna en deklaration om kulturarvet som en förutsättning för trygg och fredlig utveckling i världen och betydelsen av att förhindra olaglig handel med kulturföremål. Detta är två av flera exempel på resultat inom det nordiska samarbetet förra året.

Framför allt, som ni känner till, antog statsministrarna under 2019 en ny vision för hela det nordiska samarbetet: Norden ska bli världens mest

hållbara och integrerade region till 2030. För att förverkliga visionen beslutade man också om tre strategiska prioriteringar som sträcker sig fram till 2024: ett grönt Norden, ett konkurrenskraftigt Norden och ett socialt hållbart Norden.

Visionen ska omsättas i tydliga mål och konkreta aktiviteter som är enkla att följa upp och leder till åtgärder som bättre svarar mot de höga förväntningar som nordborna har på samarbetet. Visionen är ett viktigt steg mot att säkerställa större nordisk nytta för våra medborgare och företag och för att stärka den gemensamma nordiska identiteten.

Nu pågår arbetet med att förverkliga visionen. Tidigare i år fattade samarbetsministrarna beslut om en omfördelning av ungefär en femtedel av Nordiska ministerrådets budget för att styra verksamheten mot visionen. Ett intensivt arbete pågår också med att utarbeta handlingsplaner och projekt som ska leda oss mot målet. Från svensk sida understryker vi att fokus ska vara på konkreta projekt och mätbara mål.

Det råder inget tvivel om att det nordiska samarbetet har ställts inför stora utmaningar under coronakrisen. De nya utmaningarna förändrar dock inte vårt långsiktiga mål att bli världens mest hållbara och integrerade region. Tvärtom gör krisen det ännu viktigare att sträva mot att förverkliga denna vision.

De nordiska samarbetsministrarna är överens om att vi måste fortsätta prioritera visionsarbetet för att svara upp mot det tydliga uppdrag vi har fått av statsministrarna. Vi måste därför vara flexibla och undersöka möjligheter till nordiskt samarbete kopplat till coronakrisen och att det går hand i hand med visionsarbetet.

Jag ska lite kort ta upp gränsfrågor och gränshinder och vårt arbete med det under förra året innan jag återkommer till den kris vi nu befinner oss i.

I arbetet med att undanröja och förebygga gränshinder löste vi under 2019 åtta nordiska gränshinder, bland annat problem kopplade till ersättning vid föräldraledighet i Sverige och till folkbokföring i Norge.

Men i år har också Gränshinderrådet beslutat att fokusera på kvalitativa målsättningar, och man har särskilt prioriterat ett ömsesidigt erkännande av yrkeskvalifikationer, elektroniskt id som fungerar över nordiska gränser och harmonisering av byggregler. För mig är det nya fokuset på kvalitativa målsättningar välkommet. Det är viktigt att vi löser ut gränshinder som gör stor skillnad för våra medborgare.

Under våren tillträdde en ny svensk representant i Gränshinderrådet – tidigare landsbygdsministern Sven-Erik Bucht. Sverige ska nu ta en ännu mer aktiv roll i Gränshinderrådet, och jag har stort förtroende för hur Sven-Erik Bucht kommer att ta sig an dessa frågor. Han har både kunskap och entusiasm.

Vi ser på Norden som en av världens mest sammanvävda regioner. Våra medborgare är vana vid att kunna leva och röra sig över gränserna både i sitt arbete och i sina sociala kontakter.

Men, herr talman, de nordiska länderna har drabbats olika hårt av coronapandemin. Vi har delvis valt olika strategier för att minska smittspridningen. De gränsrestriktioner som våra grannländer har infört har fått omfattande konsekvenser, inte minst för våra integrerade gränsregioner, när det gäller gränshandel, besöksnäring och de vardagliga kontakterna över gränserna.

Situationen innebär en prövning för den naturliga gemenskap och det ömsesidiga beroende som har byggts upp i gränsregionerna under lång tid. Vi måste säkerställa att det vardagliga utbytet kan börja fungera över gränserna igen – naturligtvis på ett ansvarsfullt sätt.

För gränspendlare har krisen inneburit oklarheter vad gäller om anställningslandets eller bostättningslandets regler ska kunna gälla. Flera av de problem som har uppstått har snabbt kunnat lösas, till exempel när det gäller frågor kopplade till socialförsäkringstillhörighet. De nordiska ländernas regeringar arbetar tillsammans med myndigheter för att lösa resterande gränshinder som har uppkommit till följd av krisen.

Tillsammans utgör Norden världens elfte största ekonomi. Vi är ofta varandras största handelspartner. 65 000 människor arbetspendlar normalt över de nordiska gränserna. Det är avgörande att den positiva utvecklingen i riktning mot världens mest integrerade region inte riskeras till följd av de åtgärder som vidtas för att förhindra spridningen av covid-19.

Sedan mars månad, när flera länder i närområdet införde inresestrukturer, har regeringen haft en mycket tät dialog med våra nordiska kollegor om vilka konsekvenser detta innebär. De senaste veckorna har den svenska regeringen arbetat hårt för att nå en gemensam nordisk lösning för gränsfrågor och resande. Vi vill se en öppen region, och det fortsätter vi att arbeta för.

Det finns en oro, och det finns en frustration över situationen, inte minst i våra gränsregioner. De är hårt prövade. Längs gränsen mot Norge har den viktiga gränshandeln stannat av. Vid gränsen mot Finland har de sociala kontakterna med vänner och familj på andra sidan gränsen sats på paus. I Skåne har det funnits en upprördhet över att danskar besöker Sverige medan svenskar inte har kunnat resa till Danmark på samma sätt.

Sverige har inte stängt sina gränser i Norden. Det är viktigt att komma ihåg att det har betydelse för vår turistnäring och för vår ekonomi när andra nordbor besöker Sverige. Men alla i Sverige, även besökare, ska naturligtvis följa gällande regler och rekommendationer kopplade till covid-19.

Nu finns det några steg på vägen mot en öppning. Det är positivt. Finland öppnar till exempel upp för svenskar som har en stuga eller en partner att besöka i Finland. Det är också positivt att möjligheterna att öppna upp mer mot Sverige kommer att prövas igen om en till två veckor.

Vi hade dock gärna sett att våra nordiska grannländer hade kommit med besked om en mer långtgående öppning och en mer successiv och stegvis öppning, särskilt mot våra gränsregioner. Men vi fortsätter att ha en nära dialog om detta och om hur restriktionerna nu kan avvecklas steg för steg och i region för region.

Jag skulle vilja säga att den nordiska dialogen på många plan har intensifierats under krisen. Det har med extra stor tydlighet visat på hur viktigt det är med ett gott nära samarbete och en nära dialog. Ett arbete pågår för att närmare undersöka förutsättningarna för tillverkning av medicinsk skyddsutrustning med svenska licenser i Finland. Sverige och Norge har kommit överens om att Sverige ska köpa narkosmedel med avsikten att senare kunna sälja narkosmedel tillbaka till Norge för att återställa den nordiska beredskapen. Det här är exempel på när dialogen och samarbetet har varit verksamma också i krisen.

De nordiska näringsministrarna har inrättat en högnivågrupp som ska definiera områden där de nordiska länderna kan arbeta tillsammans för att starta om sina respektive ekonomier.

Genom konstruktivt och pragmatiskt arbete har den nödvändiga arbetspendlingen kunnat fortsätta även under covid-19-pandemin. Det har varit viktigt för att värna samhällskritiska funktioner, till exempel försörjning av personal till sjukvården.

Men coronakrisen har visat att vårt nordiska samarbete måste stärkas mer i flera avseenden. Jag har därför föreslagit för mina samarbetsministerkollegor att vi ska tydliggöra vårt ansvar som nordiska samarbetsministrar. Hur ska vi kunna vara mer koordinerade vid kriser, både vid krisens inledning, under krisen och vid avslutande av en kris? Vi behöver ett förtydligande av detta. Mitt förslag har vunnit stort gehör hos alla nordiska samarbetsministerkollegor, och vi kommer nu att ta fram en sådan modell.

Vi behöver nu lägga grunden för att stärka den nordiska samverkan. Jag ser fram emot att ta mig an detta arbete och fortsätta det goda arbetet med såväl riksdagen som Nordiska rådet.

Anf. 7 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Precis som statsrådet konstaterade har hon som ny minister med ansvar för det nordiska samarbetet varit en flitig gäst i den delegation till Nordiska rådet som jag leder. Det är uppskattat. Dessutom har jag berömt statsrådet, för hon brukar ge väldigt distinkta och tydliga svar på de många frågor som aktiva ledamöter i delegationen ställer.

Jag hoppas att hon kan vara lika tydlig i svaren på de frågor jag tänker ställa. Jag börjar med den första frågan, som handlar om de stängda gränserna. Statsrådet hänvisar till att det är en tät dialog och att man har arbetat hårt. Men ändå är gränserna stängda. Det är påtagligt att det är så. De är stängda norrut, söderut, österut och västerut.

Därför måste jag ställa frågan: Vad gör statsrådet för bedömning av varför andra länder behandlar Sverige på det här sättet? Jag tror nämligen inte att man är elak från norsk sida, från finsk sida eller från dansk sida, utan man gör detta av någon anledning.

Har statsrådet som företrädare för den sittande regeringen reflekterat över varför Sverige möts av dessa stängda gränser?

Herr talman! I lördags sa utrikesministern i tv: Vi hade hoppats på att man skulle gå längre. I går intervjuades statsministern i *Agenda* i tv. Jag kunde inte riktigt begripa vad han försökte säga, så statsrådet kanske kan hjälpa mig: Varför håller Norge, Danmark och Finland gränserna stängda för svenskar som vill ta sig över i Tornedalen, i Öresundsregionen, i Värmland, i Härjedalen och i Bohuslän? Varför är gränserna stängda mot Sverige?

Anf. 8 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Tack, Hans Wallmark, för frågan! Vi är olika hårt drabbade i Norden, och Sverige är hårdast drabbat av pandemin.

Att de nordiska grannländerna inte öppnar upp fullt ut för Sverige har givetvis att göra med att våra grannländer vill värna smittskyddet. Sverige är hårdast drabbat i Norden, och det är naturligtvis förklaringen.

Det vi hade hoppats på från regeringen och det som vi har verkat och fortfarande verkar för när det gäller gränsöppning handlar om att vi inte

ser Sverige som en enda region vad gäller smittläget. Vi har en lägre grad av smitta i flera av våra gränsregioner. Detta har vi framfört, och vi haft en nära dialog med Folkhälsomyndigheten som i sin tur har haft en nära dialog med sina kollegor i de andra nordiska länderna för att kunna påvisa de skillnader som finns i Sverige. Framför allt är ju Stockholmsregionen hårdast drabbad.

Detta har varit anledningen till att vi har haft, och fortfarande har, förhoppningen om att kunna öppna steg för steg, framför allt i våra gränsregioner, för att underlätta både för ekonomin och för de sociala kontakt-erna.

Anf. 9 HANS WALLMARK (M) replik:

Herr talman! Jag vill säga att än en gång har statsrådet gett prov på att ge ett ärligt svar. Det uppskattas. Tyvärr är det ett väldigt tråkigt svar, för det avslöjar konturerna av en misslyckandets politik. Det är beklagligt.

Jag önskar statsrådet tillsammans med regeringskollegor och tillsammans med regeringarna i de övriga nordiska länderna all lycka till med att försöka hitta den typen av delregionala lösningar eller steg i en öppning.

Men jag kan konstatera att i dag, den 15 juni, när gränser öppnas upp i Europa och i vårt närområde, förblir de stängda för svenska medborgare som vill ta sig över till Norge, till Finland och till Danmark. Det kan inte beskrivas med någonting annat än ordet misslyckande.

Jag har en andra fråga. Jag konstaterade precis att regeringen också har ställt sig bakom ett ganska omfattande stödpaket till SAS och svensk flygindustri. Det handlar om betydande miljarder. I det kom också det tillväxtfientliga beskedet att det inte blir någon utbyggnad av Arlanda. Då undrar jag bara om man från den svenska regeringens sida har ringt och gratulerat den danska regeringen. Detta är ju ett gott besked för Danmark och Kastруп. Kastrup kommer nu att etablera sig som den stora flygplatsen för nordisk och skandinavisk trafik. Det är ett gott besked till Danmark.

Det är delvis också ett gott besked till sydsvenskar – den dagen, herr talman, gränserna åter öppnas i Öresundsregionen.

Jag hoppas alltså att man har framfört detta glädjande besked till Danmark. Arlanda och Stockholmsregionen är att beklaga.

Anf. 10 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Det är alldeles för tidigt att tala om en misslyckandets politik. Sverige har varit hårt drabbat av coronapandemin. Huruvida det beror på reseströmmar eller på att smittan har sökt sig in på äldreboenden måste vi titta på. Vi ska nu tillsätta en nationell kommission som ska utvärdera detta. Det är alldeles för tidigt att dra slutsatsen att den väg vi har valt, på inrådan av våra experter och myndigheter, är en misslyckandets politik.

När det gäller stödpaketet till SAS tänker jag inte kommentera det mer än att det naturligtvis är av nordiskt intresse att fortfarande ha flygbolaget SAS. Vid uppstarten av ekonomin är det oerhört viktigt att ha ett flygbolag som är fullt berett att ställa upp med den nödvändiga infrastruktur som SAS svarar för i Norden.

Vad gäller utbyggnaden av Arlanda handlar det om att man har skjutit upp beslutet. Vi får återkomma till det i en senare debatt.

Anf. 11 LARS ADAKTUSSON (KD) replik:

Herr talman! Vi debatterar egentligen 2019 års verksamhet inom det nordiska samarbetet, men med den situation som vi har är det självklart och naturligt att den nuvarande situationen blir huvudtema i debatten.

Jag noterar att vi alla oavsett partifärg ser allvaret i och beklagar den situation som nu råder i gränsområdena mellan och i relationerna med våra nordiska grannländer med anledning av det som har hänt. De stängda gränserna är ett nederlag för oss alla, och naturligtvis framför allt för den regering som har haft ansvaret under krisen.

Det vi har sett är – det är svårt att blunda för det – att Sverige inte bara har högre utan väsentligt högre dödstal än de nordiska grannländerna. Det vi har sett är en större smittspridning i Sverige. Det vi har sett är samtidigt en mindre andel genomförda tester än i våra grannländer.

Min fråga till statsrådet är, mot bakgrund av att verkligheten ser ut så här: Är det inte rimligt och naturligt att våra nordiska grannländer reagerar på det sätt som de gör i den här situationen – är försiktiga, vill skydda sin egen befolkning och därmed vill stänga gränserna mot Sverige?

Anf. 12 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Det är självklart rimligt att alla regeringar och länder vill göra allt för att över tid ha en smittbekämpning som värnar liv, hälsa och ekonomi. Från regeringens sida hade vi hellre sett att man hade haft en mer flexibel syn på gränsöppningen. Som jag poängterade tidigare i dag finns det ju stora regionala skillnader i smittspridningen i Sverige. Det har vi påpekat för våra nordiska grannländer. Jag har full respekt för att man vill göra allt för att hålla nere smittan i våra grannländer, men när vi tittar på de skillnader som råder mellan Skåne och Köpenhamn, i Tornedalen och i flera av våra gränsregioner mot Norge ser vi inte att det är fullt motiverat att ha stängda gränser i de regionerna. Det är det vi har verkat för.

Vi har också verkat för att tillsammans med våra respektive folkhälsomyndigheter hitta regionala lösningar där man periodvis eller varannan vecka kan utvärdera hur smittläget förändras i olika regioner och därmed öppna upp successivt, förhoppningsvis mer och mer.

Det är den taktiken vi har haft i vår dialog. Vi har också vunnit framgång när det till exempel gäller Finland, där man från början ville stänga gränserna helt, med att säga att arbetspendling är tillåtet. Nu öppnar man också upp lite mer vid finska gränsen.

Detta är ett successivt arbete. Jag vill inte kritisera våra nordiska grannländer för att de till viss del vill ha fortsatt stängda gränser, men vi ser inte att det har funnits regionala motiv för att stänga så pass helt som i dag.

Anf. 13 LARS ADAKTUSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag noterar när jag lyssnar till regeringens företrädare, även statsrådet Hallberg, att det är ungefär samma svar. Det är ungefär samma talepunkter när det gäller den regionala smittspridningen och skillnaderna i landet. Däremot noterar jag ingen som helst självkritik från den svenska regeringens sida. I går medverkade statsministern i SVT:s *Agenda* och fick frågor om just detta. Det fanns inte en tillstymmelse till självkritik – trots de höga dödstalen, trots att smittspridningen är större än i de övriga nordiska länderna och trots att vi inte har genomfört tester i den utsträckning som andra länder har gjort.

Nu när det är viktigt att värna det nordiska samarbetet tror jag också att det är viktigt att signalera att Sverige, eller den svenska regeringen, inte har agerat fullt ut på rätt sätt i den situation som råder. För att överbrygga de motsättningar vi ser och de spänningar som finns i dag vore det inte bara klädsamt utan också viktigt och väsentligt om regeringen visade en viss självkritik i hanteringen av krisen. Min vädjan till Anna Hallberg är att regeringen ska göra en något mer självkritisk analys av den situation vi befinner oss i.

Anf. 14 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Varje dödsfall till följd av covid-19 är givetvis en tragedi. Vad vi kunde ha gjort annorlunda, vad vi har gjort som har varit rätt, vad vi har gjort som kunde ha gjorts bättre och så vidare är för tidigt att säga. Det finns också ett stort behov, både när krisen är över och redan nu när vi tillsätter en kommission, av att utvärdera detta.

Självkritik handlar ju också om att ha ett alternativ och en förståelse för vad det alternativet hade kunnat vara. De faktauppgifterna har vi inte på bordet i dag. Jag vill dock verkligen betona det: Det är självklart en tragedi att vi har så pass många avlidna i Sverige.

Vi behöver nu utvärdera detta. Vi har inte lyckats skydda våra äldre i tillräcklig utsträckning. Huruvida det är en effekt av coronastrategin eller av den äldreomsorg vi har i Sverige och många års politik när det gäller äldreomsorgen behöver vi också utreda. Vi behöver åtgärda detta.

När det handlar om självkritik vet jag inte om ordet är rätt valt, men det är en oerhört allvarlig situation vi i Sverige i dag befinner oss i. Det tror jag har framgått från alla regeringens företrädare. Vi ska också utvärdera detta. Vad som ska göras framåt, vad som ska göras i nästa kris, vad som kunde ha gjorts bättre och så vidare ska kommissionen och vår utvärdering visa. Jag tror också, som vi hörde tidigare, att vi behöver jämföra oss med andra länder och se vad vi kunde ha gjort annorlunda och vad de kunde ha gjort annorlunda. Detta är ett pågående arbete som vi måste ta med oss framåt.

Anf. 15 TALMANNEN:

Jag påminner alla debattörer om att det här är en debatt om Nordiska rådet och inte en allmän debatt om coronapandemin.

Anf. 16 ARON EMILSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tror att vi alla delar visionen och bilden av att Norden ska vara världens mest integrerade region. Vi har också ett antal olika yrkanden på bordet för att komma dit när vi i dag behandlar de följdfrågor som finns till regeringens skrivelse och den här årliga Nordendebatten.

Men vi har samtidigt en situation där, precis som Hans Wallmark tidigare nämnde, förankringen och människors förtroende för att det här ska vara en möjlig vision att uppnå är skjuten i sank genom den senaste tidens diametralt motsatta strategier för att hantera coronakrisen.

Vackra ord räcker inte längre. Jag hör statsrådet nämna att vi har drabbats olika hårt, att smittan har sökt sig in till äldreboenden och så vidare. Men det är inte riktigt så. Vi har ju drabbats i den omfattning vi har för att vi har vidtagit en rad åtgärder som inte har visat sig vara en korrekt och rimlig strategi i förhållande till våra grannländer. Det är resultat av politis-

ka beslut. Vi har också en situation där smittan har kunnat sprida sig på äldreboenden på grund av just de besluten.

Generalfelet, skulle jag påstå, är att de nordiska statsledningarna, statsministrarna och samarbetsministrarna inte satte sig ned i ett väldigt tidigt skede och diskuterade gemensamma likartade direktiv till sina respektive berörda myndigheter och andra institutioner och aktörer för att försöka tackla det så gemensamt så möjligt.

Min fråga är: Hur vill nu statsrådet Anna Hallberg koordinera de insatser som ska göras framåt, och vill man utvärdera de insatser som har gjorts i en nordisk coronakommission? Är man beredd att sjösätta en sådan, och vad vill man se ska ingå där?

Anf. 17 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Det har verkligen inte bara varit vackra ord, utan det har varit ett hårt arbete för att successivt lösa pragmatiska frågor. Det har handlat om att tillåta arbetspendling och att låta sjuksköterskor och undersköterskor komma till sina arbetsplatser på andra sidan gränsen i Tornedalen. Det har handlat om att erbjuda finländska boende på den norra sidan att också få ta del av IVA-platser vid Sunderby sjukhus i Region Norrbotten och så vidare. Det har varit långt ifrån bara vackra ord, och det har verkligen varit ett pragmatiskt arbete för att göra allt vad vi kan för att öppna gränserna: att påvisa hur låg smittan är i Strömstad jämfört med i Stockholm till exempel och att försöka få förståelse för att vi behöver ha en integrerad Öresundsregion. Vi har kommit en liten bit på väg, men vi är långt ifrån nöjda.

Jag håller med Aron Emilsson om att vi måste vara mer koordinerade mellan de nordiska länderna i en krissituation. Det gick väldigt snabbt, och det finns förståelse från oss alla för att vi var tvungna att agera snabbt, men vi borde ha stängt ned koordinerat och haft en bättre dialog inledningsvis. Också nu när vi öppnar upp ska vi vara mer koordinerade. Det är därför jag har tagit initiativet att vi nordiska samarbetsministrar i alla fall måste ha en tydligare modell för hur man ska samverka i en kris. Vad är vårt ansvar som nordiska samarbetsministrar? Har vi samma syn på det?

Vi behöver ha någon form av code of conduct när det gäller hur vi förhåller oss i en kris, hur vi samtalar och har en dialog och inte bara informerar utan också diskuterar oss fram till ett förhållningssätt att ha vid nästa krissituation.

Att vi redan nu i det här läget skulle ha svar på vad som har gått rätt och vad som har gått fel i de olika ländernas smittbekämpning är för tidigt att utvisa, som jag har sagt tidigare. Vi måste utvärdera detta när tid är.

Anf. 18 ARON EMILSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag är väl medveten om att det dagligen görs mycket viktigt och angeläget i gränsområdena – där delar jag statsrådets uppfattning – och jag har också hört av aktörer i gränsregionerna att det är så. Problemet är bara att det är när den överordnade statssamordningen inte finns på plats som man märker att den folkliga förankringen av det nordiska samarbetet utmanas i grundvalarna. Detta menar jag är allvarligt i förhållande till visionen.

Statsrådet nämnde tidigare att det finns ett antal prioriteringar relaterade till den vision som man nu har fastslagit för det nordiska samarbetet,

och det finns ett antal prioriteringar som ska föranleda beslut i den nordiska samarbetsbudgeten. Jag har tidigare ställt frågan till statsrådet hur beredd man är att anpassa kartan efter verkligheten när terrängen ändras, och den vill jag ställa i dag också. Det här är prioriteringar som slogs fast innan coronakrisen kom och innan vi hade de enorma utmaningar vi i dag har inom hälso- och sjukvårdssamarbetet och för både forskningen och den medicinska situationen.

Vi har från partigruppen Nordisk frihets sida – jag har förtroendet att vara ordförande för gruppen – i presidiet drivit på för att man nu till exempel borde ställa om resurserna till att fokusera på ökade insatser för samnordisk pandemiforskning, till att kunna sätta och implementera delar av krisberedskapsstrategin mer skyndsamt än vad man kanske tidigare hade tänkt och inte minst till att se över förmågan och möjligheten att kunna mobilisera gemensamma beredskapsresurser, till exempel samordna lager och så vidare.

Jag vet också att socialdemokraterna inom Nordiska rådet har uttryckt stöd och själva också drivit ett förslag som liknar vårt eget om just lagsamarbete eller ett gemensamt lagråd som kan koordinera lagstiftning initialt och proaktivt för att vi inte ska hamna i den här svåra gränshinderproblematiken.

Är man från statsrådets sida beredd att driva detta i regeringen och i samarbetet?

Anf. 19 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Jag vill återigen understryka hur viktigt det är och att jag håller med Aron Emilsson om att vi behöver ha en överordnad samordning av alltifrån statsministrar till statsråd och samarbetsministrar och så vidare. Det är en lärdom efter den här krisen, och vi behöver diskutera tillsammans i Norden på olika nivåer hur vi ska möta sådant här på ett mer effektivt sätt framöver.

Visionen är prioriterad. Jag ser också att vägen mot visionen har förändrats med anledning av coronakrisen. Om vi till exempel tittar på krisberedskapen ser vi att det är en ännu mer angelägen fråga. Situationen har verkligen tydliggjort att vi behöver en tätare nordisk koordination i kriser. Vi har omdisponerat budgeten initialt för att styra mer mot visionen. Vi nordiska samarbetsministrar har också diskuterat att vi behöver ta ytterligare en del av budgeten för att styra om. Vi ska diskutera det vid vårt möte nu i juni. Jag tror att det även kommer att komma upp som ett förslag vid mötet i höst att vi behöver se om ytterligare en del av budgeten behöver disponeras om för att kunna hantera den krissituation som vi har haft och för att kunna ha en beredskap för att ta oss ur krisen och hantera den här typen av pandemier.

Det är helt rätt att budgeten har omdisponerats en gång för visionen, men vi behöver också se över om vi bör göra ytterligare förändringar i budgeten med anledning av krisen och för att öka den gemensamma krisberedskapen i Norden.

Anf. 20 LORENA DELGADO VARAS (V) replik:

Herr talman! Jag vill först lyfta fram att det verkligen uppskattas att man försöker tydliggöra ansvar vid krishantering. Det är någonting som vi

har lyft fram tidigare. Jag tror att vi kommer att dra många lärdomar från den här krisen.

Norge öppnar och stänger gränserna beroende på antalet smittade. Samtidigt håller vi här i Sverige på att öka antalet provtagningar, vilket kommer att leda till att vår smittkurva kommer att förlängas. Det blir nästan kontraproduktivt att bli mer noggrann i smittspårningen. Jag undrar lite om Norges förhållningssätt till de här siffrorna. Man skulle kunna dra det så långt som till att säga att Norges gränsöppnande kan bidra till att länder faktiskt minskar sin smittspårning för att kunna skynda på öppnandet och förhållandena mellan länderna.

Jag undrar om statsrådet har ifrågasatt detta tillvägagångssätt.

Anf. 21 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Testningen ökar nu markant i Sverige. Då är det absolut sannolikt att vi kommer att hitta fler smittade.

Det överordnade är smittbekämpningen. Nu går vi in i en fas där det är möjligt att testa. Allt fler regioner går också ut och testar, spårar och isolerar. Att testa, spåra och isolera blir strategin i den fas som Sverige nu är i. Det är överordnat.

Det kan på kort sikt få negativa effekter på möjligheterna för gränsöppning. Vi ser att antalet inlagda på IVA går ned. Vi ser också att smittan blir mer begränsad i Stockholm samtidigt som den kanske ökar i andra regioner. Vi måste alltså hantera detta.

Det vi har lyft fram gentemot Norge och de andra nordiska länderna är att man inte bara ska titta på antalet smittade. Det kommer nämligen att justeras nu när testningen ökar. Man bör också titta på antalet inlagda på sjukhus, antalet dödsfall och så vidare. Det finns också en eftersläpning. Det behövs alltså fler parametrar för att mäta läget i respektive region. Det är också vad vår folkhälsomyndighet har föreslagit.

Det ligger alltså förslag på bordet till de nordiska länderna och deras folkhälsomyndigheter. Det är nästan en daglig dialog om hur man ska kunna hitta rättvisande regionala bilder för att kunna öppna upp våra gränsregioner. Det jobbar vi med nu.

Men det ska inte hindra oss från att inleda omfattande testningar i Sverige. Det måste vi göra utifrån ett smittskyddsperspektiv.

Anf. 22 LORENA DELGADO VARAS (V) replik:

Herr talman! Smittbekämpning ska såklart vara överordnat. Jag hoppas att det gäller i alla nordiska länder och att vi försöker hitta gemensamma sätt att analysera den data som finns.

Jag tänker på det statsrådet nämnde tidigare angående äldreomsorgen. Har ni haft några diskussioner om skillnader i till exempel sjukvårdssystem och äldreomsorgssystem mellan länderna vad gäller smittspridningen? Tidigare nämndes också lager för medicinsk utrustning och så vidare.

Har ni diskuterat hur man kan jobba för att ha ett någorlunda koordinerat och balanserat förhållningssätt till de frågorna i de olika länderna, så att man kan mötas på ett solidariskt sätt? Det är nästan som att man har stängt gränserna och slutat vara solidariska med varandra, just på grund av att vi förhåller oss så olika till dessa teman.

Anf. 23 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Herr talman! Jag är väldigt glad att Lorena Delgado Varas lyfte upp just den här frågan. När vi tittar på hur vi framöver ska kunna bli mer integrerade i Norden och hur vi ska kunna lösa nästa kris mer gemensamt ser vi att det är en av de viktigaste frågorna. Det handlar också om att titta på vilka gemensamma förutsättningar vi har och på vad vi kan lära av varandra och av vad som har fungerat och inte fungerat i respektive land.

Det är otroligt viktigt att vara solidarisk när det gäller sjukvården. Jag nämnde tidigare att vi erbjöd finländarna IVA-platser och så vidare. Vi måste göra mycket mer sådant. Det var tyvärr ett undantag i Norden. Jag, som nordisk samarbetsminister, ser det definitivt som en fråga som jag vill lägga upp på bordet inom nordisk samverkansmodell. Det handlar mycket om solidaritet och om liv och hälsa. Vi ser det som en integrerad lösning och som ett integrerat ställningstagande för Norden, inte land för land.

Våra medborgare känner inte gränserna utan är vana vid att det inte finns några gränser i vardagen. Då ska det inte heller finnas gränser när vi tittar på liv och hälsa och på att ställa upp för varandra solidariskt med den typen av resurser. Det är absolut en av de viktigaste frågorna för mig som samarbetsminister att lyfta upp framöver.

Anf. 24 GUNILLA CARLSSON (S):

Herr talman! Det finns ett stort engagemang i att Sverige ska vara en aktiv part i det nordiska samarbetet; det visar inte minst dagens debatt. För oss i Sverige är det en självklarhet att det ska vara lätt att ta sig över till våra nordiska grannländer. För mig som boende i Göteborg är en dagstur till exempelvis Fredrikshamn i Danmark eller en skidhelg i Norge självklarheter. Men så är det inte längre. De senaste månadernas stängning av gränser har visat att vi inte alls kan ta det för givet.

Vi befinner oss sedan en tid tillbaka i ett väldigt speciellt läge, med en pandemi. Få av oss kunde föreställa sig den komma och än mindre se dess konsekvenser. Det är svårt för mig, precis som för många före mig, att inte nämna den i debatten. Det är en situation som har påverkat oss på en mängd olika sätt.

Den visar tydligt hur integrerade vi är i de nordiska länderna. För arbetsmarknaden, familjeförhållanden, möjligheten att studera är landsgränser inte några stora bekymmer. Därför är ländernas gemensamma vision, att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region 2030, en väldigt bra men också nödvändig ambition. Med den tydliga visionen och med strategiska prioriteringar är jag övertygad om att det går att nå. Men det görs inte av sig självt. Man måste nu också titta på och dra lärdom av de nordiska ländernas hantering de senaste månaderna, så att de problem som har uppstått inte behöver upprepas vid en eventuell annan stor kris.

Herr talman! Nordiska rådets roll är bland annat att ta initiativ när man ser problem som kan lösas på nordisk nivå eller där nya möjligheter kan tas till vara genom nordiskt samarbete. I slutet av april skickade Nordiska rådets presidium ett brev till samtliga nordiska länders statsministrar. Vi tackade för allt arbete som respektive lands regering hade gjort inom ramen för covid-19-pandemin.

Vi lyfte också upp vikten av ett ökat samarbete och tog upp några punkter. Vi vill bland annat se att regeringarna implementerar förslagen i Nor-

diska rådets strategi för samhällssäkerhet och beredskap, som vi beslutade om i denna kammare när Sverige stod värd för den 71:a sessionen. Det handlar bland annat om att koordinera inköp av hälsomaterial och mediciner och om att göra en nordisk riskanalys och beredskapsplan.

Vi tog även upp reseförbudet mellan länderna och den problematik som har blivit verklighet för många, både privat och för företag som ligger i våra gränsregioner. Vi tog upp behovet av att koordinera insatser för att stärka konkurrenskraften och ekonomin tillsammans. Men vi lyfte också upp att länderna tillsammans behöver stå upp och visa solidaritet med de länder som är hårt drabbade.

Brevet avslutades med följande meningar: Norden har gång på gång visat att vi är starka när vi står samman. Det bör vi fortsätta med.

Herr talman! Under verksamhetsåret 2019 hade Sverige ordförandeskapet i Nordiska rådet. Jag vill som vice ordförande i den svenska delegationen tacka ordförande Hans Wallmark och delegationen för ett gott samarbete. Jag vill också rikta ett stort tack till sekretariatet och all personal i riksdagen som gjorde ett fantastiskt arbete både med förberedelser och genomförande. Det blev en väldigt lyckad session, tack vare alla er!

Ordförandeskapet gav Sverige tillfälle att debattera och ta fram frågor som vi som land tycker är viktiga att belysa för att få till förändring. Den svenska delegationens ordförandeskapsprogram för 2019 lyfte fram betydelsen av demokrati i Norden och det breda folkliga samarbetet. Programmet betonade fyra olika områden: jämställdhet, digitalisering, gränshinder och klimat.

Jämställda samhällen är något som oftast förknippas med de nordiska länderna, och det har varit en förutsättning för att den nordiska modellen har blivit så framgångsrik. Och visst har vi i jämförelse med många andra länder kommit långt, men det är fortfarande stora skillnader även i de nordiska länderna. Diskriminering av kvinnor i Norden förekommer fortfarande.

Alla nordiska länder har liknande utmaningar. Därför valde den svenska delegationen att ta upp frågan vid flera tillfällen under året. Ämnen har bland annat varit hur man kan arbeta för att komma åt löneskillnader, ojämlika maktförhållanden och utanförskap och erfarenheter efter upploppet metoo i kultursektorn i Norden.

Klimatförändringarna är en av vår tids stora utmaningar. Nordiska rådet har länge engagerat sig i miljö- och klimatfrågor. Under sessionen i Stockholm arrangerades en mycket uppskattad aktualitetsdebatt om klimatet med professor Michael Tjernström som gästtalare.

Vi socialdemokrater har under året lagt fram ett flertal medlemsförslag i Nordiska rådet, bland annat om mikroplast i kroppen. Vi vill att de nordiska länderna ska undersöka mängden mikroplast som vi får i oss och effekterna av detta. Vi tror att Norden med det underlaget kan driva gemensamma aktioner för att få till en förändring.

Vi har också lagt fram ett förslag om reduktioner av CO₂ i nybyggnation. I de nordiska länderna har vi till exempel mycket trä. Det kan användas för konstruktion, vilket ger byggnaden en massfunktion av CO₂-lagring. På detta sätt blir nya byggnader en klimatlindring i stället för en klimatbörda.

Våra länder är relativt små marknader, men om vi går samman kan vi skapa nya banbrytande byggmetoder och material som kan bli stora ex-

portindustrier för våra länder. Några andra exempel på förslag från Socialdemokraterna har handlat om e-recept i Norden, om suicidprevention i Norden, om en nordisk handlingsplan för friluftslivet och om att stärka de nordiska mediernas kompetens inom undersökande journalistik.

Herr talman! Jag vill vända mig till statsrådet Anna Hallberg och tacka henne för det stora engagemang som hon visar för de nordiska frågorna. Jag vill också påminna om de prioriterade frågor som presidiet i Nordiska rådet har skickat till samordningsminister Mogens Jensen och som vi vill ska ge avtryck i de kommande handlingsplanerna och den budget som ministerrådet håller på att ta fram.

Flera punkter har varit uppe i debatten, bland annat att vi vill se ett ministerråd för transport, genomförande av strategin för samhällssäkerhet, satsning på demokrati och kunskap om desinformation, minskade gränshinder, ökat lagstiftningssamarbete samt satsningar på utbildning och kultur. Jag ser fram emot fortsatt samarbete för att vi gemensamt ska nå visionen om att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region 2030.

Anf. 25 MAGNUS EK (C):

Herr talman! Som varande sann nordist är jag nog inte riktigt opartisk. Men enligt min mening är debatten vi nu har – på grund av det rådande läget i en ganska glest befolkad kammare – en av de absolut viktigaste vi har i riksdagen under hela året.

Det nordiska samarbetet gäller hur vi samarbetar med de absolut närmaste och bästa vänner vi har här i världen. De är våra viktigaste handelspartner och våra närmaste bundsförvanter, oavsett om det gäller säkerhetsfrågor, handelspolitik, bistånds- och utvecklingspolitik eller hur vi löser klimatfrågorna. Vi pratar om arbetet med och kopplingarna till de länder dit svenska medborgare kanske har mest kopplingar via arbete, släktband, språk och en gemensam historia. Det finns få relationer som är så avgörande och värdefulla att vårda som relationerna mellan oss här i Sverige och våra närmaste grannländer i Norden.

Herr talman! För inte ens ett år sedan deltog jag tillsammans med folkvalda parlamentariker från alla de nordiska länderna och de självstyrande områdena i Nordiska rådets sammanträde i den här kammaren. Bland annat antog vi då uppmaningar till våra respektive regeringar om att samarbeta rörande en strategi för samhällssäkerhet och rekommendationer till våra respektive regeringar om att samarbeta för att stärka vår gemensamma krisberedskap i syfte att ha beredskap för lägen där vi går från det normala och ha ett starkare svar tillsammans.

Vi har nu att hantera en pandemi som påverkar alla delar av våra samhällen och påverkar hela Norden. Att gränserna mellan våra länder i det här läget har stängts är inte ett tecken på tillräcklig beredskap. Det är inte ens ett tecken på god beredskap – tvärtom. Det är i stället ett alldeles för tydligt exempel på att vi inte har klarat av att hantera den här krisen så bra som vi borde. Vi har fallit tillbaka i ett alltför snävt nationellt tänkande i stället för att möta gemensamma hot och kriser tillsammans.

Det är nu av största vikt att Sveriges regering tillsammans med regeringarna i de övriga nordiska länderna i första hand agerar för att öppna upp gränserna mellan våra länder och se till att människor kan röra sig som de brukar, så att vi inte låter medborgarna drabbas av gränshindren. Men

det är också av stor vikt att vi efter det agerar i den anda som vi tillsammans uttryckte i strategin för samhällssäkerhet för att se till att vi i framtiden möter kriser gemensamt. Hot, herr talman, ska mötas genom samarbete och tillit mellan de nordiska länderna.

Vi debatterar dock inte bara det nordiska samarbetet utan också Arktis. Effekterna av klimatförändringarna i Arktis är tydliga för både människa och natur. De är ett hot i sig själva men öppnar också upp för en ökad exploatering av nordområdena. Mer behöver göras för att skydda de känsliga områdena kring Arktis. Vi vill från Centerpartiets sida att regeringen ska driva frågan om att etablera marina reservat för att skydda från exploatering som riskerar att skada och drabba både människor och natur. Jag vill därför yrka bifall till Centerpartiets reservation 3 under punkt 2.

Herr talman! Jag ser att min talartid tyvärr redan håller på att rinna ut. Men jag vill inte lämna er med känslan av att jag bara är förbannad. Ja, jag är förbannad över att gränser är stängda. Jag är förbannad över att samordningen från alla de nordiska länderna har varit för dålig. Jag är förbannad över att det nordiska perspektivet alltför ofta kommer i andra hand och över att vi har en bristande förståelse för hur detta drabbar människor, även svenska medborgare, inte minst i gränsregionerna. Men – min sista mening, herr talman – det är inte med den känslan jag vill lämna er, utan med känslan att anledningen till att jag är förbannad är att jag vet hur mycket vi har att vinna; jag hoppas att vi kan kroka arm för ett mer nära integrerat och välmående Norden.

(TALMANNEN: Det var av en de längre meningar jag hört. Jag påminner också om att vi ska undvika ord som kan uppfattas som svordomar i kammarens debatter.)

Anf. 26 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Herr talman! Jag har anmält mig till debatten i egenskap av ledamot i Nordiska rådet, men kanske först och främst som gränsbo. När jag drar upp rullgardinen på morgonen har jag Norge ett stenkast längre västerut. Det här är påtagligt närvarande i min och vår vardag ibland annat Värmland. Men det här gäller alla gränsområden, inte bara mitt eget. Det gäller mot Finland. Det gäller mot Åland. Det gäller mot Danmark. Det är glädjande att höra att det är ett så högt tryck i kammaren från vänster till höger i gränshinderfrågorna.

Det var med en viss spänning, om inte optimism, som jag lyssnade på den norska regeringens presskonferens i fredags klockan två. Domen föll – och gränsen är fortfarande stängd. Utifrån de parametrar som presenterades på presskonferensen kommer vi tyvärr att ha en stängd gräns ganska länge, verkar det som. Det här pekar på regeringens diplomatiska misslyckande i frågan. Tyvärr spås det på av statsrådets partikamrat, som är kommunalråd i Årjäng, min egen kommun. Han hotar nu med att stämma Norge till EU-domstolen på grund av att han ser detta som ett handelshinder. Allt detta tas verkligen inte positivt emot i Norge, och det är inte bra för diplomatin.

Jag har ställt ett antal frågor till statsrådet, både muntligen och skriftligen. Vid varje tillfälle då statsrådet har svarat har hon framhållit att det förs positiva och konstruktiva samtal med Norge. Det har andats en väldig optimism i statsrådets svar, vilket är positivt. Tyvärr har det ändå inte burit

frukt. Sverige har valt att gå en egen väg i pandemihanteringen, och tyvärr får vi nu fortsätta att gå ensamma. Det är ingen som vill leka med oss. Vad som är än värre är att vi ser former av gryende nationalism. Det bekymrar mig storligen.

De ekonomiska konsekvenserna är miljardförluster. Om stängningen av gränsen kommer att vara längre kommer det att ske otroligt många konkurser. Gränsregionerna har tidigare varit välmående just för att vi har haft gränshandeln och möjligheterna till arbete. Nu är det stor risk att detta kommer att förändras radikalt.

Sedan har vi en annan aspekt som jag brukar ta upp varje gång och som är minst lika viktig som den ekonomiska, nämligen den sociala aspekten. Det här splittrar släkter och familjer och drabbar vänskapsband. Det försvårar också enormt för föreningslivet. Det är ett sammelsurium av samarbeten över gränsen i vårt föreningsliv, med fotbollslag och så vidare, som nu inte längre fungerar. De som upplevde andra världskriget och fortfarande lever säger att det var lättare att passera gränsen legalt under kriget än vad det är i dag.

Som jag sa tidigare ser det ut som att de stängda gränserna kommer att vara länge utifrån de parametrar som man drog upp. Regeringen måste växla upp det diplomatiska arbetet drastiskt. Ibland i gränshindersarbetet skulle jag önska att Stockholm låg betydligt närmare en riksgräns – då hade vi kanske fått annat ljud i skällan gällande vårt gränshinderarbete.

Vissa får passera gränsen. Vi hörde Lorena Delgado Varas nämna att det har varit problem vid den finska gränsen. Precis samma problem ser vi vid den norska gränsen. Polisen säger: Det er en forskrift som er meget vanskelig att forholde seg til.

Därför blir min avslutande uppmaning till samarbetsministern att man är tydlig mot Norge så att de regler som gäller för vilka som ska få passera gränsen verkligen blir tydliga. I dag är det godtyckligt. Du måste träffa rätt polis.

Herr talman! Detta leder kanske till ett grönt Norden för att det blir färre som reser. Men det leder absolut inte till ett konkurrenskraftigt och hållbart Norden. Till det är vägen nu väldigt lång. Sveriges regering måste absolut växla upp.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 6 Granskning av utländska direktinvesteringar

Utrikesutskottets betänkande 2019/20:UU18
Granskning av utländska direktinvesteringar
föredrogs.

Anf. 27 PYRY NIEMI (S):

Herr talman! Redan före coronaepidemin var frågor uppe om utländska direktinvesteringar i företag som kan påverka säkerhet, allmän ordning och skyddsvärda företag.

Europaparlamentets och rådets förordning 2019/452 från den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinveste-

Prot. 2019/20:139
15 juni

*Nordiskt och arktiskt
samarbete*

*Granskning av
utländska direkt-
investeringar*

ringar i unionen trädde i kraft den 11 april 2019 och ska tillämpas från den 11 oktober 2020.

Regeringen tillsatte den 22 augusti 2019 en utredning kallad Direktinvesteringsutredningen med syfte att lämna förslag på hur ett svenskt system för granskning av utländska direktinvesteringar inom skyddsvärda områden kan utformas. Syftet är att kontrollera uppköp och strategiska förvärv av bolag med säte i Sverige vars verksamhet eller teknologi har betydelse för säkerhet eller allmän ordning.

Herr talman! Utredningen lämnade ett delbetänkande i mars 2020 med förslag på Anpassningar av och kompletterande bestämmelser till EU-förordningen. Utredaren ska senast den 2 november 2021 föreslå ett svenskt system för granskning av utländska direktinvesteringar.

Coronaepidemiens påverkan på både den globala och den svenska ekonomin har bland annat lett till vad som kan kallas för en rea på företag. Som på alla realisationer går försäljningen fort. Därför har det blivit mer bråttom än tidigare att hantera eventuella problem som kan uppstå med att säkerhetsmässigt skyddsvärda företag riskerar att köpas upp av länder eller bolag i länder där dessa företag kan användas för att underminera svenska säkerhetsintressen.

Redan i dag finns det en lagstiftning som gör att om en investering är aktuell i en verksamhet som har betydelse för Sveriges säkerhet gäller säkerhetsskyddslagen 2018:585. Enligt 2 kap. 9 § säkerhetsskyddsförordningen ska en verksamhetsutövare som avser att överlåta säkerhetskänslig verksamhet innan ett sådant förfarande inleds anmäla det till Säkerhetspolisen eller Försvarsmakten. Verksamhetsutövaren ska också upplysa den enskilda investeraren om att säkerhetsskyddslagen gäller för verksamheten. Men lagstiftningen ger inte möjlighet till granskning av den utländska investeraren.

Herr talman! Regeringen beslutade den 22 augusti 2019 att ge en särskild utredare, tidigare ordföranden i Högsta förvaltningsdomstolen Sten Heckscher, uppdraget att lämna förslag på hur ett svenskt system för granskning av utländska direktinvesteringar inom skyddsvärda områden kan utformas, den så kallade Direktinvesteringsutredningen. Syftet är att kontrollera uppköp och strategiska förvärv av bolag med säte i Sverige vars verksamhet eller teknologi har betydelse för säkerhet eller allmän ordning.

Utredaren ska bland annat analysera vilka utländska direktinvesteringar som ska omfattas av regler om granskning, föreslå under vilka förutsättningar utländska direktinvesteringar ska kunna hindras och vilka förbehåll för sådana investeringar som bör kunna ställas upp, föreslå vilken befintlig myndighet som ska ansvara för granskning av utländska direktinvesteringar och föreslå de Anpassningar och kompletterande bestämmelser som är nödvändiga för att EU-förordningen om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen ska kunna tillämpas i Sverige samt lämna nödvändiga författningsförslag.

Herr talman! I direktivet framhåller regeringen att utländska investeringar är av stor vikt för det svenska samhället eftersom Sverige är en liten, öppen ekonomi som är beroende av handel med andra länder. Regeringen konstaterar samtidigt att utländska direktinvesteringar kan påverka Sveriges säkerhet genom de risker som kan finnas när utländska aktörer förvär-

var verksamheter inom vissa sektorer, till exempel kritisk infrastruktur och säkerhetskänsliga uppgifter och teknologier.

Den 6 mars 2020 överlämnade Direktinvesteringutredningen delbetänkandet *Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om utländska direktinvesteringar* till regeringen. I delbetänkandet föreslår utredningen att det ska införas en ny lag och en ny förordning med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen. Vidare föreslås Inspektionen för strategiska produkter, ISP, vara kontaktpunkt.

Herr talman! Utrikesutskottet konstaterar i likhet med förslagsställarna att det allvarliga ekonomiska läget till följd av coronapandemin kan göra att svenska företag och immateriella tillgångar värderas lågt, vilket kan medföra att intresset för utländska direktinvesteringar ökar.

Utskottet noterar det arbete som pågår inom Regeringskansliet och delar uppfattningen att utformandet av ett komplett system för granskning av direktinvesteringar är en komplicerad fråga som kräver noggranna överväganden. Samtidigt vill utskottet, liksom försvarsutskottet och näringsutskottet, understryka att arbetet, mot bakgrund av den pågående ekonomiska krisen till följd av coronapandemin, är tidskritiskt och måste genomföras skyndsamt.

Herr talman! Regeringen bör därför snarast genomföra åtgärder för att möjliggöra granskning av utländska investeringar inom skyddsvärda områden, däribland återkomma till riksdagen med förslag till ändringar i säkerhetsknyddslagen vad gäller överlåtelser av säkerhetskänslig verksamhet. Regeringen bör också skyndsamt utse den myndighet som ska vara kontaktpunkt enligt EU-förordningen 2019/452 om utländska direktinvesteringar.

Med det, herr talman, vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkande UU18.

Anf. 28 HANS WALLMARK (M):

Herr talman! Vem är det som kör egentligen? Frågan, som är hämtad ur en Disneyfilm med Långben, Musse Pigg och Kalle Anka, har den senaste tiden upprepats, trots allt allvar här i Sverige. Den är på många sätt befogad. Jag överlåter frågan att i grunden besvaras av den nuvarande regeringssidan och de budgetsamverkande partierna.

Jag kan i varje fall konstatera att vi moderater har kartan. Det är den vi använt och använder. På område efter område har det blivit precis som vi moderater angett nu under pandemins månader i allt från behovet av mass-testning till ekonomiskt stöd till näringslivet.

Så sent som i går kom besked om 100 miljoner till de regionala flygplatserna, precis som vi föreslagit och som andra partier fram till nu avstyrkt. I dag handlar det om utländska investeringar i pandemins spår och om att ta fram ett regelverk som försvårar och förhindrar. Det är ett enigt utskott som står bakom det förslag som nu läggs fram.

Herr talman! Utländska investeringar i svenska företag har varit, och kommer att vara, viktiga för att skapa arbetstillfällen och stärka svensk konkurrenskraft i en global ekonomi. Det är väsentligt att slå fast och understryka värdet och vikten av en fri och öppen ekonomi. Dock kan det finnas en överhängande risk att svenska företag i stort behov av kapital som ett resultat av coronakrisen kan bli föremål för investeringar eller uppköp.

Sverige har ännu inget regelverk för att granska och ytterst stoppa utländska direktinvesteringar som skulle kunna hota nationella svenska intressen. Det kan handla om infrastruktur, energi eller företag med mycket hög innovativ förmåga. Det kan också vara fråga om att statsägda företag i centralstyrda länder vill köpa upp teknikföretag i framkant.

Detta är något som vi moderater återkommande har uppmärksammat. Sanningen är den, herr talman, att andra stater har skyndat på. Där finns det nu regelverk på plats. Sverige är ett av de länder som för närvarande helt saknar mekanismer att läsa av vad som händer i fråga om uppköp och legala möjligheter att försvåra eller förhindra sådana.

Frågan väcktes från början av EU redan 2018. Moderaterna och övriga borgerliga partier har drivit på, och regeringen har därefter vidtagit vissa mått och steg. En utredning under förra rikspolischefen Sten Heckschers ledning tillsattes. Det finns anledning att ha höga förväntningar på den, men ett slutresultat ska läggas fram först sent nästa år, alltså 2021. Med remiss och andra prövningar finns det anledning att befara att ett nytt regelverk baserat på denna utredning inte kommer att finnas på plats förrän efter valet 2022.

Herr talman! Vi moderater anser att det brådskar av hänsyn till Sveriges intressen.

Det är just för att kravet ska ställas på regeringen att i närtid få möjlighet att återkomma med förslag om myndighetsinstruktioner och andra åtgärder i enlighet med den inriktning vi föreslår som Moderaterna har väckt det utskottsinitiativ som vi nu debatterar och ska besluta om i morgon.

Vissa idéer har redan presenterats. ISP, Inspektionen för strategiska produkter, ska göras till den som koordinerar arbetet. Lagförändringar ska läggas fram. Det har talats om ett ikraftträdande den 1 december.

Herr talman! Det tycker jag är i senaste laget. Jag uppmuntrar därför regeringen och regeringssidan att agera skyndsamt och är ganska övertygad om att riksdagen i dessa coronatider inte på något sätt utgör ett hinder för detta eller medverkar till försening.

Så sent som den 16 april på frågestunden här i riksdagen uppmanade jag via utrikesminister Ann Linde regeringen att medverka till att ta fram ett regelverk. Tyvärr möttes jag då av uppdragna axlar. Jag citerar ur protokollet, herr talman: ”Detta är ett väldigt komplicerat område, och det handlar om att noggrant balansera intresset av att skydda kritisk infrastruktur och verksamhet från skadliga uppköp. Samtidigt finns ett intresse av att upprätthålla Sveriges attraktionskraft för utländska investeringar.”

Däremot har mer hänt de senaste veckorna. Statsråden Mikael Damberg och Anna Hallberg har via pressträffar låtit meddela att saker är på gång. Min uppmaning är därför: Låt oss nu öka tempot!

Herr talman! Att kinesiska intressen skaffar sig aktier och därmed inflytande i det i Sverige tidigare flitigt använda flygsällskapet Norwegian har väckt både uppmärksamhet och kritik, inte minst i sociala medier. I sociala medier har folk deklarerat att andra flygbolag ska användas i framtiden. Det pekas på hur Kina därmed har flyttat fram positionerna.

De starka reaktionerna är intressanta och säger åtskilligt om den kraftigt försämrade synen på Folkrepubliken Kina: från partner och uppskattad investerare till vad som i dag ses som ett politiskt, ekonomiskt och teknologiskt hot, i vårt land kraftigt accentuerat av allt från den kinesiska am-

bassadörens mångfaldiga utfall från residenset i Stockholm till all oklarhet kring den fängslade svenske förläggaren Gui Minhai.

I fallet med Norwegian verkar det vara lån som omvandlats till aktier. Formellt är det BOC Aviation som står bakom, det i sin tur kontrollerat av Sky Splendor Limited. Det är i händerna på Bank of China Group Limited, som sedan kontrolleras av Central Huijin Investment Limited. Så kan det i ytterligare några steg sökas bakåt till huvudägaren i form av regeringen och därmed kommunistpartiet i Folkrepubliken Kina – en röd lackask i en röd lackask.

Samtidigt finns det skäl att understryka att Kina och kinesiska investeringar inte helt ska avfärdas. Det finns trots allt områden och sektorer för samarbete. Men det gäller att vara tydlig. Det är kanske inte heller de mest kända, stora företagen som nödvändigtvis är de mest skyddsvärda, ej heller det som regeringen nu laborerar med: att det ska begränsas till de säkerhetskyddsklassade.

Oron borde i stället gälla de mindre och mellanstora företagen inom strategiska områden, exempelvis artificiell intelligens eller halvledarteknik, där främmande makt vill skaffa sig ett otillbörligt inflytande.

Därför tar vi detta initiativ. Sverige ska vara en öppen och dynamisk ekonomi som välkomnar investeringar, men det är lika viktigt att vitala tillgångar inte säljs ut och att olämpliga aktörer inte ges avgörande inflytande över svensk ekonomi och politik.

Det är därför som Moderaterna nu kan se att det finns en massiv majoritet för att förmå regeringen att agera och se till att ett regelverk för utländska direktinvesteringar kommer på plats.

Herr talman! Jag är inte alldeles säker på vem som kör. Men jag vet någon som har en karta.

Anf. 29 MARKUS WIECHEL (SD):

Herr talman! Jag vill börja med att säga att det är en fröjd att stå här i dag. Det är jättekul att utrikesutskottet har enats i frågan om en granskningsfunktion av utländska strategiska förvärv av svenska bolag. Jag hade givetvis gärna sett att denna enighet kommit tidigare, men bättre sent än aldrig.

Att det nu finns ett plötsligt behov av detta visar tyvärr att det regelverk som vi har haft inte har varit tillräckligt. Det visar med all önskvärd tydlighet att vårt land är sårbart, just för att man naivt nog har trott att vi inte skulle hamna i den situation som vi just nu befinner oss i.

Herr talman! Faktum är att Sverigedemokraterna återkommande har lagt en rad olika förslag på det här området. Att vi varit tidiga med förslag till åtgärder handlar just om att det vi ser på intet sätt är något nytt. Även om det nu blir mer påtagligt för varje dag har vi sett detta tidigare. Det har helt enkelt varit uppenbart. Särskilt vi som arbetar med utrikesfrågor på daglig basis borde för länge sedan ha sett hotbilden från Kina. Av den anledningen förvånar det mig att konsensus inte har kunnat nås tidigare.

Herr talman! Jag lade märke till att Hans Wallmark refererade till frågestunden den 16 april i år. Jag minns den frågestunden, och jag minns frågan. Faktum är att redan två veckor tidigare, den 1 april, behandlade vi ett sådant förslag här i riksdagen, ett förslag som definitivt är relaterat till vad vi diskuterar i dag. Det förslaget röstade samtliga partier, inklusive Moderaterna, nej till.

Det förvånar mig att alla ledamöter som i dag står enade enkelt och utan att tveka bara för två och en halv månad sedan kunde rösta ned ett förslag som handlade om att utestänga företag med väl dokumenterad koppling till icke-demokratiska regimers underrättelsetjänster från att leverera kritisk infrastruktur i Sverige. Hur kan man säga nej till ett sådant förslag? Det övergår mitt förstånd.

Herr talman! Starka indikationer talar för, och har länge talat för, att Kina är inställt på konfrontation snarare än fredlig samverkan med västvärlden. Den kinesiska strategin fokuserar på två saker: information och infiltration.

För att lyckas med strategin används ofta investeringar och strategiska förvärv inom ett brett spektrum av verksamhetsområden. Det har vi sett under en längre period. Storskaliga och långtgående strategiska investeringar från kinesiska aktörer utgör i dag en säkerhetsrisk. Detta har under många år tillåtits försiggå obemärkt och utan vidare säkerhetspolitisk bedömning från den svenska sidan.

Exempel på kinesiska ekonomisk-politiska intressen varierar från uppköpet av Volvo och medicinsk forskning till intressen av mer geopolitisk karaktär i svenska hamnar och telekomnätverk såsom 5G.

Kommunistregimens ambitioner om en ökad maktutövning genom ekonomiskt och politiskt inflytande över centrala samhällsfunktioner i vår del av världen utgör ett verkligt hot mot vårt fria samhälle. Bara det faktum att man låtit Huawei, med väldokumenterade kopplingar till den kinesiska regimen och den kinesiska underrättelsetjänsten, verka fritt i Sverige är en skandal. Att porta företaget har varit en självklarhet i flera andra länder, som sett en säkerhetsrisk i att tillåta företaget att leverera och således också kontrollera samhällskritisk infrastruktur och information.

Fru talman! Mot bakgrund av att Sverige i närtid har genomlidit minst sagt allvarliga misslyckanden på informationssäkerhetsområdet är det av än större betydelse att vi snarast stärker vår förmåga att hantera säkerhets-hot inom den samhällskritiska infrastrukturen. Sverige behöver definitivt mer än bara tillfälliga lösningar i frågan. De hot vi ser genom förvärv är inte isolerade till just den stunden, och den skada vissa utländska bolagsförvärv kan orsaka vårt samhälle och vår säkerhet är på intet sätt något tillfälligt.

Av den anledningen har Sverigedemokraterna också förespråkade ett mer permanent regelverk för utländska bolagsförvärv med en granskningsfunktion som inte bara inrättas temporärt. Ett sådant regelverk med tillhörande granskningsfunktioner anser vi bör komma på plats omedelbart. Vi anser att tidsfaktorn i frågan är av central betydelse för regeringens förmåga att hantera hot från länder som Kina. Att få ett regelverk och en ny granskningsfunktion för att stärka Sveriges förmåga att hantera den typen av hot är vår främsta prioritering. Det är vår skyldighet att säkerställa ett adekvat skydd mot uppenbara säkerhetshot.

Med detta sagt, fru talman, vill jag först och främst tacka Moderaterna och Hans Wallmark för att de har lyft upp frågan igen och för att utskottet har kunnat enas denna gång. Jag vill än en gång ödmjukt be övriga partier att lyssna på oss. Låt oss göra detta till något permanent för vårt fria samhälles bästa.

Anf. 30 KERSTIN LUNGGREN (C):

Fru talman! EU, vårt Europa, står upp för frihet, öppenhet och demokrati och står upp för frihandel. Det har tjänat, och tjänar, oss väl. Men det är uppenbart att andra stater också vill vara med och utnyttja möjligheterna; inte minst har vi sett det i takt med Kinas växande ekonomiska och politiska muskler. Vi har sett hur länder som är föremål för vapenembargo eller andra internationella sanktioner utvecklat en uppköpsstrategi för att kringgå våra regler och köpa in sig i företag som producerar det de vill ha men inte kan få. Vi har sett hur de genom intrikata ägarförhållanden skapat bilder av ett riskkapitalbolag som verkar till synes som alla andra men döljer sådant som är av strategiskt statligt intresse.

Det var mot den bakgrunden som EU den 19 mars 2019 lyfte fram den förordning som är bas för det vi diskuterar i dag. Det är fråga om en ram för granskning, och förordningen ska tillämpas från den 11 oktober i år. Regeringen gav mot den bakgrunden utredaren Sten Heckscher i uppdrag att ta fram ett förslag till granskning av utländska direktinvesteringar. Den utredningen ska redovisas senast den 2 november 2021. Ett delbetänkande kom den 6 mars, och det pekar ut några nya förslag.

Men det var ungefär samtidigt som covid-19 slog till, fru talman. Pandemin har drabbat hela världen, också oss och EU. Den utvecklade inte bara en hälsokris utan också en ekonomisk kris för många av våra företag. Det har vi sett inte minst i alla de förslag som har lagts på riksdagens bord för att försöka överbrygga det som har hänt.

Men detta har också skapat en möjlighet. Som alltid i kriser finns naturligtvis möjligheter för den som är rask att köpa in sig i eller köpa upp strategiska företag. Därför måste självklart samtliga faktorer som lyfts upp i den förordning som EU tog fram beaktas. Det handlar om kritisk infrastruktur, kritisk teknik, kritiska insatsvaror, åtkomst till känslig information samt mediernas frihet och mångfald.

Fru talman! Vi välkomnar initiativet som Moderaterna har tagit, och vi välkomnar också att regeringen är på väg fram med en lagrådsremiss, om jag förstår saken rätt, för ett granskningsarbete i första skedet. Det är viktigt att få förslaget på plats så snabbt som möjligt för att inte göra det för enkelt för till exempel Kina att handla.

Centerpartiet vill se att vi med respektavstånd till yttrandefrihetsgrundlagen och tryckfrihetsförordningen även får en granskning till stånd av ekonomiskt utsatta mediehus. De skulle också i dessa coronatider kunna bli föremål för uppköp.

Vi har sett utvecklingen på den afrikanska kontinenten, där många investeringar har gjorts för att berätta den kinesiska historien, den kinesiska bilden, vilket påverkar synen på Kina. Så sent som i april i år såg vi hur Citic köpte upp majoriteten i Tjeckiens största mediehus, för att naturligtvis vara med och påverka mediebildens. Det var kanske inte helt förvånande att det var i just Tjeckien som detta hände.

Fru talman! Vi har sett hur den kinesiska ambassaden betalar annonser för att påverka och berätta den rätta historien, den rätta synen, på annonsplats. Det, om något, säger väl vilket intresse som finns att driva berättelsen också i mediernas spalter. Det är inte för inte som det kinesiska kommunistpartiet har sett medierna och pressen som kommunistpartiets ögon, öron, tunga och strupe – de som ska berätta den kinesiska historien på ett riktigt och bra sätt.

Det är mot denna bakgrund som vi tycker att det finns skäl att inkludera också mediernas frihet och mångfald i den granskningsmodell som ska växa fram i Sverige. Det är inte för att förhindra köp, men däremot för att bygga någon form av skyddsmekanism mot den typen av fientliga övertaganden. Det går att se hur man medvetet arbetar i det mediekrig som Kina tydligt uttalat att man vill vara en del av.

Därför, fru talman, har vi i ett särskilt yttrande också till detta betänkande lyft fram vikten av att mediernas frihet och mångfald fångas upp och inte glöms bort eller läggs i någon byrålåda. Vi har också pekat på behovet av att handla skyndsamt. Vi skulle vilja se den fullständiga granskningsmekanismen på plats senast den 1 januari 2021, men det kräver att den sittande utredningen, som har uppdraget att senast i november 2021 lägga fram sitt förslag, försöker skynda på, så att det den 1 januari 2022 verkligen finns en fullödlig granskningsmekanism på plats också i Sverige.

Vi hoppas att det arbete som nu vidtas åtminstone försvårar den typ av fientliga uppköp som vi kan se i andra länder från inte minst kinesiska statens sida.

Med det yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 31 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! Det finns i dag stor enighet kring riksdagens beslut att uppmana regeringen att komma med förslag för att möjliggöra granskning av utländska investeringar inom skyddsvärda områden. Det är viktigt, för annars riskerar Sveriges säkerhet att skadas.

Vi har i dag ett större och bredare säkerhetsbegrepp än vi haft tidigare under 2000-talet, ett säkerhetsbegrepp som vi snarare känner igen från kalla krigets dagar.

Fram till 1992 fanns lagen om utländska förvärv av svenska företag, som begränsade utländska aktörers möjligheter att förvärva aktier i svenska aktiebolag och andelar i svenska handelsbolag eller rörelser som drevs i Sverige. Sedan lagen upphävdes 1992 finns det mycket begränsade möjligheter att påverka eller i förekommande fall förhindra utländska direktinvesteringar inom skyddsvärda områden i Sverige.

Förutom att kalla kriget var slut 1992 var det också en moderatledd regering. Medlemskap i EU, eller EG som det hette på den tiden, låg runt hörnet. Vi hade en näringsminister som hette Per Westerberg, som senare blev talman här i Sveriges riksdag.

I debatten 1992 sa Rolf L Nilson från Vänsterpartiet så här: ”Herr talman! Jag har i en replikväxling med Per Westerberg redovisat en del av de argument som gör att jag tycker att denna förändring av förvärvslagstiftningen inte brådskar. Det finns efter vad jag kan se egentligen inga praktiska, konkreta hinder för utlänningar att förvärva fast egendom eller svenska företag. Det finns inget krav från EG eller i enlighet med EES-avtalet som gör att det brådskar. [– – –] Detta är anledningen till att vi i en motion har yrkat avslag på propositionen.”

Så lät det i debatten 1992. Samtidigt finns det stora skillnader mellan i dag och förr. Vi lever i dag i ett digitaliserat samhälle där information finns i datorer snarare än på papper och där offentligt ägande trängts ut av privatiseringar och outsourcing. Det gör att det även i privata bolag finns för

Sveriges säkerhet känslig kunskap som vi inte vill ska hamna i orätta händer.

Mycket av denna debatt handlar om att peka ut antagonister som Ryssland och Kina. Men jag tror att vi ska ha klart för oss att hotbilden är bredare än så. I en digitaliserad värld kan även icke-statliga aktörer och stater som saknar direkta geografiska intressen i Sverige vara intresserade av att hota oss.

Även om ISP nu får en nyckelroll som kontaktpunkt och säkerligen även i framtida lagstiftning vill jag betona vikten av stark myndighetssamverkan. Det är genom kunskapsöverföring mellan myndigheter som en bred säkerhetsbild klargörs. Jag tror till exempel att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap kan ha en nyckelroll i kunskapen om hur vi förebygger civila kriser.

När den nuvarande säkerhetsskyddslagen togs fram för två år sedan hade it-skandalen på Transportstyrelsen briserat. Det var uppenbart för var och en vad priset för outsourcing och privatiseringar kan bli: att känslig information om alla fordon i Sverige hamnar i händerna på personer som inte säkerhetsklassats eller ens lyder under svenska regler.

Det offentliga hanterar dagligen mängder av information. Mycket av det som skapas och lagras är både viktigt och känsligt. Vissa uppgifter klassas som skyddsvärda, och en del rör även rikets säkerhet. Om information går förlorad, stjäls, manipuleras eller sprids till obehöriga kan det få allvarliga följder. Både individer och samhällsstrukturen kräver stora mängder av information för att vardagen ska fungera.

När kortsiktig vinst blir en drivkraft för att upprätthålla system sätts långsiktigheten på undantag, och helheten går förlorad. Det är ett riskmoment i sig att outsourca uppgifter till privata aktörer som innebär hantering av säkerhets känslig information.

Ett annat ämne jag kort vill beröra är ägandet av mark.

Staten är i dag en stor markägare runt om i Sverige. Samtidigt finns det ofta en politisk vilja och tilltro till att minska statens markinnehav. Här finns det viktiga säkerhetsdimensioner att ta hänsyn till. Vårt statliga markägande bör i framtiden präglas av en större säkerhetsdimension än i dag.

År 1992 hade den borgerligt ledda regeringen och de dåvarande borgerliga riksdagsledamöterna bråttom att ta bort lagen om förvärv av svenska företag. I dag har man bråttom att införa ny lagstiftning. Det ger lite perspektiv på det hela, tycker jag.

Jag yrkar bifall till förslaget.

Anf. 32 LARS ADAKTUSSON (KD):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till förslaget i utrikesutskottets betänkande UU18.

Vi har inom kort ett riksdagsår bakom oss som kommer att gå till historien. Coronapandemin har fullständigt kastat om förutsättningarna för politiken och samhällsekonomin.

Även denna debatt, en av de sista före sommaruppehållet, har koppling till pandemin och dess effekter. Ett fungerande system för att möjliggöra granskning av utländska direktinvesteringar är helt centralt, inte minst i tider av oro och ekonomisk nedgång.

I kölvattnet av finanskrisen 2008 såg vi hur omfattande utländska direktinvesteringar gjordes i undervärderade och därmed sårbara europeiska bolag, inte sällan med verksamhet inom strategiskt viktig infrastruktur som it, elförsörjning och hamnar. Då handlade det om uppköp i de försvaga ekonomierna i södra Europa, men även andra EU-länder såg samma företeelse.

Uppköpen var i de flesta fall kopplade till Kina. I kommunistpartiets dokument *Made in China 2025* finns strategin formulerad. Den innebar bland annat att kinesiska bolag får tillgång till omfattande kapital genom statliga subventioner.

Fru talman! Att kinesiska uppköp i Sverige inte sker av en tillfällighet vidimeras i en kartläggning från Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, som publicerades i december förra året. Kartläggningen visar att ett femtiotal svenska företag med hundratals dotterbolag har fått den kinesiska staten som huvudägare under 2000-talet.

Det är viktigt att framhålla i detta sammanhang att utländska investeringar i Sverige i grunden är välkomna. De har stor betydelse för företag och för arbete och sysselsättning.

Viktigt att framhålla är också att den lagstiftning vi i dag debatterar inte är riktad mot något enskilt land.

Samtidigt går det inte att komma ifrån verkligheten: Sverige saknar ett effektivt system för att granska investeringar och uppköp utifrån viktiga strategiska effekter för samhället och utifrån effekter för rikets säkerhet.

Inom EU-kretsen har frågan om granskning av utländska direktinvesteringar funnits på agendan de senaste åren. Som en följd av erfarenheterna från finanskrisen och en direkt följd av coronapandemin har det arbetet skyndats på. I april uppmanade EU-kommissionen samtliga medlemsländer att använda befintliga regelverk eller ta fram ny nationell lagstiftning gällande utländska direktinvesteringar. Drygt hälften av EU:s medlemsländer har hittills hörsammat detta.

Fru talman! Som ett resultat av och tack vare Moderaternas förslag till utskottsinitiativ, som Kristdemokraterna helhjärtat står bakom, kommer nu även Sverige att få en sådan lagstiftning på plats. Enligt förslaget ska regeringen ge Inspektionen för strategiska produkter, ISP, i uppdrag att bygga upp en granskningsfunktion och fungera som nationell kontaktpunkt.

Samtidigt förbereds ändringar i säkerhetsskyddslagen så att myndigheter kan besluta om förbud mot utländska uppköp av säkerhetsklassad verksamhet. Dessvärre har regeringen genom åren agerat senfärdigt i dessa viktiga frågor. Som vi har hört ska den tillsatta Direktinvesteringsutredningen inte vara klar förrän i november nästa år, 2021.

Utskottsinitiativet är därför nödvändigt. Det har redan gett resultat och fått regeringen att skynda på arbetet. Det är ingen tvekan om att kombinationen av nedpressade värderingar i viktiga bolag och en svag valuta gör Sverige sårbart just nu. Ett snabbt agerande är därför nödvändigt för att värna svenska intressen i coronakrisens kölvatten.

Fru talman! Enligt regeringen gäller det nu att hitta en balans mellan att skydda svenska intressen och samtidigt visa att Sverige är en attraktiv nation att investera i. Det är en inte helt enkel men viktig avvägning – lika viktig som att i pandemins och de stängda gränsernas spår slå vakt om frihandel och nya internationella handelsavtal. Kristdemokraterna är och

förblir varma frihandelsvänner, utan att för den skull stillatigande se på när vårt lands säkerhet hotas genom fientliga uppköp och investeringar.

Med detta vill jag tillönska riksdagens talmän och tjänstemän och kollegorna i utrikesutskottet en god sommar och en vilsam semester.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 7 Ungdomsövervakning

Justitieutskottets betänkande 2019/20:JuU34
Ungdomsövervakning (prop. 2019/20:118)
föredrogs.

Anf. 33 PETTER LÖBERG (S):

Fru talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till vår reservation 3. Vi står naturligtvis bakom våra andra reservationer också, men för tids vinande väljer jag att yrka bifall endast till den.

Nu ligger regeringens proposition om ungdomsövervakning på riksdagens bord. Det är en produkt som delvis är ett resultat av de tillkännagivanden som riksdagens majoritet har gett. Den är inte oproblematisk. Man kan ha principiella eller praktiska invändningar mot de liggande förslagen, men vi ser ändå att det här är och kommer att kunna vara ett viktigt komplement. Den ska också utvärderas – den är utvärderbar.

Regeringen har tagit riksdagsmajoritetens uppmaning på allvar och sökt fylla ett glapp i påföljdssystemet. Glappet består inte minst av att det upplevs finnas en brist mellan ganska långtgående och ganska ”milda” ingrepp för den som har blivit dömd i ung ålder. Det handlar inte minst om att hitta möjligheten för ungdomarna att trots kanske ganska grov brottslighet få finnas kvar i de positiva nätverk som kan vara vägen ut för dem. Det kan vara aktiviteter som idrott och positiva sociala sammanhang – sådana finns också – och skolan som de går i.

Samhället ser, och ska se, strängt på de gärningar som gjorts. Detta riktar sig i huvudsak mot personer som har begått ganska eller mycket allvarliga brott. Det glapp som finns ska fyllas upp med ungdomsövervakning. Vi har gjort det med en ganska avvaktande hållning, men ändå med ett konstruktivt resultat.

Det finns ett kriminalpolitiskt paradig i dag där allt är svart eller vitt. Jag har många gånger i denna talarstol pratat om att man är antingen livsstilskriminell eller mönsterelev – det finns ingenting däremellan. Men de allra flesta ungdomar befinner sig på väg någonstans. De är i en formativ ålder och står vid olika vägskalet där det kan vara avgörande om de möter rätt människa, mentor, pedagog eller idrottsledare eller rätt kärlek för att kunna komma på rätt köl igen. Jag har jobbat som lärare i 25 år och sett denna berättelse utspela sig framför ögonen på mig många gånger. I de allra flesta fall slutar det lyckligt.

Vi glömmer ibland att normen i de underprivilegerade miljonprogramsområdena inte är att man är och förblir och vill vara gängkriminell. De allra flesta ungdomar som bor i dessa områden vill komma in på lärarhögskolan eller drömmer om att bli polis eller snickare eller jobba i vården.

Prot. 2019/20:139

15 juni

*Granskning av
utländska direkt-
investeringar*

Ungdomsövervakning

Så ser drömmen ut för de allra flesta människor. Politikerna älskar att utmåla det som att de alla vill bli gangstrar, åka runt i fina bilar och ha smycken, men även de ungdomar som bor där vet ju avigsidan med schablonen och de falska premisserna.

Vi som är 60-talister kommer ihåg att det alltid kom någon gammal missbrukare – i Västsverige var de alltid amfetaminister – och berättade att tidiga konsekvenser skulle ha räddat dem från knarket eller kriminaliteten. Jag kan inte säga att de hade fel. Det är ungefär samma berättelser som man hör från livsstilskriminella än i dag, att det är ett faktum att om de hade fått en tydlig och klar konsekvens i tidig ålder hade kanske deras destruktiva beteende kunnat brytas. Och kanske är det en sådan åtgärd som vi har på riksdagens bord i dag.

Åtgärder som ungdomsfängelse, som man hade och som var en skola i brott, som det så vackert hette och som det faktiskt också var, är kanske inte dagens kriminalvård. Vi har en bred verktygslåda med åtgärder som handlar om vård. Det finns behandlingsprogram som är certifierade och allt det som vi har pratat om så många gånger.

Det är inte samma tid som på 60-, 70-, 80- och 90-talen när det gäller att vårda unga. Detta har gett resultat genom att vi ser en sjunkande ungdomskriminalitet. Tio år i rad har vi sett en sådan utveckling, och i sin utredning visar Petra Lundh också på detta. Något som vi i denna kammare behöver ta med oss är att förstå att det inte är *en* verklighet som gäller utan att det finns många olika parallella system.

När det gäller vår reservation har vi ett huvudargument, som jag vill redovisa avslutningsvis. Det handlar om att vi vill att det ska vara helgavskiljning – inlåsning i hemmet på helger och kvällar. Anledningen till det är att man gör bedömningen att det är då som gängkriminella är mest brottsaktiva. Det är också då som andra ungdomar trillar in i kriminalitet, inte minst på grund av alkohol och droger.

Dessutom, om man skulle ha helgavskiljning har man hela veckan helt andra krav på hur föräldrarna och hemmet bör se ut för att det ska kunna fungera. Detta innebär att det kan bli kontraproduktivt och att det kanske inte blir speciellt många ungdomar som får denna påföljd, om man går hela vägen, så som en del av förslagen är.

Vi får ta detta steg och utvärdera det, och sedan får vi se om nästa steg ska tas lite längre fram.

Anf. 34 ELLEN JUNTTI (M):

Fru talman! Det var på tiden. Det var verkligen på tiden att regeringen nu äntligen kommer med sitt lagförslag gällande en ny ungdomspåföljd, ungdomsövervakning. Riksdagen har ju vid flera tillfällen tillkännagivit att regeringen ska återkomma med förslag om en ny ungdomspåföljd. Det första tillkännagivandet beslutades våren 2015, alltså för hela fem år sedan.

Man kan anklaga regeringen för mycket, men inte för att vara snabb! Vi kan också konstatera att det andra regeringspartiet, Miljöpartiet, inte ens är här när vi ska diskutera denna viktiga fråga, ungdomsbrottslighet.

Ungdomsbrottsligheten har blivit mycket grov de senaste åren. Ungdomar under 18 år begår grova rån, grov misshandel, mord och dråp. För ett tag sedan var jag på studiebesök hos ungdomsåklagare i Göteborg. Där

sa man att gängmördare nu för tiden lika ofta är under 18 år som över 18 år. Det är helt enkelt förfärligt!

Det som också är förfärligt är alla rån mot unga människor. Ofta är även rånarna under 18 år. Rånen mot unga har ökat dramatiskt. Sedan 2014 har de ökat med 125 procent. Förra året, 2019, blev nästan 2 500 ungdomar rånade. Man kan ju undra hur många av dessa brottsoffer som hade sluppit bli rånade om regeringen inte hade tagit fem år på sig att presentera detta lagförslag.

Man ska också ha i åtanke att mörkertalet är ganska stort. Många unga vågar inte anmäla, för de är helt enkelt rädda för hämnd. Rånen har blivit mycket grövre, ofta med knivskärning och förnedrande inslag. Något har verkligen gått riktigt fel i samhället med alla dessa grova rån mot ungdomar.

Det blir alldeles för slappa konsekvenser när en ungdom begår brott. Unga kan begå grova brott, gripas av polis och bara några timmar senare vara ute på stan och fika med sina kompisar. Det sänder helt fel signaler. Ungdomspoliser berättar att misstänkta unga rånare släpps innan de ens har blivit förhörda, trots att de har begått relativt grova brott. De släpps fria, och då kan de gå och ta kontakt med både målsägande och vittnen och skrämja dem till tystnad. Det leder till att brottsutredningen läggs ned och att brottsoffret inte får någon upprättelse.

Många unga brottsoffer mår väldigt dåligt under lång tid efter brottet. Man kan tänka sig skräcken för en ung person av att få en kniv mot halsen och bli nedsparkad av flera personer. Vilken skräck detta måste vara för en ung person!

Samhället sviker brottsoffren. Hur ska de kunna lita på samhället när de får veta att rånaren är ute på gatorna bara några timmar efter gripandet? Hur ska de våga gå ut? Det är sällsynt att unga rånare blir anhållna och ännu mer sällsynt att de blir häktade. Många ungdomspoliser vittnar om att det ibland känns nästan meningslöst att gripa en ung rånare.

Det här betänkandet handlar, som jag tidigare nämnde, om ungdomsövervakning. Det är en påföljd som ska användas när ungdomsvård och ungdomstjänst är för lindriga och slutna ungdomsvård för sträng. Kriminalvården ska ha ansvaret för denna påföljd, som ska pågå mellan sex och tolv månader. Den ska användas i huvudsak för dem som är under 18 år, men den kan även användas för gärningsmän upp till 21 år om det finns särskilda skäl.

Påföljden ska väljas när det finns ett straffvärde mellan sex och tolv månaders fängelse samt i graverande återfallssituationer. En individuell verkställighetsplan ska upprättas av Kriminalvården tillsammans med den dömde. Man ska samverka med socialnämnden och andra berörda myndigheter.

Fru talman! Verkställighetsplanen ska innehålla föreskrifter om hur ofta den dömde ska träffa Kriminalvården och om inskränkningar i rörelsefriheten. Den dömde ska vara förbjuden att bruka narkotika och alkohol och andra hälsofarliga varor.

Föreskrifter kan gälla var den dömde ska bo, hur han ska sköta skolan, vad han ska göra på fritiden, vilken missbruksbehandling som han ska medverka i eller andra lämpliga åtgärder.

Verkställighetsplanen ska följas upp regelbundet och ändras om det finns behov. Antalet möten kan minskas eller utökas beroende på hur det

går. Enligt regeringens förslag ska den dömde vara förbjuden att vistas utanför bostaden under helgkvällar och nätter från fredag kväll till måndag morgon. Om bostaden är olämplig kan en annan plats bli aktuell. Förbudet kan även ersättas med ett förbud att lämna ett särskilt område eller en skyldighet att vara på en särskilt angiven plats.

En prövning av inskränkningar i rörelsefriheten ska ske under verkstäl- lighetstiden. Inskränkningarna kan ökas eller minskas beroende på hur det går. Den dömde ska ha fotboja på sig för att Kriminalvården ska kunna kontrollera var den dömde befinner sig.

I regeringens förslag finns olika åtgärder som kan vidtas om den dömde missköter sig. Åtgärderna kan vara att utöka antalet möten eller att ha po- lishämtning till mötena. Om misskötseln anses vara i väsentlig grad kan påföljden undanröjas och en ny påföljd utdömas.

Som sagt, det har tagit lång tid för regeringen att presentera det här lagförslaget, men det är bra att det äntligen har kommit. Dock finns det brister.

En brist är att detta ska gälla endast helger. En ungdom som kommit in på brottets bana bryr sig inte särskilt mycket om veckodagar. Det finns också helgdagar som infaller under veckorna, till exempel valborg. Då bru- kar risken för alkohol och droger vara hög, och då är det lätt att begå brott eller att missköta sig på något annat sätt.

Därför är det viktigt att ungdomsövervakning kan utdömas också för andra dagar än bara helger.

Fru talman! Det är mycket bra att vi nu också kommer att besluta om två tillkännagivanden som skärper regeringens förslag. Det första tillkän- nagivandet handlar om att ungdomsövervakning ska kunna utdömas även för andra dagar än helger och också för fler dagar om det skulle behövas.

I början kan det finnas behov av att ha hemarrest alla dagar i veckan, som sedan kan trappas ned. Men naturligtvis ska det alltid vara proportio- nerligt mot brottet.

Det andra tillkännagivandet gäller misskötsamhet. Regeringens förslag gällande åtgärder vid misskötsamhet är helt enkelt för mesigt. Man säger lite aja baja men inte så mycket mer. Därför är det mycket bra att vi får ett tillkännagivande där åtgärderna blir betydligt tydligare och helt enkelt tuf- fare.

Vi pratar ofta om tydliga konsekvenser, men till skillnad från regering- en vill vi inte bara prata utan också genomföra det. Tillkännagivandet inne- bär en betydlig skärpning. Om den dömde till exempel lämnar bostaden och därmed bryter mot föreskriften ska det i princip alltid resultera i en anmälan till åklagare, som då ska överväga om påföljden ska undanröjas och ersättas med en skarpare påföljd.

Om den dömde missköter sig flera gånger, även om det är av mindre allvarligt slag, ska det alltid resultera i att påföljden undanröjs och ersätts med en mer ingripande påföljd. Det är mycket viktigt att samhället marke- rar tydligt att en dom är en dom och ska följas.

Fru talman! Vi moderater vill göra lite mer. Till exempel anser vi att sekretesslagstiftningen bör ändras, så att huvudregeln blir att all relevant information ska kunna delas för att man ska kunna förebygga och utreda ungdomsbrottslighet. Vi vill också att fler ungdomar ska omhändertas en- ligt LVU. Vi vill också att det ska skapas nya möjligheter att förordna om

utegångsförbud under kvällar och helger och att det ska kunna övervakas med fotboja.

Syftet är naturligtvis helt enkelt att man ska bromsa kriminaliteten så tidigt som det bara går. Det som har skett hittills har verkligen inte fungerat när ungdomsbrottsligheten har blivit så grov.

Fru talman! Jag står bakom alla våra reservationer men yrkar bifall endast till reservation 7.

Anf. 35 LINDA WESTERLUND SNECKER (V):

Fru talman! Det är oerhört viktigt att barn får vara barn, att unga får vara unga och att vuxenvärlden aldrig ser på barn som någonting annat än just barn. Det är barns rättighet att inte bli bedömda eller få samma förväntningar ställda på sig som vuxna får. Detta gäller även om barn skulle begå brott.

Skälen till att barn och unga inte ska straffas som vuxna är många. Bara för att man är kapabel att utföra vissa saker är det inte självklart att man är beredd på konsekvenserna av sitt handlande. Det är det som skiljer barn från vuxna.

Alla som någonsin träffat ett barn kan se att det finns en stor kapacitet hos barnet men ofta väldigt lite eftertänksamhet. Detta är något som hänger kvar långt upp i åldern, även när ungdomar i andra fall ses som myndiga och vuxna.

Här i riksdagen ska vi inte heller lagstifta utifrån vissa enskilda händelser som politiker i denna kammare kan dra upp – det kan vara olika exempel på varför man för brott ska straffas si eller så. Lagar ska stiftas med eftertänksamhet. Lagstiftningen ska utvärderas, och den ska inte bestå av känslomässiga utrop om att samhället förändras. Straffmätning och påföljdsval är inte något som magkänslan ska få avgöra.

Sveriges påföljdssystem för unga lagöverträdare är utformat utifrån att barn och ungdomar som har begått brott i första hand ska hållas utanför kriminalvården och i stället bli föremål för insatser inom socialtjänsten. Det är därför som innehållet i de olika ungdomspåföljderna syftar till att motverka riskfaktorer som kan leda till fortsatt brottslighet och till att motverka återfall i brott.

Flera utredningar konstaterar att det finns behov av fler ungdomspåföljder av olika ingripandegrad, eftersom de befintliga ungdomspåföljderna inte utgör ett heltäckande system. Det innebär att det ibland saknas lämpliga påföljdsalternativ för unga lagöverträdare, vilket medför att påföljden ofta kan bestämmas till en påföljd som är mer anpassad för en vuxen person, som skyddstillsyn och villkorlig dom eller böter. Samma utredningar konstaterar att det varken finns något empiriskt stöd eller något erfarenhetsbaserat stöd för skärpta påföljder för unga lagöverträdare.

Fru talman! Vänsterpartiet vill särskilt understryka vikten av att den särställning barn har och ska ha inom påföljdssystemet inte urvattnas. Vi ser däremot behov av nya ungdomspåföljder, och vi är inte främmande för att det införs flera sådana som kan komplettera de redan befintliga.

Regeringen föreslår att det ska införas en ny påföljd för unga lagöverträdare: ungdomsövervakning. Den innebär att ungdomen, som ofta är 15–17 år, inte får lämna sin bostad under helgkvällar och helgnätter, vilket kontrolleras med elektroniska hjälpmedel.

Jämfört med sluten ungdomsvård framstår den föreslagna påföljden ungdomsövervakning som ett mycket bättre alternativ, förutsatt att den unge har en lämplig och stabil boendemiljö. Om ungdomen ska låsas in i sitt hem måste det vara ett stabilt och tryggt hem. I de fall det finns påtagliga brister i hemmiljön på grund av missbruk, psykisk sjukdom, relationsproblem eller kriminalitet i familjen kan det vara väldigt olämpligt att förbjuda den dömde att lämna bostaden under delar av helgen.

Enligt Vänsterpartiet är det extremt viktigt att boendemiljön och familjen bedöms vara funktionell och lämplig för den unge för att ungdomsövervakningen ska vara ett realistiskt alternativ. Men det är inte tydligt i regeringens förslag hur bedömningen av hemmen ska gå till eller hur de geografiska platserna ska kunna avgränsas. Därför bör förslaget om ungdomsövervakning genomföras som en försöksverksamhet, genom en tidsbegränsad lag som ska utvärderas innan den eventuellt blir permanent. Regeringen bör därför genomföra den nya påföljden ungdomsövervakning som en tidsbegränsad lag, som ska gälla i tre år och sedan utvärderas.

Med det yrkar jag bifall till reservation 1.

Anf. 36 INGEMAR KIHLESTRÖM (KD):

Fru talman! En av samhällets viktigaste uppgifter är att medverka till att barn och ungdomar får en positiv uppväxt och utveckling. Den mest grundläggande formen av gemenskap är familjen, där människor möts över generationsgränserna i kärlek och tillit. Denna insikt är en grundbult för oss i Kristdemokraterna. Trygga och välfungerande familjer är helt enkelt ett måste för att samhället som helhet ska fungera och växa sig starkt.

Att förebygga brott och tidigt upptäcka barn och unga som löper risk att hamna i brottslighet är av största vikt. För att lyckas med det behövs en politik med ett helhetsperspektiv på barn och ungdomar. Det behövs en stödjande familjepolitik, en bra skola, satsningar på ungas uppväxtmiljö, ett grundligt brottsförebyggande arbete och en offensiv kriminalpolitik.

Fru talman! Dagens debatt gäller en av bitarna i det pussel som samhället måste lägga för att unga personer som hamnat på fel väg i livet ska få vägledning så att de hittar rätt.

Riksdagen har genom åren, med start 2015, vid flera tillfällen efterfrågat en ny påföljd för unga lagöverträdare genom olika former av tillkännagivanden. Senast riksdagen behandlade motioner om ungdomspåföljder var faktiskt den här våren, 2020. Återigen framfördes behovet av nya former av påföljder för unga.

Det är positivt och verkligen på tiden att regeringen i dagens proposition presenterar den nya påföljden för unga lagöverträdare i brottsbalken: ungdomsövervakning. Det ger ett alternativ i påföljdssystemet för unga. Det täpper till den lucka som i dag finns då det i vissa fall saknas ett lämpligt och trovärdigt påföljdsalternativ.

Ungdomsövervakning är en påföljd som ska gälla i de fall där varken ungdomsvård eller ungdomstjänst är en tillräckligt ingripande straffrättslig reaktion med hänsyn till det brott som har utförts samt den unges tidigare brottslighet. Det är rätten som ska bestämma hur lång tid ungdomsövervakningen ska gälla, alltså mellan sex månader och högst ett år.

Vi kristdemokrater ställer oss bakom propositionen, då den ger rättsystemet ytterligare ett verktyg för att få ungdomar att bryta en negativ och brottslig trend. Men vi ser också behov av förändringar som behöver göras

för att påföljden ska bli än mer verkningfull. Därför stöder vi de två tillkännagivanden som utskottet föreslår.

Fru talman! Det första tillkännagivandet gäller ungdomsövervakningen som påföljd. Den begränsning som föreslås är att en helghemarrest endast ska omfatta kvällar och nätter mot lördag, söndag och måndag. Som vi ser det täcker inte detta det behov av övervakning och kontroll som i vissa fall kan finnas.

För en ung person som har börjat leva utanför samhällets regler minskar betydelsen av vilken veckodag det är. För att bryta en brottslig trend och livsstil kan det inledningsvis i vissa fall finnas behov av hemarrest fler kvällar under veckan än dem som har räknats upp – detta kan sedan trappas ned. I vissa fall kanske det också behöver finnas utrymme för en större flexibilitet när det gäller kvällar och nätter. Det kan till exempel gälla nätter och kvällar runt valborgsmässoafton, midsommar och så vidare. Därför stöder vi det tillkännagivande som anger att det ska finnas en större möjlighet till hemarrest under fler veckodagar än vad propositionen anger.

Det finns också ett tillkännagivande gällande misskötsamhet. Påföljden ungdomsövervakning bygger på en relativ frihet under ansvar. Den enskilde ska aktivt ta steg tillbaka till laglydighet samtidigt som samhället utövar kontroll över riskerna med den relativa friheten. Då kan man ifrågasätta om de reaktioner som föreskrivs vid misskötsamhet är tillräckligt kraftfulla.

Vi anser att propositionens krav, att den dömde i väsentlig grad ska ha underlåtit att följa de regler som satts för att en ungdomsövervakning ska undanröjas, är alltför högt ställt. Vi stöder därför tillkännagivandets inriktning om att återkommande misskötsamhet, även av mindre allvarligt slag, i de flesta fall bör resultera i att påföljden utvärderas och kanske undanröjs och ersätts av en mer ingripande påföljd.

Fru talman! Vi har också ställt oss bakom ett antal av reservationerna. Det gäller bland annat socialtjänstens roll för att ungdomsövervakningen ska vara en effektiv påföljd. Socialtjänsten har viktig kunskap om ungdomars personliga förhållanden, och det kommer att ha betydelse för innehållet i verkställighetsplanen. Vi anser i likhet med flera remissinstanser att det är viktigt att socialtjänstens roll inom ramen för påföljden ungdomsövervakning är tydlig men också att socialtjänstens roll breddas. Socialtjänstens brottsförebyggande verksamhet bör prioriteras.

Det är positivt att regeringen nu föreslår vissa sekretessbrytande bestämmelser för personer som döms till ungdomsövervakning, men vi ser att de föreslagna bestämmelserna inte är tillräckliga. Vi anser att sekretesslagstiftningen behöver ändras ytterligare så att de sekretessbrytande bestämmelserna även omfattar Polismyndigheten och att de inte bara omfattar de unga lagöverträdare som döms till ungdomsövervakning utan också ungdomar som bedöms vara på väg in i kriminalitet.

Slutligen vill jag också nämna att en viktig brottsförebyggande insats är att tidigt fånga upp ungdomar som befinner sig i riskzonen för att dras in i kriminalitet. Socialstyrelsen bedömer att sociala insatsgrupper haft effekt i den bemärkelse att individer som känt sig svikna av samhället har fångats upp och erbjudits stöd. De sociala insatsgrupperna behöver prioritera arbete för att i ett tidigt skede identifiera ungdomar som riskerar att dras in i fel umgängen.

Fru talman! Jag vill avsluta med att säga att vi stöder de tillkännagivanden som gjorts i utskottshantering och också de reservationer som vi kristdemokrater ligger bakom i detta betänkande, men jag väljer att endast yrka bifall till reservation 6.

Jag vill också passa på att önska talmannen, tjänstemännen här i kamraren och mina kollegor i justitieutskottet, oavsett om de sitter här eller framför datorn hemma, en riktigt skön och trevlig sommar!

Anf. 37 JOHAN HEDIN (C):

Fru talman! Politiken är som bäst när den föregås av en rik debatt där alla argument får prövas. Debatten är som bäst när många deltar, blir som mest intressant när den hämtar sin kraft ur mycket hjärta och leder till bäst resultat när hjärtats ansatser får passera hjärnan och filtreras genom den sammanlagda kunskapens raster. Lagstiftning är politikens verkställande organ och ska så långt det är möjligt formuleras på ett sådant sätt att den återspeglar den representativa demokratins vilja.

När det gäller gängkriminalitet har debatten under en längre tid varit både omfattande och känslös. Vi upprörs och oroas av utvecklingen och förfäras över hur allt yngre personer begår allt grövre brott i gängkontext.

Jag vill i denna debatt rikta ett tack till dem som faktiskt fick frågan om gängkriminalitet att höjas till att inte bara vara omfattande i kvantitet utan också bättre rent kvalitativt. Jag ser faktiskt ett specifikt ögonblick som blev en vändpunkt och fick hela det rättspolitiska komplexet att skifta fokus. Det var när Moderaternas partiledare Ulf Kristersson i sitt sensomartal förra året sträckte ut en hand till regeringen och föreslog blocköverskridande samtal om gängkriminaliteten.

Tack ska också riktas till regeringen, som hade kunnat bortse från den utsträckta handen och fortsätta på sin inslagna väg. Men det gjorde den inte. Statsråden Mikael Damberg och Morgan Johansson bjöd in till samtal, och även om jag personligen hade hoppats på att vi kunde ha fortsatt längre och borrar ännu djupare i detaljerna kom vi en bra bit på väg.

Från samtalen kom ett program med 34 punkter som sammantaget faktiskt kommer att kunna göra skillnad. Är detta program perfekt? Knappast. Är programmet tillräckligt? Verkligen inte. Men det blev en nystart för en mer resonerande rättspolitik som håller högre kvalitet och hämtar sin kraft ur klokskap snarare än ur vad som sprids fortast på Twitter.

En av de 34 punkterna är en ny åtgärd för att hindra en ung människas väg in i en ond cirkel av tung kriminalitet. Ungdomsövervakning kallar vi det, och det är en påföljd som kan användas då ungdomstjänst eller ungdomsvård inte bedöms som tillräckligt ingripande för att bryta det mönster som gör att den som döms löper stor risk att utveckla en kriminell livsstil. Steget över detta är slutna ungdomsvård, och det kan och bör kanske i de flesta fall bli konsekvensen om ungdomsövervakningen missköts.

Fru talman! Tydlighet är nyckelordet på flera sätt. Dels ska lagen vara så tydlig att den blir förutsebar när det gäller konsekvenserna om man inte följer reglerna, dels förtjänar en ung människa på glid den tydlighet från vuxenvärlden som krävs för att man ska veta och förstå var gränsen för samhällets tålamod går.

Är detta då ”hårdare tag”? Kanske på ett sätt, om man med hårdare tag menar mer och fler ingripande åtgärder. Men det är samtidigt mycket mindre ingripande om alternativet är institutionaliserad vård. Med ung-

domsövervakning kan den dömda leva delmängder av sitt vanliga liv som är positiva och uppbyggliga, medan de destruktiva och riskfyllda momenten kan sättas på undantag. Om man vidgar blicken ytterligare och tänker på den hårda kriminella världen är varje chans för en ung människa att slippa hamna där en biljett till ett väldigt mycket mjukare liv.

Fru talman! När propositionen presenterades var det ett par saker som vi i Centerpartiet kände att vi behövde utveckla. Den ena handlade om att påföljden borde utökas till att kunna omfatta även andra dagar än helger. För den som är på väg ut vid sidan av samhället har veckodagarna inte samma betydelse. Det kan också finnas förhöjda risker i samband med lov-dagar eller högtider som borde kunna omfattas.

Den andra saken var, som jag lite var inne på tidigare, vikten av tydlighet. Vad händer om den som dömts till ungdomsövervakning missköter sig? Det måste klart preciseras vad konsekvenserna blir. Det är egentligen fråga om god lagstiftning, och det är kanske särskilt viktigt just på straffrättens område.

Även Moderaterna var inne på samma tankar, och eftersom vi är vana att samarbeta konstruktivt i justitieutskottet var det inte särskilt svårt att skriva ihop oss. När så hade skett kunde vi med glädje konstatera att fler delade vår uppfattning och anslöt sig till det som nu kom att bli utskottets förslag till beslut.

Med det sagt är detta en bra lagstiftningsprodukt, och med de tillkännagivanden vi nu har majoritet för kommer ungdomsövervakningen att bli ännu bättre. De instrument som samhället har till sitt förfogande för att hjälpa unga att ta sig ur destruktiva livsmönster måste bli fler och mer träffsäkra. Betänkandet åstadkommer just detta, och jag vill därför yrka bifall till det.

Jag vill också passa på att önska kollegorna i justitieutskottet samt utskottskansliet, talmännen och kammarskansliet en riktigt trevlig sommar!

Anf. 38 KATJA NYBERG (SD):

Fru talman! I inget annat land i Västeuropa är så många ungdomar inblandade i skottlossningar och dödsskjutningar. Även regionpolischefen i Uppsala län har vittnat om att man aldrig någonsin sett så många minderåriga som är involverade i skjutningar och springer grovt kriminellas ärenden. Faktum är att antalet barn som misstänks för våldsbrott och rån har mer än fördubblats i Sverige de senaste fem åren. Vissa har visat sig vara så unga som elva år. Vi talar alltså om grov våldsbrottslighet, något som var relativt okänt bland barn för bara några decennier sedan.

Att barn involveras i tung gängkriminalitet på den här nivån är relativt nytt för Sverige. Det handlar framför allt om kriminella gäng som utnyttjar barn och ungdomar med vetskap om att konsekvenserna i stort sett uteblir om de skulle åka fast, på grund av deras låga ålder. De unga kriminella som begår dessa brott har inte sällan börjat sin brottskarriär långt innan de fyllt 15 år, och då svensk lagstiftning inte är anpassad för den verklighet vi ser i det nya Sverige uteblir oftast konsekvenserna av deras handlingar. Vad skickar det för signaler när barn och ungdomar kan begå grova våldsbrott utan att samhället sätter ned foten på allvar?

Fru talman! Unga lagöverträdare har sedan länge särbehandlats i straffrättsliga hänseenden. Detta gäller särskilt åldersgruppen 15–17 år, men även lagöverträdare i åldern 18–20 år. Särbehandlingen sker både vid

straffmätning och när det gäller val av påföljd. Ett skäl till detta, som brukar framhållas, är att unga inte anses ha nått en sådan mognad och ansvarsförmåga att de ska behandlas som vuxna. De anses också särskilt känsliga för de konsekvenser som de straffrättsliga ingripandena skulle innebära för dem.

Sverigedemokraterna anser dock att en person som är myndig ska ta fullt ansvar för sina kriminella handlingar. Om vi inte kan rädda en grovt kriminell 18-åring kan vi åtminstone försöka hindra personen från att fortsätta begå grova brott och åsamka andra människor lidande.

För barn i utanförskapsområden blir det även en person mindre som kan utnyttja dem för att springa kriminella ärenden, som de ser upp till och som uppmuntrar dem att hamna i en kriminell livsstil. Det blir alltså inte lika attraktivt för dem som är yngre än 18 år att ge sig in på en kriminell bana. Sverigedemokraterna anser därför att ungdomsövervakning endast ska kunna utdömas för dem som är omyndiga, det vill säga under 18 år.

Fru talman! Den föreslagna ungdomsövervakningen som straff har goda förutsättningar att vara ett bra komplement till befintliga påföljder för unga lagöverträdare. Men begränsningen att en hemarrest endast ska få omfatta kvällar och nätter mot lördag, söndag och måndag täcker inte behovet av övervakning och kontroll som i många fall kan komma att behövas.

För en ung person som har börjat leva utanför ramarna har veckodagarna sällan någon större betydelse. Om personen har gjort sig skyldig till brott och befinner sig på glid kan det finnas behov av hemarrest alla kvällar i veckan för att komma bort från ett destruktivt leverne. För att kunna bryta ett destruktivt mönster behöver hemarresten anpassas utifrån den enskilda individen och vilket brott den unge har begått. Då är det viktigt att ta hänsyn till flera parametrar. Därför stöder vi tillkännagivandet om att utöka omfattningen av hemarrest på helger.

Sverigedemokraterna anser även att det finns behov av att efter att straffet är avtjänat ha kontroll över personen, så att den unge inte åter faller in i kriminalitet eller börjar hänga i dåliga kretsar och för att se till att den unge går i skolan, inte är ute och ränner på kvällar och helger och så vidare.

Jag yrkar bifall till reservation 2.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 8 Riksrevisionens rapport om fri entré till statliga museer

Kulturutskottets betänkande 2019/20:KrU12
Riksrevisionens rapport om fri entré till statliga museer (skr.
2019/20:147)
föredrogs.

Anf. 39 ANNICKA ENGBLOM (M):

Fru talman! Kulturutskottet ska nu debattera betänkande 12, som handlar om Riksrevisionens granskning av den fri entré-reform för 18 statliga museer som regeringen införde 2016.

Jag vill faktiskt börja med att rikta en eloge till Riksrevisionen, som gör många hedervärda och viktiga granskningar vad gäller vårt och hela statens arbete. Men man har tidigare inte tittat så mycket på just kulturområdet. Det har gjorts i en rad olika granskningar av både statens styrning av de museer som uppbär stöd av olika slag och säkerhetsarbetet inom våra museer och kultursamlingar vid kris eller krig. Det är mycket viktigt. Det är vårt kulturarv som vi talar om, och nu har också denna fri entré-reform granskats av Riksrevisionen.

Reformen genomfördes den 1 februari 2016. Men en sådan reform genomfördes också av en tidigare socialdemokratisk regering 2005/06. Den avskaffades sedan av alliansregeringen. Moderaterna var då emot reformen och är det även i dag. Jag kommer att redogöra för huvudaspekterna på det.

Fru talman! Jag ska börja med ärendet i fråga vad gäller nuvarande granskning. Det är kanske inte det huvudsakliga syftet med reformen som har granskats, det vill säga att besökssiffrorna ska öka och att man framför allt ska nå ut till andra grupper än de som normalt besöker våra statliga museer och våra samlingar. Det är av många skäl ett vällovt syfte. Flera granskningar som har genomförts, till exempel av Myndigheten för kulturanalys, har kunnat visa att besökssiffrorna har ökat och att man även har nått andra grupper.

Den huvudsakliga invändningen mot reformen från Moderaterna är just att den omfattar bara 18 statliga museer. Vi har, fru talman, ungefär 1 600 museer i hela landet. Av dessa 18 statliga museer är 14 belägna i Stockholm. Det blir alltså en reform som i stor utsträckning är riktad till vår huvudstad med omnejd. Det går i rakt motsatt riktning till det som vi egentligen lovordar här från talarstolen i alla möjliga sammanhang, nämligen en levande landsbygd och att hela landet ska leva. Och i detta fall är det 90 miljoner kronor som koncentreras till bara Stockholmsområdet när det finns ett stort behov nu under coronatider men framför allt när Sveriges museer vände sig till regeringen, till kulturministern och till oss i kulturutskottet om det skriande behovet av ökade resurser till regionala museer, lokala museer och även privata museer på grund av att de ser ett minskat antal besökare.

Fru talman! Själva reformen slår fel när det gäller likställighetsprincipen, vikten av våra museers bildningsuppdrag, kulturarvsbärande och framför allt överförande av kunskap till nya generationer om forna tiders olika kulturyttringar, hur vi levde förr och de föremål som bär dessa berättelser vidare.

Fru talman! Betänkandet utmynnar i några rekommendationer från Riksrevisionen som regeringen har svarat på. Regeringen instämmer delvis när det gäller hur man har genomfört denna reform och att det inte ska påverka museernas samlade verksamhet. Regeringen säger att man delvis instämmer i att styrningen behöver förtydligas. Och man delar inte alls Riksrevisionens bedömning att denna reform har påverkat den ordinarie museiverksamheten. Det rimmar mycket illa med det som framfördes till oss i kulturutskottet när vi besökte Nationalmuseum som mycket tydligt och klart deklarerade att denna reform kostar mer än den smakar, det vill säga att man får skjuta till pengar för denna fri entré-reform på grund av att man inte kan finansiera annan verksamhet. Det hänger inte ihop.

Enligt vårt förmenande behöver regeringen, om man ska fortsätta med denna reform, ta till sig av det som Riksrevisionen för fram i denna del. Men vi från Moderaterna tycker att dessa 90 miljoner kronor skulle göra betydligt mycket större nytta om de fördelades över hela landet. 1 procent av detta är 90 000 kronor. Det skulle göra underverk för Gränsfors Bruks yxmuseum. De har 2 000 olika yxor i sina samlingar, från stenåldern fram till i dag. Det är en fantastisk berättelse om en yrkesgren och alla dess verktyg.

Ett annat exempel är Ájtte, vårt samiska museum uppe i Jokkmokk. Även Karlshamns Museum i min hemkommun Karlshamn har fantastiska samlingar som inte bara berättar om brännvinskungen L O Smith utan också om Alice Tegnér, som är född i Karlshamn, och om utvandrarerna. Karlshamn var en av utförselportarna. Och alla vi som har varit i kontakt med militären kanske vet att det var i Karlshamn som de blåvitrandiga lakanen vävdes och tillverkades. Det tycker jag själv är fantastiskt att få veta.

Fru talman! Vi delar inte uppfattningen att denna fri entré-reform gör den nytta som den ska. Granskningen av Myndigheten för kulturanalys har tidigare visat att den inte bara är Stockholmscentrerad utan också har ökat besökssiffrorna. Besökarna har till stor del bestått av turister som har besökt Stockholm och av andra vana museibesökare. Menar vi allvar med att vi vill öka kunskapen om vårt kulturarv och museernas samlingar hos andra grupper i samhället ska dessa 90 miljoner göra nytta i hela landet och inte bara i huvudstaden.

Jag yrkar bifall till reservation 1.

Anf. 40 ARON EMILSSON (SD):

Fru talman! Inledningsvis yrkar jag bifall till Sverigedemokraternas reservation 5 under punkt 3.

”Hela Sverige ska leva.” ”Stad och land, hand i hand.” ”Stad och land behöver varann.” Många är ordstävorna om principen och nyttan med att hela Sverige ska leva. Efter januaripartiernas oheliga allians hade man kanske trots allt kunnat hoppas att åtminstone Centerpartiet hade en glimt av allians kvar till landet utanför Stockholm och tesen om landsbygdens väl och ve. Nåväl – trots klöverns fotavtryck i regeringsbildningen står det urbana rödgröna receptet för svenskt museiväsen stabilt på bordet.

Fri entré-reformen är primärt en Stockholmsreform, inte en vitamininjektion i svenskt museiväsen. Vi har under coronakrisen sett hur resurser till påkallade behov inom framför allt kulturarvssfären lyst med sin frånvaro medan miljonregn delats ut på andra håll. Här liksom med fri entré-reformen har ett fåtal aktörer i den kungliga huvudstaden fått stöd medan stödet till landets läsmuseer och små och stora kulturhistoriska besöksmål – oavsett huvudmän – i vårt vidsträckta land lyst med sin frånvaro.

Regeringens sikte är alltså även fortsättningsvis låst mot huvudstaden. Detta snäva fokus har varit vår huvudkritik också mot den fri entré-reform vi i dag debatterar mot bakgrund av Riksrevisionens skrivelse. Vi håller med om Riksrevisionens kritik.

Regeringens vision om att introducera nya grupper till museerna är i grunden god, och det tror jag att alla kulturarvsambassadörer kan vara överens om. Samtidigt är det uppenbart att visionen inte åtföljs av vare sig tydliga syften och mål eller reell politisk och ekonomisk vilja. Här skiljer vi oss åt. Det är viktigt för fri entré-reformens legitimitet att vi vet om den

uppnått fastställda syften och mål. I diskussionen om medelsanvändningen är det angeläget att ställa frågan om resurserna hade kunnat göra mer nytta på annat sätt, till exempel genom att stödja läns museerna.

Vi sverigedemokrater föreslår årligen en kulturavsmiljard, som regeringspartierna gång efter annan avstyrker. I dag hade den gjort att många aktörer stått betydligt bättre rustade.

Fru talman! Riksrevisionen har kommit fram till att syftet och målet med reformen är otydliga. Regeringen svarar med att man vill förtydliga att syftet med reformen är att öka möjligheterna för alla att ta del av museernas verksamhet. Det är en början. Regeringen bör, menar vi, tydligt redovisa olika scenarier med avvägningar och prioriteringar som kan komma att behöva göras. Det finns en risk att strävan att nå alla resulterar i att museerna inte blir relevanta för någon. En situation där museer ansträngt söker inkludera element i utställningarna som inte har sin grund i samlingarna får inte ta överhanden därför att samlingarna i sig inte lockar tillräckligt breda grupper.

Dessa avvägningar har regeringen, menar vi, inte klarlagt eller tydligt argumenterat för så att man hade kunnat pröva motsatsen. Vi fastslår därför att regeringen tydligare bör redovisa olika avvägningar som kan förekomma på grund av fri entré-reformen.

Jag går nu från det proaktiva till det reaktiva. Ett icke fungerande system för uppföljning av fri entré-reformen ger en osäkerhet om vilka grupper den når. Även om Myndigheten för kulturanalys har gett museerna vissa kriterier de ska mäta utifrån, såsom kön, ålder och geografisk hemvist, kan tydligare krav från regeringen ge bättre statistik. Det skulle även underlätta för museerna att motivera sina budgetäskanden utifrån de krav som regeringen ställer.

Vi noterar att frågan om att reformen endast gynnar storstadsbor inte behandlas i granskningen. Här behövs tydligare statistik, så att det blir möjligt att bilda sig en uppfattning om huruvida fri entré-reformen faktiskt i högre grad leder till att även de som inte är hemmahörande i Stockholmsregionen i större utsträckning besöker de statliga museer som omfattas av just denna reform. Jag skulle vilja påstå att en del hittills har pekat på motsatsen medan en del har pekat i den riktningen, precis som Annicka Engblom tidigare nämnde.

Det finns enligt oss skäl att överväga hur automatiserade besöksmätarsystem i större skala skulle kunna utformas, om man tänker sig att man vill samla denna statistik i en databas. Formerna för ett sådant system bör ses över genom en omvärldsanalys och genom att man samlar goda exempel som tar hänsyn såväl till den personliga integriteten som till möjligheten till träffsäkra data. Utan tillförlitlig statistik kan vi inte säkert veta i vilken utsträckning nya grupper nås. Automatiserade system kan även underlätta museernas informationsflöde till andra myndigheter, vilket – har det påpekats – delvis har varit en brist.

Jag vill samtidigt understryka vikten av att insamlingen av besöksstatistik inte går ut över museernas övriga och primära uppdrag. Det får inte bli en administrativ och byråkratisk börda som tar fokus från kärnverksamheten.

Det är, fru talman, dessvärre en brist att Riksrevisionen i sin granskning inte tittat på hur reformen påverkat maktförhållandet mellan museerna och staten. Högre bidragsfinansiering med öronmärkta resurser ger

ett ökat beroende av staten. Regeringen bör klargöra hur avvägningen ser ut mellan museernas frihet och statens ansvar för att skattemedel används på ett ansvarsfullt sätt. Detta är viktigt för transparensen i såväl museernas som regeringens arbete.

Museer utgör minnesbanker för vårt kollektiva minne och är som institutioner en helhet med flera viktiga kärnvärden. Målet att så många som möjligt ska kunna ta del av museernas samlade kunskap får inte gå ut över museiverksamhetens kvalitet, den vetenskapliga grunden för informationen som förmedlas eller, för den delen, skötseln av samlingarna.

Det handlar också om förtydligandet av mål i förhållande till museernas övriga uppdrag och i förhållande till andra värden. Ogenomtänkta avvägningar kan leda till att kulturarvet inte tas om hand på ett ändamålsenligt sätt här och nu och för framtida generationer. Det rör sig om grundläggande avvägningar för att säkra att framtida generationer ska kunna ha samma möjlighet till bildning om det som varit som vi har i dag. Det svenska kulturarvet måste värnas, vårdas och visas. Det är särskilt viktigt att stå upp för i vår tid, då historiska lämningar ges innebörder de varken kan bemöta eller problematisera.

Museerna bör få vägledning om hur de ska handla i förhållande till uppdraget att förvärva, bevara, förmedla och ställa ut samt verka för forskning och forskningsmöjligheter. Vi vill därför att regeringen tydligare redovisar avvägningen – och jag återkommer till den – mellan bredd, relevans och spets i museernas verksamhet och i förhållande till fri entré-reformen.

Anf. 41 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S):

Fru talman! Anförandet som jag framför är skrivet av min partivän och utskottskollega Åsa Karlsson, som på grund av pågående pandemi inte kan vara i Stockholm för att framföra det själv.

Vi behandlar här i dag kulturutskottets betänkande KrU12 *Riksrevisionens rapport om fri entré till statliga museer*.

Den 1 augusti 2017 trädde lagen som reglerar offentligt styrda museer i kraft. I den lagen fastställs att museerna ska bidra till samhället och dess utveckling genom att främja kunskap, kulturupplevelser och fri åsiktsbildning.

Museerna har en viktig roll att spela i vårt samhälle. De är en källa till kunskap om vårt förflutna och om vår samtid. De är en mötesplats där barn och vuxna över generationsgränserna kan dela glädjen över en kulturupplevelse som genom berättelserna för människor närmare varandra.

Fru talman! Den 1 februari 2016 infördes fri entré på 18 statliga museer. Motivet bakom detta var att locka fler och nya besökare till museerna. För nya besöksgrupper och ovana museibesökare skulle steget att besöka ett museum bli enklare att ta om det var avgiftsfritt inträde. Fler barn och vuxna skulle få möjlighet att ta del av vårt kulturarv och vår historia. Fler skulle få upp ögonen för vilka kulturskatter och berättelser som finns att ta del av på våra museer samt vilken källa till kunskap de är. Regeringen avsatte 80 miljoner kronor i ett årligt anslag för att kompensera museerna för inkomstbortfallet.

Riksrevisionen har nu granskat fri entré-reformen, eftersom den inte utvärderats tidigare, samt granskat hur museerna har genomfört reformen och hur den påverkar museernas samlade verksamhet. Riksrevisionen har

alltså inte granskat huruvida fri entré-reformen i sig är någonting bra eller dåligt.

Fru talman! Det vi i dag debatterar är regeringens skrivelse, det vill säga regeringens svar på Riksrevisionens granskning om fri entré till statliga museer. Efter genomförd granskning har Riksrevisionen kommit med ett antal rekommendationer till regeringen. Bland dessa finns rekommendationer om att tydliggöra syfte och mål med fri entré, att utveckla en uppföljning av fri entré som tillgodoser både regeringens och museernas informationsbehov och att säkerställa att fri entré inte får en negativ påverkan på museernas förutsättningar att utföra sina huvudsakliga uppdrag.

Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att de berörda museerna genomfört reformen på ett ändamålsenligt sätt, utifrån de förutsättningar som regeringen ställt upp, och instämmer i huvudsak i att uppföljningen behöver utvecklas. Regeringen instämmer även delvis i att styrningen behöver förtydligas och att reformen förändrat förutsättningarna för museerna att finansiera sin verksamhet. Däremot delar regeringen inte Riksrevisionens bedömning att fri entré-reformen påverkat museernas förutsättningar att utföra sina huvudsakliga uppdrag.

Fru talman! I skrivelsen redovisar regeringen vilka åtgärder som ska vidtas för att tydliggöra reformens mål, syfte och uppföljning. Syftet med fri entré är att öka möjligheterna för alla att ta del av museernas verksamhet och därmed främja kulturupplevelser och bildning. Målet framgår också av de övergripande nationella kulturpolitiska målen, att den statliga kulturpolitiken ska främja allas möjlighet till kulturupplevelser och bildning samt främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas.

Regeringen har för avsikt att ytterligare förtydliga syftet och målet med reformen. Detta kommer att ske inom ramen för de myndighetsdialoger som årligen förs och kommer att föras under 2020.

När det gäller uppföljningen har regeringen via regleringsbrevet för 2020 gett museerna i uppdrag att redovisa hur de arbetar med att rapportera de uppgifter om besöksutveckling som Myndigheten för kulturanalys behöver samt vilka behov museerna själva har för att utveckla den egna verksamheten. Det uppdraget ska redovisas senast den 21 augusti i år.

Vad gäller museernas förutsättningar att genomföra sina huvuduppdrag har regeringen i budgetpropositionen för 2020 tillskjutit ytterligare 10 miljoner kronor till reformen för att möta kostnader som skulle ha uppstått på grund av ökat besöksstryck. Dock vet vi i dag att museernas verksamhet sett väldigt annorlunda ut på grund av den rådande pandemin, och den kommer nog att behöva göra det en tid framöver.

De extra tillskjutna pengarna är viktiga för att fri entré-reformen inte ska påverka museernas förutsättningar att utföra sitt huvuduppdrag. Visst har reformen förändrat formerna för museernas finansiering, men museernas kostnadsökning är en utveckling som har pågått under en längre tid, och kulturutskottet avser att följa kostnadsutvecklingen framöver.

Det pågår dessutom en utredning som ska analysera den nuvarande kostnadshyresmodellen mellan Kungliga Operan, Kungliga Dramatiska teatern, Nationalmuseum, Naturhistoriska riksmuseet samt Historiska museet och Statens fastighetsverk. Syftet med utredningen är att se över den nuvarande modellens effekter för statens finanser och hyresgästerna samt att undersöka om det skulle kunna finnas alternativa modeller. Utredningen ska också bedöma om dessa modeller skulle kunna tillämpas på andra

fastigheter som Statens fastighetsverk äger och där det inryms kulturverksamheter. Detta uppdrag ska redovisas till regeringen senast den 31 oktober 2020.

Avslutningsvis, fru talman: För Socialdemokraterna är denna reform en viktig del av regeringens sammantagna satsningar på kulturen. Vi socialdemokrater vill också utveckla reformen till att omfatta fri entré till de regionala museerna och hoppas kunna göra det inom en snar framtid.

Fru talman! Utskottet delar regeringens bedömningar och ser positivt på regeringens åtgärder. Därför föreslår kulturutskottet att riksdagen lägger regeringens skrivelse *Riksrevisionens rapport om fri entré till statliga museer* till handlingarna.

Anf. 42 ANNICKA ENGBLOM (M) replik:

Fru talman! Tack för anförandet, Azadeh!

I själva skrivelsen och de bedömningar som Riksrevisionen gör, och som regeringen svarar på, är en bärande del att den här reformen, oavsett om man är för eller emot den, inte ska påverka museernas förutsättningar att utföra sitt huvudsakliga uppdrag. Ändå talar museerna i fråga, bland andra Nationalmuseum där Azadeh Rojhan Gustafsson själv var närvarande, om det motsatta, det vill säga att de tillskjutna medlen inte räcker till. Detta var förvisso före de extra 10 miljonerna som regeringen sköt till, men det täcker i alla fall inte de behov som finns på dessa 18 museer. Jag vill gärna att Azadeh Rojhan Gustafsson kommenterar detta.

Sedan kan jag ändå inte låta bli, fru talman, att ta upp fri entré-reformen som sådan. Det var en lovsång från ledamoten, som sa att man vidare ser över fri entré till regionala museer och så vidare.

Jag hörde också en massa uppräknande av Stockholmsbaserade museer. Det är lätt som ledamot från Stockholm att tycka om den här reformen. Men runt om i landet finns det så enormt många andra museer som blöder och har olika ägare. Om man nu ska lägga ned 90 miljoner på de här 18 museerna av 1 600 runt om i landet, hur mycket pengar har då egentligen regeringen för att i så fall lägga på övriga museer?

Nej, de 90 miljonerna skulle göra ett betydligt mycket bättre jobb på våra lokala museer och de regionala läns museerna.

Anf. 43 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Regeringen har både under förra mandatperioden och denna mandatperiod gjort historiska satsningar på kulturen överlag. För oss socialdemokrater är kulturen otroligt viktig, och satsningarna på fri entré-reformen är en del av de stora satsningarna.

Bland annat vi socialdemokrater har varit tydliga med att vi vill utveckla fri entré-reformen till att omfatta de regionala museerna och vill gärna se att det sker snart. Men faktum är att Moderaterna och de borgerliga partierna i samarbete med SD vill göra stora nedskärningar på kulturen.

När man nu står här och talar sig varm för satsningar på bland annat de regionala museerna och regionala kulturella upplevelser och instanser undrar jag: Var hade ni tänkt få de pengarna ifrån när ni vill göra nedskärningar på kulturen och satsningar på kulturen?

Vi står fast vid att vi vill se satsningar på de regionala museerna och avser att försöka genomföra dem. Och som sagt ser vi satsningarna på fri

entré som ett sätt att göra kulturen och våra museer tillgängliga för fler. Vi ser att det i dag är fler som tar del av museernas verksamhet, och det vill vi ska fortsätta.

Sedan finns det förbättringar att göra. Och precis som regeringen har svarat Riksrevisionen kommer man att göra förbättringar och förtydliga målen om det behöver göras.

Anf. 44 ANNICKA ENGBLOM (M) replik:

Fru talman! Tack för svaret! Det vi gör är inte nedskärningar utan omfördelningar.

De omfördelningar som vi bland annat skulle vilja se är en bredare satsning på ett levande kulturliv i hela landet i stället för den huvudstads-koncentration som bland annat fri entré-reformen är ett sorgligt exempel på. Fri entré-reformen finner till viss del andra besöksgrupper, men som granskningar har visat vänder den sig främst till turister och valda besökare. Vill man inte lyssna på Sveriges museer, som pratar om uppsägningar och liknande?

Kulturutskottet hade nämligen besök i början av året av Sveriges museer. Man visade en granskning av resursbehoven hos de regionala museerna och framför allt vad det leder till om inte övriga 1 600 minus 18 museer runt om i landet får resurspåfyllning. Det handlar bland annat om personaluppsägningar av viktiga nyckelkompetenser – de som har hand om forskning och rundvisningar. Något som vi framför allt har tryckt på, och som vi omfördelat pengar till, är kompetensutveckling och samarbete med våra skolor, för det är det som är det allra viktigaste. Och det gäller hela landet och inte bara Stockholm, för det är museerna tillsammans med skolorna som ska bära kulturarvet vidare.

Anf. 45 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! För regeringen handlar som sagt satsningarna på att tillgängliggöra kulturen för alla i hela landet inte bara om fri entré-satsningen. Det handlar också om kultursamverkansmodellen och kulturskolan och att försöka få fler barn och unga att ta del av kulturupplevelser via biblioteks-satsningar och litteratursatsningar. Det tas ett helhetsgrepp på kulturen nu som inte har funnits tidigare. Fri entré till statliga museer är en del av detta.

Vi kommer att fortsätta att verka för att kulturen ska tillgängliggöras för alla i hela Sverige, och vi vill som sagt även se satsningar på de regionala museerna framöver.

Anf. 46 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Det är uppenbart i dessa tider att regeringen med en precision utan dess like pekat ut vissa branscher och, skulle jag vilja påstå, nonchalerat andra, såsom kulturarvet utanför Stockholms tullar. I många fall handlar det om besöksmål som drabbats hårt av denna kris eftersom de lever på att ta emot besökare och visa och, som Azadeh Rojhan Gustafsson själv nämnde, just tillgängliggöra kulturen och kulturarvet. Här är det många aktörer som blöder.

Under lång tid har läns museerna larmat om att de inte får ekonomin att gå ihop. De dräneras på resurser och riskerar även att dräneras på värdefull nyckelkompetens – kompetens som behövs på museerna men som de kanske inte har råd att behålla på sikt.

Regeringens svar har varit att i stor utsträckning ställa denna bransch i skuggan medan man med precision har riktat miljonregn över till exempel mediesektorn, en stor del av samtidskonsten och en stor del av idrottsrörelsen – på många grunder bra och kloka satsningar. Men denna del av kultursektorn har man i många avseenden ställt i skuggan och inte tillfört resurser när det behövs som bäst.

Kulturministerns svar på detta har varit att det finns regionala åtgärdsplaner på gång och så vidare. Hör man sig för med regionerna är det i många fall inte så.

Min fråga är därför helt enkelt: Vad är Socialdemokraternas linje i detta? Vill man att läns museerna och kulturhistoriska aktörer ute i landet ska få ta del av krisåtgärder i rådande situation?

Anf. 47 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Som presenterades i veckan kommer det ett krispaket som är riktat till den regionala samverkansmodellen för att bland annat hjälpa regionerna under den pågående pandemin. Detta görs som sagt nu.

Men sammantaget har den socialdemokratiskt ledda regeringen tillsammans med Miljöpartiet under två mandatperioder satsat för att tillgängliggöra kulturen för alla i hela landet – för barn, unga och personer som Sveriges kulturinstitutioner annars inte når.

Som jag sa i mitt anförande är Socialdemokraternas ambition att införa fri entré även på de regionala museerna i en särskild satsning på just regionala museer och viktiga institutioner ute i landet. Detta är en politisk ambition som vi absolut kommer att följa upp.

Anf. 48 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag har också ett ledord, och det är just tillgängliggöra – därav min fråga.

Ett svar på de olika behov och verkligheter som läns museer och andra stiftelsedrivna eller privata eller kommunala museer ute i landet har är inte per automatik fri entré. En regional fri entré-reform är inte ett svar på de olika verkligheter museerna har.

I Sverigedemokraternas årliga budgetmotion finns sedan flera år som ett svar på regeringens reform vårt förslag om öppna museer. Det handlar om en statlig fond där alla museer oavsett huvudman ska kunna äska medel för att klimatanpassa magasinering eller samlingar, säkra kompetens, digitalisera, inventera, utöka den pedagogiska verksamheten etcetera. Men detta säger Socialdemokraterna konstant nej till.

Vår reform går ut på att museerna själva avgör vilka behov de har på just den platsen och i just den miljön. Alla har nämligen inte behov av att införa fri entré. Det kan tvärtom vara ett ökat hinder för museets verksamhet att införa fri entré, för intäktsidan och i långa loppet.

Ambitionen sägs vara att just tillgängliggöra, men regeringen och Socialdemokraterna säger konstant nej till ett ROT-avdrag för kulturarv och till kulturlotsar i Sveriges kommuner, som vi har föreslagit. Man säger nej till en kulturarvsfond och till öppna museer. Listan på vad man säger nej till som skulle kunna tillgängliggöra kulturarvet kan göras lång.

Min fråga är därför: Hur vill Socialdemokraterna tillgängliggöra kulturarvet ute i landet?

Anf. 49 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Som jag sa i mitt anförande är vi medvetna om kostnadsökningen för museerna, och vi behöver följa denna kostnadsutveckling och bemöta den. Givetvis får detta inte stå i vägen för att Sveriges kulturinstitutioner, däribland museerna, ska kunna överleva.

Sammantaget när det gäller kulturen och att tillgängliggöra kulturen hävdar jag fortfarande att den socialdemokratiskt ledda regeringen har gjort det den kan för att tillgängliggöra kulturen för alla. Vi har inte exkluderat vissa grupper, och vi har inga ambitioner att göra det. Vi har ingen ambition att dra ned på kulturen, utan för oss är kulturen en viktig del av den svenska modellen. Satsningar på kulturen kommer alltid att vara en viktig del av vår politik. Här finns också kultur i hela landet och museerna i hela landet med. Detta kommer vi alltså att fortsätta att följa.

Det finns som sagt en kostnadsökning, och vi i kulturutskottet måste följa denna utveckling och se hur regeringen avser att bemöta den framöver.

Anf. 50 MATS BERGLUND (MP):

Fru talman! Vårt gemensamma kulturarv tillhör oss alla och ska vara fritt och tillgängligt för alla. Det är en grundläggande utgångspunkt i diskussionen om fri entré.

Statliga museer och andra offentliga kulturarvsinstitutioner ska vara tillgängliga för så många som möjligt. Där det är möjligt bör kulturarvsinstitutionerna ta bort avgifter, öppna upp sig, aktivt söka fler och nya besöksgrupper och besökare.

Jag och Miljöpartiet välkomnar den granskning som Riksrevisionen har gjort och som pekar på vissa brister i den reform som MP-S-regeringen genomförde förra mandatperioden med fri entré till 18 statliga museer. Regeringen har på ett mycket bra sätt svarat att åtgärder kommer att vidtas eller redan har vidtagits mot dessa brister.

Men det granskningen framför allt visar är att fri entré-reformen har varit och fortfarande är en stor succé. Kulturarvet är nu i betydligt högre grad fritt och tillgängligt för fler. Antalet besökare och besök ökade direkt med runt 50 procent när reformen genomfördes, och den ökningen har stått sig.

Mycket talar också för att fler grupper nås, även om det inte med säkerhet kunde fastställas i Riksrevisionens rapport. Det senare har varit ett frågetecken. Myndigheten för kulturanalys har inte tydligt kunnat säga att reformen har nått ut till nya besökare eller till hela landet.

Men i de intervjuer som Riksrevisionen har gjort framkommer ändå att museerna har sett en tydlig ökning av så kallade oerfarna museibesökare. Museerna säger också att det är lite mer liv och rörelse nu och att besökarna betar sig lite annorlunda mot vad de gjorde tidigare.

Flera museer menar också att fri entré-reformen har gjort det lättare att nå ut till andra delar av landet. Man behöver inte styra alla besökare in genom museets ytterdörr och entrékassa utan kan möta besökare där de befinner sig. Det handlar om turnéer i landet, digitala satsningar, uppsökande verksamhet, skolbesök, föreläsningar eller, som nämns i rapporten, till exempel Världskulturmuseets popup-utställning som turnerat i Väst-sverige.

Fru talman! Riksrevisionens rapport tar också upp finansieringen. Det är ett övergripande problem för hela kultursektorn att den generellt är underfinansierad gentemot andra sektorer. Kulturen skulle helt enkelt må bra av att det offentliga satsade mer. Här vill jag ändå påpeka att under den tid som vi har haft gröna kulturministrar har det offentliga stödet till kulturen ökat kraftigt. Vi skulle till och med kunna tala om en återkomst av kulturpolitiken efter många år av borgerlig passivitet.

Vad gäller fri entré-reformen framkommer det tydligt i Riksrevisionens granskning att den var grundligt förberedd. Den var fullt finansierad genom de 80 miljoner kronor som tillfördes, och det rådde en stor samsyn mellan de olika museihuvudmännen kring fördelningen av resurserna.

En fördel som flera av museerna framför med en finansierad fri entré är att ekonomin blir mer förutsägbar. Det blir helt enkelt lättare att planera verksamheten och verksamhetsåret när man vet hur intäktssidan ser ut. Man kan i lugn och ro planera utställningar, evenemang och särskilda satsningar av olika slag. På baksidan av det myntet finns en nackdel som framhålls i samma stycke: museerna har svårt att själva påverka intäkterna.

Något som inte står i rapporten är att det faktiskt kan ses som en folkbildningsmässig, konstnärlig eller kanske mer vetenskaplig fördel att man inte tvingas ta hänsyn till den ekonomiska intäktssidan när man planerar exempelvis en utställning eller en programverksamhet som täcks av kompensationen. Det är i stället den konstnärliga verkshöjden eller relevansen för kulturarvet eller för folkbildningen som blir avgörande – inte ekonomin. En effekt kan då vara högre kvalitet i verksamheten.

När granskningen gjordes hade kompensationen legat still på 80 miljoner kronor per år, men sedan dess har regeringen som bekant tillfört ytterligare 10 miljoner kronor. Summan ligger på 90 miljoner kronor för 2020. Det ska också sägas att Nationalmuseum har fått särskilda extrapengar för att klara det enorma publiktryck som kom efter nyöppningen. Det är ju inte säkert att det bara har med fri entré att göra, utan det är snarare så att de har haft en verksamhet och en utställning som har blivit väldigt populära.

Fru talman! Om man ska säga något om de reservationer som finns i betänkandet från två partier, Moderaterna och Sverigedemokraterna, och vad de anför där kan man säga att båda uttrycker oro för att reformen riskerar att ensidigt gynna storstadsbor, som det står i den ena reservationen, eller specifikt vuxna innerstadsbor i Stockholm och turister, som det står i den andra.

Reformen innebär fri entré på 18 museer, varav flertalet har sina utställningslokaler i Stockholm. Men fem av museerna – om jag har räknat rätt – ligger på andra orter, till exempel Karlskrona, Linköping och lilla Håbo kommun i Uppland, där Skoklosters slottsmuseum ligger. Men de finns också i Göteborg och Malmö.

Men det är ju så att många av de statliga museerna, precis som andra kulturinstitutioner, ligger i Stockholm. Det faktum att vi har kulturinstitutioner i Stockholm kan dock aldrig vara ett argument för att minska kulturbudgeten eller att strunta i satsningar. Regeringen satsar brett på kultur i hela landet. Vi har regional kultur och kommunal kultur. Den rödgröna regeringen har konsekvent stöttat kommuner och regioner i deras kultursatsningar.

Ungefär hälften – kanske lite fler – av läns museerna har fri entré i dag. I min egen valkrets som också är min hemkommun, och som råkar vara just Stockholms stad, var Miljöpartiet drivande när vi införde fri entré på våra två kommunala museer, Stadsmuseet och Medeltidsmuseet. Välkomna dit, måste jag också säga, för det är fantastiska museer!

Bakgrunden var naturligtvis värnandet av det gemensamma kulturarvet. Miljöpartiet har också säkerställt att vi har kvar fri entré på de två kommunalt drivna museerna nu när vi har gått in i den grönbå koalitionen som styr Stockholm sedan valet 2018. Utan Miljöpartiet hade det inte varit så.

Fru talman! Jag är gärna med och driver på för att vi med statliga medel ska öppna upp för fri entré på fler museer. Det gäller både statliga museer och stiftelsemuseer men också läns museer och kommunala museer, och för all del också privata eller föreningsdrivna museer, om det är möjligt.

Det handlar om kulturarvet. Det tillhör oss alla och ska vara fritt och tillgängligt för alla. Det handlar om kultur, bildning och demokrati. Med fri entré minskar vi trösklarna för fler besökare och för nya grupper av besökare. Med fri entré talar vi också om att kulturarvet faktiskt tillhör oss alla, ägs av oss alla, gemensamt. Det är också en viktig pedagogisk vinst.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 51 ANNICKA ENGBLOM (M) replik:

Fru talman! Tack för anförandet, Mats Berglund! Jag är jätteglad att du företräder ditt statsråds parti här i debatten eftersom ni nu i två mandatperioder har innehaft kulturministerposten.

Mats Berglund för fram fri entré-reformen som en succé. I vissa delar kan man ju se det så, men man måste ändå ta avstamp i de rekommendationer som Riksrevisionen har i sin skrivelse och som också är Moderaternas och även Sverigedemokraternas mening i våra respektive reservationer. Vi anser inte att man har svarat på detta fullt ut från regeringen.

Det gäller framför allt i avseendet att reformen inte ska påverka museernas huvudsakliga uppdrag, för det har den uppenbarligen gjort.

Fru talman! Mats Berglund lyfter bland annat fram att det tillskott på 10 miljoner som tillfördes fri entré-reformen därför att pengarna inte räckte till skulle vara svaret på alla problem museerna har. Så är det ju inte! Man behöver intäkter för att kunna klara sin basverksamhet.

De övriga verksamheter som Mats Berglund lyfter fram, turnéerna och så vidare, ingår inte i fri entré-reformen. Det är basverksamheten som ingår; de övriga utställningarna måste man fortfarande ta betalt för.

Jag undrar också om den här succén även omfattar dem som bor i Sundsvall, i Jokkmokk eller, för den delen, i innersta Småland. Det kostar pengar att ta sig till Stockholm, som omfattas av och får del av de här pengarna.

Anf. 52 MATS BERGLUND (MP) replik:

Fru talman! Tack så mycket, Annicka Engblom, för frågorna! Ja, jag vidhåller verkligen att reformen är en succé.

Den är en succé därför att kulturarvet görs tillgängligt för fler. Det blir betydligt enklare att besöka våra museer. Vi har sett att antalet besök har gått upp väldigt kraftigt. Reformen medför också möjligheten att besöka museer på ett annat sätt. Vi har en annan besöksstruktur och ett annat be-

söksmönster i dag, som gynnar den pedagogiska inläringen och folkbildningen i museerna och därmed också demokratiuppdraget.

Man har nu möjligheten att besöka ett museum en gång utan att behöva gå igenom det och stressa igenom en hel samling. Museer kan vara ganska stora, och om man till exempel kommer med barn kan det vara ganska jobbigt att gå igenom ett helt museum. Nu har man möjligheten. Vi har sett tidigare att man kan komma tillbaka flera gånger, och när vi talar med museipersonal säger de att detta har varit en stor fördel.

Riksrevisionen lämnade en del rekommendationer. Jag tycker att regeringen svarar väldigt bra på dessa. Syfte och mål ska förtydligas, och det ska förtydligas i myndighetsdialoger. Besöksstatistiken kan behöva ses över; det är olyckligt att museerna inte riktigt har skickat in den statistik som efterfrågas. Nu kommer frågor om det i regleringsbrevet, och museimyndigheterna ska återrapportera i augusti.

Finansieringen var full. Det påpekar också Riksrevisionen i sin rapport. Men besökssiffrorna har gått upp, och nu har vi tillfört både ytterligare medel till hela reformen och särskilda medel till Nationalmuseum.

Anf. 53 ANNICKA ENGBLOM (M) replik:

Fru talman! Det är väldigt intressant att notera det lov som ledamoten Mats Berglund sjunger över detta som en succé, utan att egentligen ha några siffror till grund för sina påståenden. Han har inga andra bevis än några höga besökssiffror och livlighet på museerna, som ledamoten uttryckte det. Jag tror att det behövs betydligt djupare analys än så.

Huvudpoängen i detta är dock – och det fick jag inget svar på – att det är lätt att stå och sjunga dettas lov när man kommer från Stockholm och när huvuddelen av de 90 miljonerna går till Stockholmsbaserad verksamhet, som är väldigt viktig för nationen. Det är fantastisk verksamhet som bedrivs i dessa statliga museer, därom är vi fullkomligt överens. Jag sjunger museernas lov, men jag sjunger inget lov över hur regeringen har valt att lägga dessa pengar som skulle kunna göra så mycket mer nytta runt om i hela landet och göra så att man på allvar kunde prata om ett levande kultur- och museiliv i hela landet.

Fru talman! Jag råkar bo i Karlskrona, som har ett av dessa statliga museer, nämligen Marinmuseum – en fantastisk verksamhet, älskad av alla, inte minst barn. De har ett fantastiskt utbyte med skolor i hela kommunen och även i hela länet och omkringliggande delar. De har haft fri entré även när det inte har varit någon reform. Besökssiffrorna har ökat på grund av att de har utvecklat sitt innehåll, digitalt och historiskt och med en inlevelse som gör att vi alla känner en delaktighet i museet och tycker att det är spännande. För detta behöver alla museer – även Blekinge museum och lokalmuseer i Stockholm och i hela landet – ytterligare resurser. Lagg pengarna där i stället!

Anf. 54 MATS BERGLUND (MP) replik:

Fru talman! Då vill jag gratulera Annicka Engblom till att bo väldigt nära ett mycket trevligt museum. Det gör jag också. Jag har naturligtvis många museer där jag bor, och det har vi ju talat om.

När det gäller att statistiken inte skulle vara tillförlitlig är ju ökningen väldigt väl belagd. Att antalet besök ökade med nära 50 procent direkt och

att den ökningen kvarstår har både Myndigheten för kulturanalys och Riksrevisionen pekat på. Att det är så är bortom allt tvivel.

Vad de oerfarna grupperna beträffar tog jag upp två citat ur rapporten. Också Myndigheten för kulturanalys pekar dock på att man ser tecken på att fler oerfarna besökare kommer till de museer som har fri entré, även om man inte har statistik på det. Jag håller med: Vi behöver kanske styra upp statistiken – utan att det betungar för mycket, naturligtvis.

Annicka Engblom talar om hela landet. I M-KD-budgeten som vi styrde landet på under en stor del av förra mandatperioden tog ni ju bort hela satsningen på fri entré. Ni talar om barn, men ni tog bort satsningen på barnkultur och på kulturskolan. De här pengarna som ni tog bort, 160 miljoner, återfanns inte någon annanstans i kulturbudgeten. Det rimliga hade väl varit, om det skulle vara någon trovärdighet bakom Annicka Engbloms ord, att Moderaterna, Kristdemokraterna och de andra partierna som röstade för den budgeten hade lagt tillbaka det i form av stöd till exempelvis läns museerna.

Den rödgröna regeringen har satsat stort på kultur i hela landet. Vi har satsat på bibliotek, museer, kultursamverkansmodellen, folkhögskolor, Kreativa platser och sådant som finns över hela landet – nu senast också 150 miljoner kronor i coronastöd, som bland annat kommer att gå till läns museerna.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 9 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Trafikskottets betänkande 2019/20:TU15
Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (skr. 2019/20:133)
föredrogs.

Anf. 55 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vi debatterar nu trafikskottets betänkande nr 15, som rör järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Här finns motioner från allmänna motionstiden, en granskning från Riksrevisionen om statens planering av höghastighetsbanor samt regeringens skrivelse om denna granskning. Jag står förstas bakom alla reservationer från Vänsterpartiet, men jag vill särskilt yrka bifall till nr 11 om vikten av att sänka banavgifterna för järnvägen.

Sverige och världen har nu under tre månaders tid varit lamstagna av den kris som coronaviruset orsakat. Men det finns en kris som är ännu mer långtgående, omfattande och helt och hållet farlig för vår existens, och det är klimatkrisen. Trots att coronakrisen har bidragit till tillfälligt sänkta utsläpp av växthusgaser fortsätter halten av växthusgaser i atmosfären totalt sett att öka. Förra månaden, maj, var koldioxidhalten i atmosfären 417 miljondelar. Det är den högsta nivån på åtminstone 800 000 år, sannolikt ännu längre tillbaka i tiden. Maj var dessutom den varmaste månaden sedan mätningar började göras för över 100 år sedan.

I det här sammanhanget är det viktigt att vi diskuterar utsläppen från transportsektorn, som står för en tredjedel av Sveriges samlade utsläpp av växthusgaser. Här står vägtrafiken för ungefär 90 procent av transportsek-

Prot. 2019/20:139
15 juni

*Riksrevisionens
rapport om fri entré
till statliga museer*

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

torns utsläpp. Trots målet om att minska utsläppen från transportsektorn med minst 70 procent till senast 2030 minskar inte utsläppen i den utsträckning som de borde.

Det fina med det här betänkandet är att både järnvägen och kollektivtrafiken har stor potential att lösa den klimatkris vi nu befinner oss i. Järnvägstrafiken är så gott som helt och hållet elektrifierad i Sverige. Kollektivtrafikens transporter går också till största delen på el eller med biobränsle. Det finns med andra ord en väldigt stor vinst i att flytta över transporter av personer och gods till kollektivtrafik och järnväg.

Vi i Vänsterpartiet har en plan för just detta. Den röda tråden i våra förslag i betänkandet är att premiera det som är hållbart på bekostnad av det som smutsar ned, allt enligt principen förorenaren betalar. Några förslag på reformer som vi har i betänkandet och som jag särskilt vill trycka på tänker jag nämna nu.

Det första handlar om att öka anslagen till kollektivtrafiken. Så snart coronapandemin har lagt sig förväntar vi i Vänsterpartiet oss att vi alla arbetar för att fler ska resa kollektivt. Vi hoppas att vi kan uppnå det mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken som vi alla står bakom.

I det sammanhanget är det oroväckande att det har blivit så mycket dyrare att resa kollektivt. Taxorna för att resa kollektivt i våra regioner har ökat med över 40 procent de senaste 10 åren. Eller för att ta en annan siffra: De senaste 15 åren har den allmänna prisökningen, KPI, varit 18 procent, men ökningen av priset för ett månadskort har varit 70 procent. Det har alltså blivit nästan fyra gånger dyrare att resa kollektivt än den allmänna prisökningen.

Jämför man att resa kollektivt med att resa med egen bil är det ganska skrämmande. Det har relativt sett blivit väldigt mycket billigare att resa med egen bil.

Vi i Vänsterpartiet vill därför anslå mer pengar till kollektivtrafiken, både till drift och till investeringar, detta för att göra det billigare att resa kollektivt men också för att vi ska kunna göra de nödvändiga investeringar som behöver göras.

Vi välkomnar de extra 3 miljarder som regeringen har anslagit till kollektivtrafiken nu under coronapandemin, men det behövs helt enkelt mycket mer pengar än så. Vi behöver också ett enklare biljettsystem. Vi behöver överlag göra det lättare att resa kollektivt, inte minst för funktionshindrade, och förbättra servicen för dem som reser kollektivt.

Fru talman! De ökade anslag till kollektivtrafiken som vi i Vänsterpartiet vill ha kan delvis finansieras genom införandet av en avståndsbaserad vägslitageavgift, även kallad kilometerskatt. Med en vägslitageavgift blir det helt enkelt dyrare att transportera gods långa sträckor med lastbil på våra vägar. Vi får då in pengar som kan användas till att flytta över gods-transporter till järnväg. Ett förslag på en vägslitageavgift ligger såvitt jag vet också i en byrålåda på Regeringskansliet. Frågan är helt enkelt utredd och förberedd. Nu är det alltså hög tid att göra verklighet av det förslaget.

Samtidigt som vi vill göra det dyrare att transportera gods på väg vill vi göra det billigare att göra motsvarande transporter på järnväg. Är det inte märkligt att järnvägen årligen betalar ungefär 2 miljarder kronor i så kallade banavgifter, alltså avgifter för att transportera på järnvägen, medan någon motsvarande avgift inte finns för vägtransporterna?

Särskilt nu under coronatider ser vi i Vänsterpartiet en stor vits med att flytta över tunga transporter från väg till järnväg. Vi i Vänsterpartiet vill därför sänka eller helt och hållet avskaffa banavgifterna för godstrafiken. Regeringen har svarat på det här förslaget med att tillföra 200 miljoner kronor i så kallad miljökompensation för godstrafikens banavgifter. Det är välkommet men långt ifrån tillräckligt.

Fru talman! Vi behöver också ett mer ändamålsenligt järnvägsunderhåll. Vi i Vänsterpartiet tycker att eftersom staten är ägare av våra järnvägar borde staten också vara den som ansvarar för underhållet av desamma. Så var det tidigare, men sedan tio år tillbaka är underhållet privatiserat och sköts nu av ett fåtal bolag. Vi i Sverige torde i dag ha Europas mest avreglerade järnvägsunderhåll, men vi har också ett av Europas sämst organiserade järnvägsunderhåll.

För några månader sedan presenterades den statliga utredningen om järnvägsunderhållet. Utredaren konstaterar mycket riktigt: "Konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har inte lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen."

Det är därför hög tid att göra som de flesta andra europeiska länder och ta tillbaka underhållsansvaret till egen regi. Så kan vi få den bästa kontrollen och göra det mest effektiva underhållet. Vi ska helt enkelt återigen få ett underhåll i världsklass. Detta torde dock inte utesluta att man på Trafikverket när man så önskar kan anlita privata bolag för att ombesörja det underhåll som man själv inte klarar av eller vill göra.

Förutom denna omorganisering av underhållet behövs också mer pengar till järnvägsunderhållet. Vi har nu under coronapandemin ett mycket bra läge att bedriva mer underhållsarbete eftersom våra banor inte trafikerar lika mycket som innan.

Återigen kan jag säga att vi i Vänsterpartiet välkomnar de pengar som regeringen har anslagit på det här området, ungefär 700 miljoner kronor, men det behövs helt enkelt mer pengar för att vi ska få det underhåll som vi behöver.

Vi i Vänsterpartiet vill också ändra ägardirektivet till SJ. Vi ser inte att det ska vara ett självändamål för SJ att göra så mycket vinst som möjligt. Den vinsten betalas ju av alla oss som reser och med allt högre biljettpriser. Vi i Vänsterpartiet vill att SJ ska vara ett välskött bolag, men SJ ska inte ha höga avkastningskrav i sitt uppdrag. Vi vill därför att staten ändrar i sin instruktion till SJ så att bolaget kan sänka priser på biljetter och ge bättre service även om det kostar lite mer. Och självklart ska SJ köra tåg i hela landet, även om det inte är fullt ut lönsamt.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga några ord om den skrivelse från regeringen som vi i dag också debatterar och som är ett svar på Riksrevisionens granskning av planeringen av byggandet av nya stambanor för höghastighetståg.

Nya stambanor byggs inte särskilt ofta i ett land. Senast vi byggde stambanor i Sverige var för ungefär hundra år sedan. Vi byggde Södra stambanan och Västra stambanan, och sedan byggdes Inlandsbanan och Malmbanan längst upp i Norrland och så vidare.

Riksrevisionen kritiserar staten för planeringen av höghastighetsbanorna. Till viss del kan jag förstå kritiken, för det här har varit en planering som helt och hållet har lyfts utanför den ordinarie infrastrukturplanen. Vi ska komma ihåg att de första stegen för att bygga höghastighetståg i Sve-

rige togs under den borgerliga regeringen under Reinfeldts tid sommaren 2014 i ett tilläggsdirektiv till den så kallade Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen handlade ju om så mycket mer än om att bara bygga järnväg. Den handlade om bostäder, kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och annat. Därmed kan jag förstå hur den regeringen resonerade. Man behövde en särskild ordning för den här omfattande utbyggnaden.

Oavsett detta kan vi alla se att det nu är läge att bygga nya stambanor i Sverige. Räntorna är rekordlåga. Det är väldigt billigt för staten Sverige att låna upp hela beloppet, ungefär 200 miljarder kronor, för att bygga nya stambanor för höghastighetståg från Stockholm till Göteborg och från Stockholm till Malmö. Det vore också väldigt bra att göra det här i dessa tider när fler människor har blivit arbetslösa.

Vi i Vänsterpartiet har alltid varit för byggandet av höghastighetsbanorna, och vi tycker att regeringens svar till Riksrevisionen är fullt ut rimligt och bra. Därför: bifall till regeringens skrivelse.

Anf. 56 MARIA STOCKHAUS (M):

Herr talman! Vi debatterar järnvägsfrågor och även höghastighetståg i dag.

En fungerande järnväg är avgörande för ett hållbart och robust transportsystem. Det lägger grunden för att människor ska kunna pendla till och från jobbet och för att varor och gods ska komma fram i tid. Pendlare i hela Sverige och svenska företag och framför allt industrin måste kunna lita på att järnvägen fungerar och att de kan välja tåget som ett hållbart transportslag för att frakta sitt gods. Satsningar på nya spår bör fokuseras på att underlätta arbetspendling och godstrafik. Det stärker jobb och tillväxt i hela landet.

Herr talman! Längre och tyngre godståg ökar tågets konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet. Trafikverket har genomfört försöksverksamhet med trafik med upp till 730 meter långa godståg i Sverige. Resultaten redovisas i rapporten *Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg*. Ökad längd på tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg. Det minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren. Järnvägssystemet blir mindre känsligt för störningar då antalet tåg i rörelse reduceras.

Moderaterna anser att det finns ett behov av att vidare utreda frågan om längre och tyngre godståg. Men frågan om längre tåg gäller också persontrafik. I Sverige är persontågen i snitt sex vagnar långa medan det i Frankrike och Tyskland är åtta respektive tolv vagnar som gäller. Det finns alltså möjligheter att se över längre tåg även för persontrafik.

Herr talman! Genom konkurrens på järnvägen kan resenärer erbjudas fler avgångar och lägre priser. Det bidrar även till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan. Tågmarknaden har avreglerats i etapper, och sedan 2011 kan privata tågoperatörer ansöka om att köra på samtliga tåglinjer i Sverige.

Enligt forskning från bland annat Statens väg- och transportforskningsinstitut har marknaden påverkats positivt av avregleringen, och konkurrensen har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Dock kvarstår flera problem för att nå en fungerande konkurrens. Det gäller tåglägestilldelning där det är lättare för en sedan länge etablerad aktör som SJ att få tillgång

till attraktiva tåglägen än för nya aktörer. Det handlar också om depåttilldelning och inte minst biljettsystem.

Att SJ har orimligt stora konkurrensfördelar gentemot sina konkurrenter bekräftas av Konkurrensverket i en skrivelse till regeringen. I skrivelser konstateras ett större marknadsproblem, och Konkurrensverket pekar på flera faktorer som SJ:s starka ställning på tågmarknaden i kombination med dess position som den centrala försäljningskanalen.

Konkurrensverket ifrågasätter om det utan åtgärder över huvud taget kan etableras bokningsplattformar som utgör effektivt konkurrenstryck mot SJ:s onlinekanaler och främjar inträde och expansion på tågmarknaden på längre sikt.

Vi moderater hoppas att just frågan om konkurrensneutralt och lättillgängligt biljettsystem kommer att lösa sig om regeringen lägger fram förslag som är i linje med utredningen om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken.

Herr talman! I december 2015 överlämnade utredaren Gunnar Alexandersson sitt slutbetänkande *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten*. Det är troligen den största översyn av svensk järnväg som någonsin har utförts. Utredaren presenterade en lång rad förslag med syfte att stärka järnvägssystemet och öka effektiviteten på spåren. Det är därför mycket anmärkningsvärt att den socialdemokratiskt ledda regeringen aldrig skickade ut slutbetänkandet på remiss.

Herr talman! Underhåll av den järnväg som vi redan har på plats är viktigt för att passagerare och gods ska komma fram i tid. För att få så mycket och bra infrastruktur som möjligt för de skattepengar som investeras behövs en välfungerande konkurrens. Att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas har inneburit att skattemedlen har kunnat användas effektivare. Enligt en rapport från VTI har konkurrensutsättningen genom upphandling av järnvägsunderhåll sänkt underhållskostnaderna med 12 procent, med bibehållen kvalitet. Vidare har Trafikverket pekat på att ett återförstatligande kommer att leda till kostnadsökningar.

I ljuset av detta är regeringens ideologiskt färgade utredning om återförstatligande ganska svårbegriplig. Att backa tillbaka till ett gammalt system kommer att generera ökade kostnader samt effektivt stänga dörren för nya och innovativa lösningar. Det är inte vad Sverige behöver. Att tillsätta en utredning som är så styrd och politiskt ideologiskt färgad är oansvarigt. En rimligare inriktning skulle vara hur man höjer kvaliteten i järnvägsunderhållet och gör det än mer effektivt.

I både Alexanderssons utredning och den senaste utredningen kritiserar Trafikverket för hur man upphandlar och följer avtal. Man får även kritik för att inte ha tillräckligt bra kontroll på anläggningarnas status. Vad exakt som skulle bli bättre om Trafikverket fick ännu mer ansvar är svårt att se.

Herr talman! För väl fungerande internationella tågresor behövs samarbete och koordinering med andra länder. Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektiva marknader för järnvägstransporter i Europa.

Marknadsöppning för persontrafik inom det fjärde järnvägspaketet bidrar genom ökad konkurrens till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt,

sysselsättning, regional utveckling och miljö. Det är därmed centralt att på alla nivåer arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet i Sverige och övriga medlemsstater.

Det behöver bli betydligt enklare att boka tågbiljetter i Europa. Jag är själv medlem i Facebookgruppen Tågsemester. För den som läser inläggen om hur man bokar biljetter för att ta sig ut i Europa är det inte svårt att förstå att många drar sig för att ens försöka. Det borde rimligen vara lika enkelt att boka en tågbiljett för att resa i Europa som att boka en flygbiljett via flygresor.se. Det är en betydligt viktigare och mer effektiv åtgärd för att få igång mer tågresande ut i Europa än att upphandla nattåg till Köln och Bryssel.

Herr talman! Vi befinner oss i ett allvarligt läge. Många människor är oroliga för sin egen och sina näras och käras hälsa. Just nu ska fokus ligga på att få kontroll över smittspridningen och begränsa konsekvenserna för jobb och företag. Det finns dock en tid efter corona, när Sverige ska stå starkt och vara berett att bygga upp vår ekonomi igen. Infrastrukturfrågor kommer då att vara mycket viktiga. Att de just nu hårt prövade flygbolagen, åkeriföretagen, taxiföretagen, hamnarna och lokaltrafiken överlever krisen kommer att vara viktiga delar när svensk ekonomi återstartar med full kraft.

Tyvär ligger frågan om höghastighetsjärnväg som en blöt filt över hela debatten om infrastruktur. Nyligen presenterade Riksrevisionen sin rapport. Även regeringens svar finns med i betänkandet. I sak tar myndigheten inte ställning, vilket är både rimligt och klokt. I stället granskar Riksrevisionen om regeringen har utrett frågan enligt de riktlinjer som regering och riksdag har beslutat om. I korthet är svaret nej. Det är bekymmersamt, inte minst eftersom höghastighetsjärnvägen är den största infrastrukturpolitiska frågan på många decennier. Oberoende bedömare har beräknat att projektet i slutänden kommer att landa på närmare 400 miljarder kronor.

I regeringens svar till Riksrevisionen motiverar man bristerna med att frågan diskuterats under lång tid. Det är ett anmärkningsvärt svagt argument. Tåg är ett lysande färdssätt, framför allt i pendlingsområden kring storstäderna.

Riksrevisionen konstaterar att frågan om höghastighetsjärnväg inte har genomgått en ordentlig analys i form av den sedan länge vedertagna så kallade fyrstegsmodellen. Kostnadsberäkningarna för projektet höll länge låg kvalitet, och ”problembeskrivningarna är översiktliga och utan mer ingående analys”, enligt Riksrevisionen.

Regeringen har valt att inte ge Trafikverket i uppdrag att bedöma projektet utifrån den vanliga hanteringen av stora infrastrukturpolitiska satsningar. Det är mycket anmärkningsvärt. Resultatet är ett illa berett och mycket dyrt projekt med väldigt begränsad nytta. Det är ett projekt som vi alla kommer att tvingas betala via skattsedeln under decennier framöver. Det minsta skattebetalarna kan begära av regeringen är att beslut som rör hundratals miljarder kronor av våra skattepengar har beretts grundligt och allsidigt.

Vår uppmaning till regeringen är att lyssna på Riksrevisionen och att be Trafikverket göra en grundlig genomlysning av hela projektet. Det är nu det finns möjlighet att göra om och göra rätt i frågan om höghastighetsjärnväg.

Herr talman! Vi står bakom alla våra reservationer, men för att spara tid vid voteringen väljer jag att yrka bifall bara till reservation 1.

Prot. 2019/20:139
15 juni

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

Anf. 57 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Järnvägen är ett system, och alla delar i det systemet måste fungera. Om underhållet är dåligt kan tågen bli stående. Det kan vara en kontaktledning eller något annat som har rivits ned.

Underhåll av järnväg kan jämföras med det som sker i en fabrik. I en fabrik producerar man järnmalm, stål eller liknande. I den fabriken har man full koll på anläggningen. Blir det något fel sticker man ut och fixar det på en gång. På järnvägen producerar man tjänster. Man transporterar gods och personer. Om det uppstår något fel på järnvägen kan man inte direkt sticka ut och fixa det. Då måste nämligen Trafikverket, som egentligen inte längre har någon koll på produktionsapparaten, göra en upphandling och sedan bedöma vilket bolag som är bäst lämpat att utföra arbetet.

Maria Stockhaus sa att avregleringen och privatiseringen av underhållet skulle leda till effektivisering och innovation. Men vi ser nu att det är ett fåtal bolag som över huvud taget svarar på de upphandlingar som kommer från Trafikverket. Det är i snitt mellan ett och tre bolag som svarar. Ofta överklagas upphandlingarna. Det blir långa processer. Man måste betala skadestånd etcetera.

För några år sedan tog Storbritannien helt och hållet tillbaka underhållet i statens egen regi. Schweiz har alltid haft underhållet i egen regi.

Jag vill fråga Maria Stockhaus: Ifall det skulle visa sig att avregleringen av underhållet i Sverige inte har lett till effektivisering och innovation, är Moderaterna då beredda att ompröva sin hållning som innebär att man just nu står fast vid privatiseringen av järnvägsunderhållet?

Anf. 58 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Vi har redan ett svar. Enligt VTI blir det 12 procent billigare med bibehållen kvalitet. Trafikverket säger också själva att kostnaderna skulle öka om de skulle ta tillbaka underhållet i egen regi. Jag tycker alltså att de svaren redan finns och att vi har goda grunder för att säga nej till att Trafikverket åter ska ta ansvaret för genomförande av underhåll.

I Alexanderssons utredning men faktiskt också den senaste utredningen får Trafikverket själva mycket kritik för att ha gjort dåliga upphandlingar och haft dåligt upphandlingsunderlag.

Man tar som exempel upphandlingen av underhåll av tunnelbanan i Stockholm. Denna har gjorts på ett helt annat sätt, med ett helt annat ansvar för dem som bedriver underhållet. Det sker i princip inga större störningar över huvud taget längre, eftersom det har gjorts en helt annan typ av upphandling.

Det gäller att ha bättre kontroll på anläggningarna och upphandla på så sätt att man ger ett tydligt ansvar för att driften ska fortsätta fungera. Det finns all anledning att tro och hoppas att effektiviseringen gör att vi får ut mer pengar. I dagsläget, med de brister vi ändå ser i underhållsverksamheten, ligger det på 12 procent med bibehållen kvalitet. Det finns förutsättningar för att konkurrensen ska kunna leda till ännu lägre kostnader med bibehållen eller bättre kvalitet.

Anf. 59 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Skälet till att jag frågade var att jag såg att Moderaterna i sin reservation hänvisade till VTI-rapporten från 2014 av Kristofer Odolinski. Där pratar han om effektivisering. Men i den senaste statliga offentliga utredningen om järnvägsunderhållet konstateras det – jag tror att det är på s. 74 – att avregleringen av järnvägsunderhållet inte lett till effektivisering och innovationer på det sätt man hoppades på.

Det är alltså gamla uppgifter som Maria Stockhaus hänvisar till, och det är därför jag återigen frågar: Ifall Moderaterna med ett öppet sinne läser den senaste offentliga utredningen på området, där det konstateras att detta inte ledde till effektivisering och innovationer, är man då beredd att ompröva den hållning som man har i dag och som innebär att man står fast vid det helt och hållet avreglerade järnvägsunderhållet?

Det var så man hade det i Storbritannien. Där kom man till slut fram till att det inte längre fungerade. Ingenting fungerade. Det blev till och med stora katastrofer där människor dog. Då tog man tillbaka underhållet i egen regi. I oktober i fjol var vi i trafikutskottet i Schweiz och tittade på framgångsreceptet för den schweiziska järnvägen, med tåg som går i tid och ett exemplariskt underhåll. Vi frågade: Vad har ni för slags underhåll? Vi fick svaret: Det sköter vi själva. Vi vill ha koll på våra anläggningar. Därför lägger vi inte ut underhållet på externa aktörer, annat än för uppdrag som vi själva inte klarar av.

Jag vill återigen fråga Maria Stockhaus: Är Moderaterna beredda att ta fasta på den senaste utredningen, med de mest uppdaterade och gedigna uppgifterna, och ompröva sin hållning i järnvägsunderhållsfrågan?

Anf. 60 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Jag skulle säga att den här frågan i första hand är ideologisk. Jag har arbetat med utbildningsfrågor och känner igen debatten och diskussionen kring om allt blir bättre i egen regi eller om man ska lägga ut det på andra aktörer.

VTI är ett oberoende institut som har konstaterat att det blir 12 procent billigare med bibehållen kvalitet. Direktiven till den senaste utredningen är oerhört ideologiskt färgade. Ursprungligen var inriktningen egentligen att man skulle återförstatliga och lägga på Trafikverket allt underhåll. Där får jag ge en eloge till Liberalerna och Centern, som lyckades mjuka upp direktiven något. Men jag ger mitt förtroende mer till VTI, som är oberoende, än till en ideologiskt färgad utredning.

Självklart är vi intresserade av att få bättre järnvägsunderhåll till lägre pris. Men vi är helt övertygade om att vi får det genom att konkurrensutsetta underhållsverksamheten, vilket VTI också tydligt visar.

Anf. 61 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr talman! Vi sverigedemokrater står bakom samtliga våra motioner. Jag yrkar bifall till reservation 1, som handlar om nya stambanor för höghastighetståg, ett projekt som kommer att bli en gökunge som tränger andra viktiga järnvägssatsningar ur boet.

Sedan förra järnvägsdebatten har det runnit mycket vatten under järnvägsbroarna. Vi har fått se hur ett helt land och en hel värld mer eller mindre lamslagits av en pandemi. Men redan före pandemin, i höstas, fick vi bevittna hur över 400 av landets ca 3 600 järnvägstekniker varslades om

uppsägning, vilket var en konsekvens av att Trafikverket inte hade koll på sin ekonomi och bokstavligt talat fick dra i nödbromsen. Till följd av detta ställdes också många banarbeten in – jobb som varit planerade en längre tid men inte kunde genomföras. Anställda fick gå hem med två veckors varsel, och nödvändigt underhåll frös inne.

Trots Trafikverkets bristande styrning hade regeringen kunnat rädda situationen genom att ge Trafikverket en ökad anslagskredit, vilket vi förrespråkade från Sverigedemokraternas sida och vilket Trafikverket äskade om. Regeringen valde dock att inte hörsamma detta. Med dagens kompetensbrist i branschen kommer det dessutom att bli svårt att jobba i kapp dessa uteblivna banarbeten. Kostnaden blir högre när arbetena väl återupptas, och det blir dyrbar dubbelplanering som kommer att belasta såväl entreprenörerna som Trafikverket. Jag ger regeringen och Trafikverket betyget ett av fem för denna hantering.

Herr talman! I och med coronapandemin har branschen getts ett gyllene tillfälle att jobba i kapp en del av dessa inställda banarbeten, då det helt plötsligt blivit glesare i spåret eftersom mängder med tågavgångar ställts in. Sverigedemokraterna lade därför den 30 april fram ett utskottsinitiativ om att anslå mer medel för att stärka järnvägsunderhållet, något som branschens så gott som samtliga bolag efterfrågat. Men genom att regeringen valde att inte agera alls i två månader riskerar möjligheten nu att glida oss ur händerna. Inte förrän utskottsinitiativet hamnade på finansutskottets bord valde regeringen genom samarbetspartiet Centern att två timmar före beslut om vårt utskottsinitiativ gå ut och meddela att regeringen skulle satsa 720 miljoner på stärkt järnvägsunderhåll.

Medierna svalde betet med hull och hår, men vid en närmare granskning visade det sig att tillskottet endast var på 200 miljoner. Av resterande summa var 120 miljoner kompensation för uteblivna banavgifter och 400 miljoner kompensation för kostnadsökningar i redan pågående underhållsprojekt. Detta, herr talman, kallas politik.

Ett tråkigt besked som kom förra veckan var att suicid inom den spårbundna sektorn ökat. År 2019 omkom 112 personer i bantrafiken, och i 94 av dessa fall var orsaken suicid. Här måste ännu större insatser sättas in. Det måste såklart ske även inom psykiatrin, men Trafikverket måste också öka takten i anläggningen av fysiska hinder inom spår miljön för att försvåra tillträdet till spårområdet.

Herr talman! I spåret av corona ser vi hur rättidigheten ökat, då kapacitetsbristen i stort sett är borta. Att vi ska stärka underhållet står nog samtliga partier bakom, men hur vi sedan ska bygga bort kapacitetsbristen råder det delade meningar om. Sverigedemokraterna menar att mer fokus måste läggas på att stärka kapaciteten för godstrafikens behov i stället för att bara se till persontrafikens behov.

För att nå redundans och ökad kapacitet i Norrland för de viktiga stål- och trävarutransporterna måste till exempel Ostkustbanan snarast rustas upp till dubbelspår anpassat för godståg och Norrbotniabanan färdigställas. Ostkustbanan är förmodligen Sveriges längsta flaskhals och är kanske landets högst prioriterade projekt ur såväl gods- som passagerarperspektiv. Utbyggnaden till dubbelspår av den hårt trafikerade sträckan Mjölby–Hallsberg måste påskyndas. Det borde ha varit klart för 30 år sedan, men som det ser ut nu står det klart först 2027. För att nämna några andra viktiga stråk för godset har vi godsstråket genom Bergslagen, Värmlands-

banan, Västra stambanan och Mittbanan Sundsvall–Ånge. Det finns också ett behov av att förbättra rangerbangårdar, såsom dem i Hallsberg, Malmö och Sävenäs.

Växlar vi in på spåret med höghastighetsbanor kan jag säga att jag har mycket svårt att se att det skulle finnas resurser till den svenska industrins behov av upprustning och förstärkning om det projektet blev verklighet. Vi menar liksom Kristdemokraterna och Moderaterna att detta projekt bör läggas på is för mer angelägna satsningar.

Trafikverket behöver förbättra sin planeringsprocess för att minska mängden så kallad skogstid för godstågen – den har fördubblats på tolv år. Green Cargo beräknar att merkostnaden uppgår till ca 300 miljoner för att tågen ställs åt sidan. Trafikverket måste också påskynda arbetet för att möjliggöra längre och tyngre godståg. Godsbranschen inom järnvägssektorn brottas i dag med stora lönsamhetsproblem. Vill vi styra över mer gods från lastbil till tåg är det ju en fördel om det finns aktörer kvar i branschen som kan utföra dessa transporter.

Herr talman! Den 31 mars i år släpptes en statlig utredning vid namn *Framtidens järnvägsunderhåll*, genomförd av enmansutredaren Erland Olauson, vilket tidigare talare också varit inne på. I denna utredning pekar man ut riktlinjerna för framtidens järnvägsunderhåll. Flera saker står vi sverigedemokrater bakom, men inte allt.

Sedan Banverket och Vägverket slogs samman till Trafikverket och underhållet i egen regi avskaffades har Trafikverkets kompetens inom järnvägsfrågor försämrats och beroendet av konsulter ökat i brist på egen kompetens. Antalet anställda inom Trafikverket har också ökat drastiskt sedan 2010 med ca 30 procent.

Från Sverigedemokraternas sida menar vi att denna sammanslagning varit av ondo. Vår åsikt är att Trafikverket blivit en stor koloss som måste delas upp igen. Vi vill därför se en återgång till ett vägverk och ett banverk. Kompetenserna inom de olika områdena är helt väsensskilda, och en delning hade stärkt kompetensen inom respektive verk.

Sverigedemokraterna välkomnar ett visst övertagande av underhåll i statlig regi. Men andelen bör inte överstiga den del som i dag innehas av det statliga bolaget Infranord AB. Genom att staten bedriver basunderhåll i egen regi behålls kompetensen inom verket. Det är lättare att gå från en position inom underhåll till en annan inom förvaltning, och man tar viktiga kunskaper med sig. Kompetensen stannar kvar inom verket. Den del som inte upphandlas slipper en omfattande och kostsam upphandlingsprocess där få företag konkurrerar om anbuden.

Vilka kontrakt som ska tas tillbaka går att diskutera, men stambanor och viktiga knutpunkter skulle kunna vara lämpliga att återta i statlig regi. Områden i egen regi bör vara jämnt fördelade över landet, något som tyvärr missats i utredningen. Utredningen föreslår att det statliga bolaget Infranord AB ska kvarstå och konkurrera med övriga bolag, samtidigt som minst elva kontrakt dessutom uppgår i egen statlig regi. Detta ställer vi inte upp på.

Det har riktats kritik från branschen mot att Infranord AB lagt underbud för att få kontrakt. Rätt eller fel, men blotta misstanken är i sig oroande. Ett statligt bolag som går back får uppbackning av staten. Denna konkurrensfördel åtnjuter inte privata bolag. Vid ett övertagande av under-

håll i statlig regi bör därför Infranord AB likvideras och uppgå i Trafikverket eller Banverket, som vi hellre ser.

Slutligen, herr talman, vill jag att vi blickar mot Norge, där man nu ökar resurserna till järnvägsunderhåll. Sverigedemokraterna vill effektivisera Trafikverket. Som jag tidigare nämnde har antalet anställda ökat med ca 30 procent på bara nio år. I vårt grannland Norge väljer man att göra precis som vi har föreslagit i vår kommittémotion. Jag läser rubriken från pressmeddelandet: Sparer på kontoret för å bruke mer i sporet. Jag beklagar min dåliga norska.

Man gör en besparing från 2023 på en halv miljard norska kronor genom att minska på administrativ personal för att få loss mer pengar till ökade resurser ute i spåret där resurserna gör störst nytta. Sverige hade behövt gå samma väg. Vi borde utan större svårigheter kunna få loss medel som i stället kan läggas på allt från sliprar och växelbyte till spårriktning och reinvesteringsprojekt.

Herr talman! Den svenska järnvägen behöver fler järnvägstekniker, inte fler järnvägsadministratörer.

Anf. 62 MAGNUS EK (C):

Herr talman! Eftersom jag i dag verkar ha en tendens att dra över min talartid i mina anföranden vill jag passa på att redan nu yrka bifall till reservation 23. Vi står självklart bakom våra andra reservationer och särskilda yttranden.

Herr talman! Centerpartiet har tillsammans med regeringspartierna och Liberalerna slutit en sakpolitisk överenskommelse, det så kallade januariavtalet. I januariavtalet klargörs, bland väldigt mycket annat, att nya stambanor ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Nya stambanor med hög kapacitet och moderna tåg skapar en arbetsmarknadsförstoring i en helt ny skala som möjliggör tillväxt och stärker svensk konkurrenskraft.

I januariavtalet slås fast att arbetet med att färdigställa Norrbottenbanan ska intensifieras samt att ytterligare förstärkning av järnvägen i norra Sverige ska ske. Det är bra att det arbetet rullar på. Det kommer att göra att en av den svenska järnvägens stora utmaningar – bristen på kapacitet att möta ett ökat resande och större volymer gods – över tiden byggs bort.

Detta kan låta torrt, och jag är säker på att det gjorde det alldeles nyss. Men det innebär i praktiken att vi skapar förutsättningar för att fortsätta att vara ett land där industrin står stark och fortsätter att skapa arbetstillfällen och ny tillväxt.

Vi kan vidare konstatera, herr talman, att behoven av investeringar i och underhåll av järnvägen är stora. Samtidigt har vi ett läge då pandemin inneburit en minskad tågtrafik. Det är såklart inte glädjande. Men det öppnar för mer tid att utföra reparationer på de svenska järnvägarna. Därför är jag särskilt glad över att Centerpartiet, Liberalerna och regeringen i en extrabudget under våren tillförde 1,2 miljarder extra till underhåll av järnväg och det finmaskiga vägnätet. Det är helt enkelt att laga efter läge och passa på att försöka att avhjälpa ett angeläget problem.

Ett robust och punktligt järnvägssystem är en förutsättning för att fler ska välja tåget oavsett om det handlar om personresor eller gods. Men då måste man kunna lita på att tåget kommer fram i tid. Att vinna tillbaka

resenärerna efter covid-19 kommer att vara en av våra stora kollektivtrafikutmaningar den närmaste tiden.

Lyckas vi inte med det kommer tillgängligheten att försämrans. Risken är också att arbetet för minskade klimatutsläpp samtidigt kommer att förändras. Vi riskerar också att trängseln på våra vägar ökar dramatiskt. Ökad kollektivtrafik bidrar till att minska utsläppen men också till att minska trängseln på vägarna. För att uppmuntra regionerna att arbeta för att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik vill Centerpartiet som en av många åtgärder införa en kollektivtrafikbonus.

Herr talman! Statistiken visar att i vårt land nyttjas kollektivtrafik i högre grad av kvinnor än av män. Det har såklart sin grund i en kvarstående ekonomisk ojämlikhet. Är man ensamstående har man oftare sämre ekonomi som ensamstående kvinna än som ensamstående man. Lever man i ett parförhållande är det vanligt att det är maken som nyttjar den enda bilen eller den bättre bilen.

I praktiken ser vi att arbetsmarknadsregionen – den sträcka man är villig att färdas för att arbeta – är mindre för kvinnor än för män i det här landet. En god kollektivtrafiksituation är inte bara någonting som bidrar till att bygga arbetsmarknaden starkare och minska vår klimatpåverkan. Det är också en åtgärd för en ökad jämställdhet i praktiken. För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem är det viktigt att vi verkar för en bättre kollektivtrafik. Det är i grunden en jämställdhetsfråga.

Herr talman! Centerpartiet vill vidare verka för en översyn av gällande lagstiftning om kollektivtrafik för att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar. Vi anser också att man bör införa klimatdeklarationer för kollektiva resor så att det går att som transportköpare och pendlare avgöra vilken påverkan man har på klimatet.

I regeringens proposition 2019/20:65 *En samlad politik för klimatet* anføres att det ska införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige senast 2022. Det ska bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafikslag och transportsätt. Det ska vara enkelt att söka efter och köpa biljetter.

Ett första steg i den förändringen är nu taget i form av en gedigen utredning som presenterats för trafikutskottet. Nästa steg blir remiss och lagstiftning. Konkret innebär det att en resenär ska kunna resa med samma färdbevis oavsett var i landet som resan görs. Även detta är ett resultat av januariavtalet mellan Centerpartiet och våra samarbetspartier. Det blir ett viktigt steg i att vinna tillbaka kollektivtrafikresenärer i ett postcoronala läge.

Som jag tidigare nämnt flera gånger har vi ingått ett avtal med regeringen och samarbetspartierna. I avtalet framgår också att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att nå ökad punktlighet ska tas fram. Det ska hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för att snabbt avhjälpa till exempel kontaktledningshaverier. Trafikverket ska ha rätt att avvisa tåg som riskerar att riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter för mycket på järnvägen.

Herr talman! Avseende järnvägsunderhållet är Centerpartiet mycket bestämt: Vi anser att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor. Den upphandlande myndigheten, Trafik-

verket, ska ha rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

Centerpartiet vill säkerställa affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Om vi inte lyckas med detta riskerar de skattemedel vi lägger på järnvägsunderhåll att brinna upp på inflationens och ineffektivitetens altare. Det, herr talman, vore djupt tragiskt.

Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport med tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bland annat koldioxid minskar förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att vi möjliggör för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster.

Att som en del debattörer ställa transportslagen väg och järnväg mot varandra är djupt kontraproduktivt om vi vill uppnå förbättringar för klimatet, samhällsbygget och svensk industris konkurrenskraft. Vi behöver såväl rusta järnvägen för framtiden som ställa om den vägburna trafiken till klimatneutralitet.

Anf. 63 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Vad gäller att ställa transportslag mot varandra tycker jag att det är fullt relevant att ställa sig frågan om vi tycker att det är rimligt att långtradare kör från södra Sverige till Stockholm eller ännu längre, till norra Sverige – sträckor där man lika gärna hade kunnat transportera godset på järnväg.

Nu är det så beskaffat att man betalar banavgift för transporter på järnväg medan motsvarande kilometeravgift inte finns för de tunga transporterna på väg. Då måste man faktiskt ställa sig frågan om man kan göra det mer förmånligt med långa transporter på järnväg i stället för på väg, inte minst av klimatskäl. Det trodde jag var någonting som Centerpartiet var anhängare av.

Herr talman! Det var egentligen en annan fråga som jag var intresserad av. Det låter ju på Magnus Ek som om vi kommer att lösa järnvägens alla problem i framtiden. Han nämnde Norrbotniabanan med spår ända till Luleå och Ostkustbanan med dubbelspår från Gävle till Härnösand. I den nationella infraplanen finns det också fyrspår från Uppsala till Stockholm, och en mängd andra viktiga investeringar är utpekade.

Problemet är bara att det här ligger sist i infraplanen. Som tidigast påbörjas dessa viktiga projekt 2024, ibland inte förrän 2029. Inte heller finns all finansiering till de här viktiga projekten.

Därför vill jag fråga Magnus Ek: Förhandlade ni verkligen så bra med regeringen? Det saknas ju pengar till järnvägen.

Anf. 64 MAGNUS EK (C) replik:

Herr talman! Jag är fullt medveten om hur trevligt det skulle vara om vi hade lite mer järnväg och mer plats på den. Jag kommer nämligen från en del av landet där vi aldrig i någon större utsträckning fick ta del av stambanorna.

Där jag bor, i industrikommunen Valdemarsvik på ostkusten, byggde man inte för tåg. Man byggde smalspår till Norrköping. Och även om vi

skulle önska att vi hade en stor järnväg där påverkas vi än i dag av de beslut som fattades på 1800-talet.

Jag tror inte att det finns något parti i riksdagen som skulle vilja bygga så många nya stambanor att vi skulle kunna fasa ut de vägburna transporterna. De kommer att vara oerhört viktiga för jobb och tillväxt i hela landet under överskådlig framtid.

Då är det såklart också avgörande att vi inte bara tittar på ett eller två trafikslag utan faktiskt tar oss an den stora utmaningen att växla om den vägburna trafiken och se till att få ned klimatutsläppen så långt det bara går.

Precis som jag sa tidigare tycker jag dock inte att detta behöver stå emot att vi också ser behovet av att öka kapaciteten på svenska järnvägar. Det handlar om nya stambanor, men det handlar också om att göra insatser av mindre karaktär i hela landet. Det handlar om att se till att vi får nya växlar och nya vändspår på plats i Småland, och det handlar om att vi behöver bygga ut Norrbotniabanan.

Vi ska inte bara välja *ett* verktyg i verktygslådan. Det är den syn som jag har fört fram och som Centerpartiet står för.

Vad gäller satsningarna i transportplanen och om vi förhandlar tillräckligt bra skulle jag såklart önska att vi var några centerpartister till runt förhandlingsbordet. Är det så att Jens Holm håller med mig i den saken kan han väl lägga ett gott ord för oss i nästa valrörelse så att kommande regeringar kanske har lite fler centerpartister runt förhandlingsbordet.

Anf. 65 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Jag har ett bättre förslag till Magnus Ek och Centerpartiet: Det är bara att ni läser våra budgetmotioner. Det vi gör är att fullt ut finansiera en mycket snabbare utbyggnad av järnvägen och att satsa på ett mycket robustare underhåll av den järnväg som redan finns.

Hur kan vi göra det? Jo, bland annat genom att vi låter förorenaren betala. Vi tycker att det är helt orimligt att det går långtradarkonvojer från södra Sverige till norra Sverige och från norr till söder. Ibland går de tomma tillbaka bara för att det är så otroligt billigt att köra långtradare på våra motorvägar.

Vi tycker att det är fullt rimligt att de får betala. Då får vi pengar till ett bättre järnvägsunderhåll, och vi får också pengar till att bygga ny järnväg.

När den nationella infrastrukturplanen var uppe sa vi väldigt tydligt att vi inte ska bygga några stora motorvägar i Stockholmsområdet. Där kände vi oss lite ensamma. Vi hade hoppats att till exempel Centerpartiet skulle hjälpa till att säga nej till Förbifart Stockholm för 30–40 miljarder kronor och till Tvärförbindelse Södertörn för minst 11 miljarder kronor. Nu pratar man också om Östlig förbindelse för 10–20 miljarder kronor.

Det där, Magnus Ek, är pengar som vi behöver till järnvägen. Inte sant?

Anf. 66 MAGNUS EK (C) replik:

Herr talman! Jag ska villigt ge Jens Holm poängen att det inte är järnvägssatsningarna som jag har störst problem med i Vänsterpartiets budgetförslag. Det har att göra med andra saker, till exempel konkurrenskraften för svenska företag i andra delar.

Som svar på det sista resonemanget och det jag antar är en fråga – alltså om vi tycker att det är okej att det satsas på infrastrukturprojekt i Stock-

holmsområdet – vet jag precis vilket problem det är för företagen med flaskhalsarna runt Stockholm. Vi vet att vi behöver kunna transportera varor på ett effektivt sätt.

Jag ska säga att ett av de stora tillväxtproblemen som vi har i mitt hemlän Östergötland och vidare i industrin i Småland är just att infrastrukturen i Mellansverige är eftersatt. Det är fullt på stambanorna.

Vi kan bara ta Scania, som behöver transportera sina hytter från fabriken i Oskarshamn till fabriken i Södertälje. Det är ett toppmodernt företag som konkurrerar i hela världen men som har en infrastruktur som i allt väsentligt är densamma som på 60-talet. Detta är ett riktigt tillväxthinder för den typen av företag.

Om vi tar det som Jens Holm vill kalla för långtradarkonvojer kan man ju fundera på om problemet är att det är alldeles för dyrt att köra på järnväg, eller om problemet är att vi faktiskt inte har den kapacitet som gör att man kan lägga de här transporterna på järnväg.

Det är det jag menar när jag pratar om de mindre infrastrukturinvesteringarna: Det handlar om att bygga upp kapaciteten i de flaskhalsar som finns i dag, stora som små, och att se till att vi får stambanorna på plats.

Man kan arbeta med båda delarna. Jag tror att den här typen av debatter, där vi ställer det ena transportslaget mot det andra i stället för att fundera på hur vi faktiskt förbättrar situationen på totalen för de svenska företagen som bygger tillväxten och arbetstillfällena i hela landet, är en återvändsgränd.

Anf. 67 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Herr talman! Jag har väldigt starka minnen kopplat till järnväg och tågresor. När jag var barn reste vi ofta till våra släktingar i Östtyskland med tåg från Uddevalla och färja från Trelleborg och Danmark.

I Östtyskland hade man på den tiden fortfarande kvar en del ånglok i drift. Jag kommer nog aldrig att glömma doften av kol när järnhästen vaknade till liv och tog med sig alla passagerare. Även om Östtyskland var en diktatur, vilket jag inte var medveten om som barn, har jag många varma minnen från den perioden i mitt liv, och jag har alltid varit förtjust i att åka tåg.

Denna nördiga förtjusning för järnvägen hindrar dock inte att jag som historiker kan konstatera att järnvägen är 1800-talets stora uppfinning, och 1900-talets stora transportrevolution är framför allt bilen och lastbilen.

Samtidigt är det viktigt att påpeka att järnvägen fortfarande har stor betydelse för ett väl fungerande infrastruktursystem. Bilen och lastbilen har den stora fördelen att de är flexibla, men järnvägen har den stora fördelen att man kan flytta stora mängder gods och personer på förhållandevis kort tid.

Detta kräver dock att järnvägen rustas upp, förnyas och underhålls på ett korrekt sätt. Om man inte håller ordning på systemet kan man inte dra nytta av de fördelar som järnvägen har jämfört med andra trafikslag. En väl fungerande järnväg kan mycket väl konkurrera med bilen och flyget inom kortare och längre sträckor. För att klara av att sköta underhållet på ett bra sätt är det vår bestämda uppfattning att det även framgent ska hanteras via upphandlingar. Att förstaliga underhållet kommer inte att resultera i ett bättre underhåll, utan tvärtom kommer det att öka risken för ett dyrare och sämre underhåll.

Herr talman! Det räcker inte med att rusta upp nuvarande spår. Vi måste genomföra större investeringar och bygga nya banor. Samtidigt riskerar regeringens ensidiga fokus på höghastighetståg i södra Sverige att blockera de investeringar som behöver ske i hela landet för att järnvägen ska bli bättre och mer konkurrenskraftig.

Norrbotniabanan, Ostkustbanan, Nordiska triangeln Stockholm–Oslo–Göteborg–Köpenhamn, sydöstra Sverige, Göteborg–Landvetter–Borås och järnväg till Norviks hamn – allt detta riskerar att frysa inne om regeringen påbörjar det olönsamma bygget av höghastighetståg i enlighet med Sverigeförhandlingens koncept.

Herr talman! Sverigeförhandlingen löser inte svenska järnvägens tre stora problem, det vill säga trängsel i storstädernas pendeltågsstråk, efterfatt underhåll och svårigheter att ta emot längre tåg vid svenska stationer. Höghastighetsjärnväg kommer att tränga undan mer angelägna satsningar.

Vi anser att den svenska järnvägen behöver kraftfulla investeringar för att fungera och bli mer effektiv, men insatserna ska vara väl avvägda, väl kalkylerade och rätt prioriterade så att resurserna läggs där samhällsnyttan och transportbehoven är störst.

Höghastighetsjärnväg är en dyr satsning med låg miljö- och samhällsnytta, och den kommer inte att komma hela landet till godo. Det är även svårbedömt hur mycket projektet kommer att kosta. Internationella erfarenheter från motsvarande projekt visar att dessa blir avsevärt dyrare än beräknat.

Regeringens hantering av höghastighetsjärnväg är mycket anmärkningsvärd mot bakgrund av att det är det största infrastrukturprojektet på flera decennier. Det är ansvarslost om regeringen väljer att gå vidare och pressa igenom ett beslut om en höghastighetsbana utan att man använder sig av fyrstegsmodellen. Fyrstegsmodellen är väl inarbetad och syftar till att säkerställa att resurser används på ett ansvarsfullt sätt. Den avvikelser från fyrstegsmodellen som har gjorts i planeringen av höghastighetsjärnväg innebär att detta projekt inte har prövats på ett korrekt sätt under planeringsprocessen. Regeringen måste därför göra ett omtag i arbetet med underlagen för beslut om höghastighetsjärnväg och påbörja en helt ny process i enlighet med Riksrevisionens rekommendationer.

Kristdemokraterna står bakom Riksrevisionens bedömning samt rekommendationer, och vi anser att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att göra en genomlysning av hela projektet.

Herr talman! Längre och tyngre godståg ökar tågens konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet. Trafikverket har genomfört försöksverksamhet med trafik med upp till 730 meter långa godståg i Sverige. Detta försök visar att längre tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg, vilket minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåret. Järnvägssystemet blir därmed mindre känsligt för störningar eftersom antalet tåg i rörelse reduceras. Längre och tyngre tåg är också sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft kopplat till den tunga basindustrin. Vi anser därför att det ska bli möjligt att trafikera med längre och tyngre godståg.

Vi har under de senaste åren noterat att antalet obehöriga som rör sig på järnvägsspåren ökar. Detta har orsakat stora förseningar i tågtrafiken för både regionala tåg och fjärrtåg. Vi föreslår därför att Trafikverket i

samarbete med tågoperatörerna arbetar fram en åtgärdsplan för att minska antalet obehöriga på spåren samt personolyckor på spåren.

Herr talman! Kollektivtrafiken är en viktig del av den svenska infrastrukturen. Väl fungerande kollektivtrafik underlättar för våra medborgare i vardagen. Samtidigt finns problem som vi behöver arbeta med, till exempel tryggheten vid hållplatser, åtgärder för att stoppa dem som ”plankar” och därmed försämrar förutsättningarna för kollektivtrafiken, bättre kvalitet inom färdtjänsten och möjligheter att använda sig av vattenvägar för att skapa nya attraktiva kollektivtrafikstråk.

Vi behöver också arbeta för en bättre integration av biljettsystem och underlätta användning av olika transportslag vid olika delar av den aktuella resan. Det måste vara möjligt att ta med sig cykel i kollektivtrafiken om man ska skapa system som uppmuntrar till miljövänlig mobilitet.

Herr talman! Vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinande ämnar vi yrka bifall till enbart reservation 1.

Herr talman! För att travestera Cato: För övrigt anser jag att regeringen ska godkänna Preemraffs ansökan.

Anf. 68 HELENA GELLERMAN (L):

Herr talman! Jag vill börja mitt anförande med att tacka all den personal som upprätthåller tåg- och kollektivtrafiken i Sverige under dessa coronatider. Det görs en stor insats under tuffa förhållanden, där samtidigt kollektivtrafiken gör en stor insats för att minska risken för att människor ska bli smittade på vägen till arbetet. Vi hoppas alla att smittspridningen ska minska ytterligare så att reserestriktionerna kan hävas i sin helhet.

I dag, herr talman, debatterar vi järnvägs- och kollektivtrafikbetänkandet. Järnvägen och övrig kollektivtrafik är en mycket viktig pusselbit för att Sverige ska nå sina transport- och klimatmål. Vi liberaler vill se ytterligare satsningar på kollektivtrafiken för att möjliggöra en fortsatt överflyttning från andra transportmedel. Resande med buss, spårvagn, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. Vi vill också fokusera på övergångarna mellan olika transportmedel eftersom det är den totala tiden från dörr till dörr som är väsentlig, inte tiden för en specifik sträcka.

Två av de viktigaste parametrarna för tåg- och kollektivtrafik är att den är tillgänglig och punktlig. Här spelar totala kapaciteten samt drift och underhåll en avgörande roll. För att öka punktligheten måste flaskhalsar byggas bort så att vi får sammanhängande stråk och kan utnyttja hela stråkets kapacitet.

Det har visat sig att när monopolet för järnvägsunderhållet togs bort minskade kostnaden för underhållet med 12 procent med bibehållen kvalitet. Vi liberaler vill se ett fortsatt konkurrensutsatt järnvägsunderhåll på statliga järnvägar som upphandlas på marknadsmässiga villkor. Trafikverket måste samtidigt ha rätt kompetens för att säkerställa upphandlingen så att underhållet förblir effektivt och av hög kvalitet.

Herr talman! Drift, underhåll och nyinvesteringar kräver kompetent personal. Med de stora satsningar som görs i det svenska väg- och järnvägsnätet råder det i dag brist på många yrkeskompetenser. Därför är det viktigt att satsa på specialinriktade utbildningar och att verka för en attraktiv marknad för såväl svenska som utländska bolag för att över tid bygga upp en ökad kompetens om järnvägsunderhåll och byggnation i Sverige.

Liberalerna vill verka för transporter med längre och tyngre tåg för att på ett effektivare sätt utnyttja ledig kapacitet, minska utsläppen och förbättra konkurrenskraften för transportberoende näringar.

Vi vill se ett nationellt biljettsystem i linje med den aktuella utredningens förslag som är konkurrensneutralt och underlättar valet att åka kollektivt, även i delar av landet man inte tidigare besökt.

Vi vill också möjliggöra att inom Norden åka färdtjänst över nationsgränserna. Detta är av naturliga skäl viktigt för äldre och funktionsnedsatta personer som lever nära nationsgränserna.

Vi i Liberalerna vill även se över möjligheten att likställa färjetrafiken till och från Gotland med vägar och järnvägar och låta den ingå i den nationella infrastrukturen.

För ett år sedan föreslog Liberalerna tillsammans med flera andra partier ett tillkännagivande till regeringen, som riksdagen ställde sig bakom, om att vi vill se att fyrstegsprincipen får ökat genomslag, att de samhälls-ekonomiska kalkylmodellerna för prioritering av infrastrukturinvesteringar utvecklas och bland annat tar större hänsyn till godstransporter samt att det som bör vara styrande är hur man uppnår så hög tillgänglighet och mobilitet som möjligt, oavsett trafikslag.

Jag anser att Riksrevisionens rapport om höghastighetsjärnvägen, där man tar upp framtagandet av underlagen till och själva processen för höghastighetsjärnväg, tydligt belyser den problematik som riksdagens tillkännagivande förra året pekar på.

Jag vill framför allt lyfta fram vikten av att detaljerade samhällsekonomiska kalkyler tas fram i ett tidigare skede för att med större precision underlätta prioriteringen i investeringsprocessen. Vi håller dock med Riksrevisionen om att nuvarande underlag för höghastighetståg är av god kvalitet.

Herr talman! Jag vill slutligen lyfta fram betydelsen av goda förbindelser för att arbetsmarknadsregioner ska utvecklas och vi ska få god ekonomisk tillväxt.

Både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år, bland annat tack vare investeringar i infrastruktur.

Tyvär har den västsvenska arbetsmarknadsregionen och den västsvenska infrastrukturen inte utvecklats lika starkt. Detta exemplifieras tydligast av att den största kapacitetsbristen i hela Sveriges nuvarande järnvägsnät ligger på sträckan Alingsås–Göteborg, vilket starkt begränsar pendeltrafiken, fjärrtågen till Stockholm och godstransporterna. Infrastrukturbristen i Västsverige är ett problem för hela landet vad gäller både godset med koppling till Göteborgs hamn och persontrafiken, som under de senaste åren endast sett en marginell ökning av antalet resande på grund av kapacitetsbristen.

Jag vill också påpeka att sträckan Alingsås–Göteborg, Sveriges största kapacitetsbrist i det befintliga järnvägsnätet, inte finns med i nuvarande nationell plan till 2029. Det behöver vi rätta till med tanke på sträckans nationella betydelse.

Jag vill i detta sammanhang också lyfta fram behovet av gränsöverskridande infrastruktur.

EU-kommissionen har föreslagit att 2021 ska bli järnvägens år. I det sammanhanget bör Sverige framföra betydelsen av goda järnvägsförbindelser till Norge, Finland och Danmark. Sverige med sina grannländer har stor export av varor som är viktiga ur närings- och klimatsynpunkt för hela Europa, och järnvägen erbjuder goda transportmöjligheter för den typen av varor. Jag tänker främst på sträckorna Köpenhamn–Göteborg–Oslo och mellan Stockholm och finska gränsen. Även Inlandsbanan har potential att ge ett betydelsefullt bidrag i närtid, då det råder kapacitetsbrist på andra sträckningar.

Liberalerna vill se en utbyggnad av vår infrastruktur utifrån samhälls-ekonomiska kalkyler parade med ett regionalt utvecklingsperspektiv. Infrastrukturen är viktig för godstransporterna, kompetensförsörjningen och människors möjlighet att resa oavsett var man befinner sig i landet.

Herr talman! Jag står bakom alla våra reservationer men yrkar bifall endast till reservation nr 2 om stambanor för höghastighetståg.

Anf. 69 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag har förstått av debatten att Liberalerna i många stycken delar den oro som Kristdemokraterna har över höghastighetståg avseende undanträngning, låg miljönytta, höga kostnader och även den kritik som förts fram av Riksrevisionen.

Min fråga är om Liberalerna kommer att arbeta inom januariuppgörelsen för att det ska tas ett omtag i enlighet med de rekommendationer som Riksrevisionen hade.

Anf. 70 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! I januariavtalet finns det olika skrivningar om det här.

En av de skrivningar som vi tycker är viktiga i detta sammanhang är att i och med att höghastighetståg handlar om väldigt många miljarder, över 200, och att byggnationen kommer att sträcka sig över många mandatperioder är det viktigt och väsentligt att vi har en bred överenskommelse runt finansieringen av höghastighetstågen. Det får inte bli så att det tas ett beslut en mandatperiod och ett annat beslut nästa mandatperiod. Just när det gäller de här megaprojekten, får man väl kalla dem, är det viktigt att besluten är väl förankrade här i riksdagen.

Anf. 71 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tackar för svaret i den delen. Men jag upplever inte att jag fick ett fullt svar, utan svaret blev att det är viktigt med breda uppgörelser. Den uppfattningen delar givetvis vi kristdemokrater.

Tillbaka till min rätt så konkreta fråga: Ämnar Liberalerna verka inom januariuppgörelsen för att det ska bli en så bred uppgörelse som möjligt, där man tar ett omtag? Det behövs ett omtag i den här frågan, enligt vår uppfattning.

Anf. 72 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Ja, i de diskussioner som vi har och som vi också gått ut med publikt är det just det här svaret jag ger – att när det gäller sådana här megaprojekt behöver vi ha god förankring här i riksdagen eftersom man

inte kan växla över mandatperioderna och säga att det blir start och stopp hela tiden. Det är en sak som vi driver i de här diskussionerna.

Anf. 73 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Helena Gellerman lyckades med konststycket att tala väl om och vilja ha mer av stora arbetsmarknadsregioner och ökade satsningar på järnväg, i synnerhet till och från Göteborg, men samtidigt motsätta sig satsningarna på höghastighetsbanor.

Det här tycker jag är väldigt märkligt, då höghastighetsbanorna skulle bli den största investeringen i järnvägen i Sverige på över 100 år och även frigöra enormt mycket kapacitet på de befintliga banorna. Det skulle inte bara göra att vi snabbt kan ta oss ut på kontinenten ifall vi så önskar eller att vi skulle kunna bilda dessa arbetsmarknadsregioner. Vi skulle också kunna bilda en mängd nya regionala banor som skulle få kapacitet. Jag förstår mig verkligen inte på Liberalernas hållning här. Helena Gellerman får gärna utveckla den ytterligare, för jag tycker inte att vi fick ett tydligt svar på var Liberalerna egentligen står i frågan.

Jag skulle också vilja fråga Helena Gellerman om järnvägsunderhållet. Liberalerna vill ha ett effektivt järnvägsunderhåll. Då vill jag fråga Helena Gellerman om hon anser att det är samhällsekonomiskt effektivt med anbudsförfaranden där det bara är en anbudsgivare eller där det är två men förloraren stämmer den som vunnit och vi förlorar jättemycket tid på att det ska överklagas i domstol – plus att en massa pengar eventuellt ska betalas till den som stämt, alltså den som inte fått kontraktet. Kort och gott: Har vi verkligen ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll av järnvägen i dag?

Anf. 74 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Tack för frågan, Jens Holm! När det gäller höghastighetsbanor tog jag i mitt anförande upp att Liberalerna är positiva till sådana och till nya stambanor runt om i Sverige. Jag nämnde en rad olika delar av Sverige. Vi vill att man tittar på hela Sverige när det gäller var man ska satsa. Det finns viktigt näringsliv, och folk har behov av att resa i många olika delar av Sverige – inte bara mellan våra tre större städer.

När det gäller finansieringen är det, som jag sa i det förra replikskiftet, viktigt att vi har en bred förankring av ett så jättestort projekt. Många andra projekt kan rymmas inom en nationell plan, men detta kommer att vara med i kanske sex, sju eller åtta nationella planer. Det innebär att man måste ha en bred förankring så att det inte skiljer beroende på vilken regering som sitter vid makten den aktuella mandatperioden.

När det gäller järnvägsunderhållet tycker jag att Vänsterpartiet har en intressant infallsvinkel. Det viktiga när det gäller vilken kvalitet vi får på underhållet är kompetensen hos den som upphandlar. Det är jätteviktigt; jag har personlig erfarenhet av detta från den tid då jag jobbade på Volvo och vi outsourcade saker. Man behöver egentligen större kompetens internt när man upphandlar något. Därför anser jag att vi måste stärka kompetensen hos Trafikverket, inte minska konkurrensmöjligheterna när det gäller upphandlingar.

Anf. 75 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Jag frågade Helena Gellerman om underhållet eftersom den statliga utredning där Helena Gellermans eget parti varit med och skrivit tilläggsdirektiv konstaterar att konkurrensutsättningen inte har lett till den effektivisering och den innovation som förespeglats. Då tycker jag att man kanske ska se lite självkritiskt på konkurrensutsättningen, privatiseringen, av järnvägsunderhållet i Sverige. Om vi blickar ut i Europa ser vi att land efter land faktiskt tar tillbaka underhållet i egen regi därför att man anser att det har varit misslyckat. Det går inte alltid att bygga marknader.

I det här fallet tycker jag att Gellermans svar lite grann röjer just detta eftersom det är så viktigt att upphandlaren har full insyn i det som upphandlas. Men om Trafikverket inte har det huvudsakliga ansvaret och kan vara med och sköta underhållet i sin egen anläggning tappar man självklart kontrollen över och kunskapen om sin egen anläggning. Det är som om vi skulle bestämma att Volvo inte får sköta det löpande underhållet av sina fabriker i Torslanda, utan det måste outsourcas. Varenda liten mutter som ska skruvas i måste upphandlas. Det är väl ganska tydligt att Volvo efter ett tag skulle tappa den kompetensen.

Vad sedan gäller höghastighetsbanorna tycker jag att det är intressant med Liberalernas hållning att man vill se till hela Sverige. Höghastighetsbanorna ingick ju först i den borgerliga regeringens stora projekt Sverigeförhandlingen, där Liberalerna var med. Jag tycker att det finns en blind fläck hos Liberalerna när man inte ser den stora vinsten med banorna, nämligen att de avlastar kapacitet från befintliga banor, och att den största delen av resandet inte sker mellan ändpunkterna utan av människor kan kliva av i Linköping, Norrköping, Jönköping och så vidare.

Anf. 76 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Tack för ytterligare frågor, Jens Holm! När det gäller Sverigeförhandlingen och besluten från 2014 tar jag indirekt upp detta i mitt anförande. Jag håller med Riksrevisionen om att de tidiga prognoserna gällande kostnadsutvecklingen för utvecklingen av nya stambanor var för dåliga. Om man redan 2008/09 hade vetat att detta kanske kommer att kosta 300 miljarder hade man kanske tagit andra beslut. Vad jag menar i mitt anförande är att man ska dra lärdom av det vi har gjort inför andra satsningar.

När det gäller underhållet har vi i diskussionerna framhållit att vi tycker att det är viktigt att Trafikverket har möjlighet att sköta underhållet på några mindre sträckor för att själva kunna testa nya saker. Men den absoluta majoriteten ska omfattas av en konkurrensutsatt upphandling.

När det gäller innovationer, som jag har hört Jens Holm ta upp upprepade gånger i sina frågor, kan företag inte jobba ideellt om Trafikverket i sina upphandlingar inte kostnadsfritt ger utrymme för innovationer när underhållet utvecklas. Om man vill ha utveckling och innovationer i fråga om underhåll får man också betala för den utvecklingen.

Anf. 77 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Jag vill börja i samma anda som föregående talare och rikta ett stort, innerligt tack till alla anställda inom kollektivtrafiken. Ni har sett till att det varit möjligt för dem som behövt åka till jobbet att göra det under den värsta smittspridningen i Sverige. Stort tack för denna insats!

Under smittspridningstiden har kollektivtrafiken drabbats av oerhört stora ekonomiska förluster. Många av oss som har åkt i kollektivtrafiken fick ju inte göra det utan måste stanna hemma. Detta har gjort att vi från regeringens och samarbetspartiernas sida riktat 3 miljarder direkt till kollektivtrafiken för att underlätta efter de ekonomiska förluster som coronapandemin orsakat kollektivtrafiken.

Samtidigt, herr talman, måste vi lyfta blicken lite. Vad behöver vi göra när pandemin är borta? Vi har nu i trafikskottet bland annat fått på bordet en utredning om ett biljettsystem i hela landet, som vi måste gå vidare med för att kunna skapa nya förutsättningar för att resa kollektivt och för att få tillbaka resenärer till kollektivtrafiken.

Här kan jag inte annat än instämma med Magnus Ek, som tidigare tog upp det ojämförbara perspektivet när det gäller vilka som reser kollektivt. Många män sitter i bilar medan kvinnor åker kollektivt. Vi behöver jobba för att få det mer jämförbart och få fler män i kollektivtrafiken – på bussar, pendeltåg och tåg mellan kommuner.

I dag, herr talman, debatterar vi också frågor om järnvägen. Som vi märker är vi riksdagsledamöter väldigt duktiga på att lyfta fram järnvägssträckor. Jag är inte sämre, herr talman. Jag kan till exempel – för många av oss har varit inne på våra egna områden, där vi bor – nämna kära Norrland. Näringslivet investerar 400 miljarder i satsningar runt om i hela Norrland. Det krävs bara en fjärdedel av detta för att få dubbelspår från Gävle upp till Härnösand och förbättra upp till Nyland, och för den nya Norrbottenbanan. Från Gävle ända upp till Luleå krävs bara en fjärdedel av dessa pengar – i runda slängar 100 miljarder för att bygga en bra järnväg längs Norrlands kust.

Jag måste också säga att ett fjärde spår mellan Stockholm och Uppsala, som ju finns i den nationella planen, kommer att skapa nya möjligheter. Eller för den delen en fjärde bana mellan Malmö och Lund. Det är också viktigt, inte bara för den landsdelen utan också kanske för Ikeas huvudkontor.

Det är viktigt att vi ser längre bort än bara där vi bor. Till exempel är satsningar på nya stambanor extremt viktiga för Sverige. Vi kan inte bara se våra egna arbetsmarknadsområden. Vi är faktiskt inte regionalpolitiker utan företrädare för landet. Vi måste se vilka möjligheter vi kan skapa för att ge bättre förutsättningar för landets utveckling. Och nya stambanor behövs. Det var därför infrastrukturministern bjöd in till samtal om detta. Tyvärr har en del partier tackat nej.

Jag vill stolt poängtera att vi har ökat anslaget för järnvägsunderhåll i den nationella planen med 47 procent. Vi har höjt taket i den nationella planen med 100 miljarder. Och vi har framför allt prioriterat järnvägar.

Nu under coronatider har vi, som flera har kommenterat i debatten, beviljat ytterligare 700 miljoner för underhåll. Vi satsar 300 miljoner på natttåg med mera.

Det jag vill poängtera är att antalet resenärer har ökat varje år, men antalet ton gods på järnväg har inte ökat i samma omfattning. Det handlar delvis om att vi inte har fått flytta gods på det sätt vi hade velat. Vilka är då orsakerna till det? En del av detta har kollegorna tagit upp tidigare i debatten. Men hur konkurrenskraftiga är egentligen järnvägen eller tågen?

Man kan titta på lastbilsbranschen. I dag kan en lastbil nästan köra sig själv. Och inte bara det, utan snart körs fyra eller fem lastbilar av en och samma lastbilschaufför. Och så varnar de varandra om det är halka på vägen. Det liknar nästan ett tåg på vägen, särskilt om man elektrifierar vägar.

De är väldigt konkurrenskraftiga, och också om vi tar bort den illojala konkurrensen med låga löner och så vidare är lastbilen fortfarande konkurrenskraftig.

Om man ska skicka något till Sverige på sjön – låt oss säga blåbär från Chile – kan man koppla upp containern mot nätet och hålla koll på temperaturen i den, så att vi här efter debatten kan gå till Munkbrohallen och handla färska blåbär från Chile.

Men hur ser det ut på tåget? Tåget har bromsar – en uppfinning från tidigt 1900-tal. Hur många godståg är uppkopplade mot nätet? Det är inte många. Här finns en enorm utvecklingspotential för att tåget ska kunna bli konkurrenskraftigt både mot lastbilen med dess teknikförsprång och mot andra transportslag, till exempel för att kunna komplettera sjöfarten, även om sjöfarten i sig, som jag nämnde, inte är någon konkurrent.

Herr talman! Frågan är hur mycket vi kan göra. Vi har kompetens för att lyfta, och mycket har vi gjort. När landsdelar hänger ihop hänger ett samhällsområde ihop. Vi har ökat antalet platser på högskolor och universitet. Varför? Jo, för att vi behöver fler ingenjörer än influencers för att kunna uppnå bättre möjligheter för järnvägen. Vi behöver fler yrkeshögskoleplatser, och vi har också ökat dem. Varför? Jo, för att man ska kunna både bygga, underhålla och trafikera järnväg.

Där hänger hela samhället ihop. Järnvägen är en del av samhället, och investerar vi inte i järnvägen investerar vi inte i samhället. Och vi måste också investera i andra delar för att järnvägen ska göra nytta.

Anf. 78 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Moderater och socialdemokrater har en gemensam syn att järnvägsunderhåll är viktigt, liksom när det gäller behovet av mer och bättre underhåll för att säkerställa att tåg kan hålla sina tidtabeller.

Enligt en rapport från VTI har konkurrensutsättning genom upphandling av järnvägsunderhåll sänkt underhållskostnaderna med 12 procent med bibehållen kvalitet. Dessutom har Trafikverket pekat på att ett återförstatligande av underhållet kommer att leda till kostnadsökningar.

Min fråga till ledamoten är: Varför är det så viktigt att Trafikverket självt utför underhållsarbetet? Tror inte Socialdemokraterna på VTI och Trafikverket när de båda säger att detta blir både dyrare och sämre?

Anf. 79 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Jag ska jättegärna förklara varför vi ska återförstatliga detta. Vi kommer inte att återförstatliga allt utan bara en del. Av de 34 avtal som finns kommer vi att få in åtta i Trafikverkets egen regi. Varför? Jo, det är, precis som Helena Gellerman påpekade, för att Trafikverket saknar kompetens. Man saknar kompetens när man upphandlar. Det är precis som med vilket bolag som helst.

Om man behöver bygga hus behöver man virke, och vad ska man upphandla för virke då? Ska man gå till den som man ska upphandla av och

fråga vilket virke som ska användas? Det går inte att driva ett företag på sådana premisser. Det går inte att driva något utan att ha kompetens.

Här har vi ansvar. Här har vi Sverige AB, och vi i denna kammare har ansvar för att se till att våra myndigheter har kompetens för att få ut det mesta av de skattepengar som vi lägger in i dem. Därför är det viktigt att Trafikverket har kompetensen att veta vad man kan och ska beställa, så att man får ut så mycket som möjligt av pengarna. Det handlar både om omsorg om skattebetalarna och om att få ut det mesta av järnvägen.

Anf. 80 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Herr talman! Tack, Jasenko Omanovic, för svaret! Jag kan hålla med om att det är uppenbart att det saknas kompetens hos Trafikverket. Det ser man både i Alexanderssons utredning och i den senare utredning som har kommit nu. Men att man ska ha den kompetensen in-house innebär inte per automatik att man själv också måste utföra underhållsarbete. Jag har svårt att se att det är absolut nödvändigt.

När VTI säger i sin rapport att det blir dyrare och dessutom sämre känner jag att det är en risk som vi inte ska ta. Det är väl viktigare att Trafikverket i det läget faktiskt skaffar sig den kompetensen, så att de kan göra ordentliga upphandlingar, och dessutom skaffar bättre koll på hur anläggningarna faktiskt mår? Alexanderssons utredning visar tydligt att man saknar den kunskapen.

Vi är överens om att vi behöver ha mer och bättre järnvägsunderhåll. Hade inte det varit en rimligare utgångspunkt för en utredning än att ha helt och hållet ideologiskt färgade utredningsdirektiv till en utredare som dessutom har en stark koppling till det socialdemokratiska partiet? Hade det inte varit rimligare att i stället ge en utredare ett öppet mandat att titta på hur vi får bättre underhåll av järnväg för samma pengar eller helst mindre pengar, så att vi får ett effektivare underhåll? Hade inte det varit en rimligare ordning än att ha en kraftigt ideologiskt färgad utredning med de utredningsdirektiv som denna utredning fick?

Anf. 81 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Jag kan säga det en gång till: För oss är det jätteviktigt att myndigheten får de förutsättningar den behöver för att kunna göra ett så bra jobb som möjligt, så att vi får så mycket underhåll som möjligt för de pengar vi lägger in.

Herr talman! Vi har ju alla här i talarstolen konstaterat att det inte finns oändligt med pengar. Vi måste hushålla med pengarna. Därför är det viktigt att myndigheten får rätt förutsättningar så att vi får så mycket underhåll av järnvägen som möjligt för de pengar som vi lägger in. Därför lägger vi fram detta förslag, och därför vill vi satsa på att myndigheten in-house ska få en möjlighet till kompetens som man kan nyttja vid upphandling.

Anf. 82 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag kan först beklaga att infrastrukturministern inte är här i dag. Det hade varit intressant om han hade varit här, men jag hoppas att ledamoten Jasenko Omanovic kan svara på frågorna.

Jag vill klargöra något om den historiska satsningen på 47 procent. Jag har framför mig en rapport från riksdagens utredningstjänst som heter 2014:275. Där konstaterar man att det var högre investeringstakt i fråga

om järnvägsnätet 2008–2012 än vad det är i dag, och underhållet låg på ungefär samma nivå 2013 och 2014 som i dag. Det kan vara bra att ha med sig i debatten.

Vi hör här till leda om effektiviseringen med 11 procent, om allting är i privat regi kontra hur det var tidigare. Men det man fullständigt missar är att det löpande har pågått en extrem kraftig effektivisering under många år inom järnvägssektorn och underhållet. Hade vi fortsatt att ha det i egen regi hade vi förmodligen sett en ännu bättre utveckling, tror jag, i fråga om effektiviseringen.

Men nu diskuterar vi en statlig rapport om att återförstatliga en del av underhållet, och då har jag en fråga till Jasenko Omanovic.

Ni behöver stöd för att få igenom utredningens förslag. Det är en hel del av förslagen som vi inte står bakom. Ni har inte med er Centerpartiet på tåget, och ni har inte med er Liberalerna, förefaller det som. Ni har inte med er Kristdemokraterna och Moderaterna. Avser Socialdemokraterna att bjuda in flera partier till diskussion om rapporten och om den ska tas som den är, eller ska ni bara köra ert eget race? Det är min fråga.

Anf. 83 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! När det gäller den sista frågan är det inte riksdagsledamöter som bjuder in till samtal, utan det är regeringen som bjuder in till samtal. Ledamoten kan ställa frågan om detta till ministern.

När det gäller 47 procent kan jag säga att jag jämförde. Jag sa att vi har lyft taket på den nationella planen med 100 miljarder i förhållande till vad den nationella planen innehöll 2014–2018. Därmed har vi ökat järnvägsunderhållet med 47 procent i förhållande till den nationella planen 2014–2018. Det var det jag hänvisade till, herr talman.

Anf. 84 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag vänder mig inte emot siffrorna som sådana. De stämmer, för det hade ju sjunkit. Det jag vänder mig emot är den ständiga beskrivningen från Socialdemokraternas sida: att det är en historisk satsning. Det är det inte.

Det var ett ganska nonchalant svar jag erhöll, tycker jag. Eftersom infrastrukturministern inte är här förutsätter jag att Jasenko Omanovic är den som får föra styrets talan. Det är trots allt Socialdemokraterna som innehar regeringsmakten ihop med Miljöpartiet. Jag hade kanske förväntat mig ett lite bättre svar.

I utredningen om framtidens järnvägsunderhåll kan man läsa flera saker, som jag tog upp i mitt anförande, till exempel om indelning av olika kontrakt och hur man ska ta över dem. Man kan då välja ut åtta stycken för basunderhåll och tre teknikkontrakt, till exempel. Det är inte en särskilt bra uppdelning, anser vi. Dessutom har ni helt missat södra Sverige.

I debatten här tycker jag att Jens Holm har varit den som har haft bäst förståelse för hur det fungerar. Man har inte kompetens inom Trafikverket, för man har lagt ut allt underhåll på det privata. De som sitter på kompetens är de privata entreprenörerna, men de som ska skriva om underhåll saknar den kompetensen. Man blir väldigt beroende av konsulter.

För att råda bot på detta behöver samtliga områden i Sverige där Trafikverket sitter och upphandlar såklart ha underhåll i egen regi. Och detta ingår inte i denna utredning.

Jag tänker faktiskt ställa frågan igen till ledamoten Jasenko Omanovic: Avser ni att arbeta för att ha samtal kring denna utredning, eller har ni för avsikt att bara köra ert eget race och hoppas på att den ska gå igenom så som den är skriven?

Anf. 85 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Jag kan konstatera att vi kommer att föra samtal kring utredningen. Vi har ju ett januariavtal i botten som vi jobbar med. Vi kommer att gå vidare med utredningen, för detta är, som sagt, jätteviktigt. Det handlar om myndighetens förutsättningar att kunna göra de upphandlingar som behövs för att vi ska kunna få ut så mycket som möjligt av de pengar vi investerar i järnvägsunderhåll. Så är det oavsett om det är historiska satsningar eller inte. Vi behöver få ut så mycket som möjligt av varenda krona som vi investerar i järnvägsunderhåll, och det kommer vi att slåss för.

Anf. 86 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! När jag lyssnade till ledamotens anförande var det ett par saker som jag reflekterade lite grann över.

Det ena var hänvisningen till den nationella planen. Jag tycker att det är väldigt bra att man hänvisar till den. Det finns dock ett litet problem. Nuvarande nationella plan löper ut, och i den finns flera viktiga projekt där egentligen bara halva finansieringen finns med. Själva idén med den nationella planen, som är tolvårig, är att den ska rulla i fyraårscykler. Den cykeln är vi inne i. Haken är bara att nästa plan, som borde vara framme för debatt, uppenbarligen ligger i någon byrålåda någonstans.

Det andra i anförandet som jag reflekterade över var att regeringen hade bjudit in till samtal om höghastighetståg. Jag vill vara lite noggrann och säga att en sådan inbjudan aldrig har kommit. Vi är däremot många som hade önskat samtal om järnväg och om vår framtida infrastruktur.

Det som däremot har skett är att det har kommit en inbjudan till samtal avseende finansiering av Sverigeförhandlingen. Det är flera partier som har sagt: Just det projektet har vi tackat nej till, för vi ser inte miljönyttan. Vi ser inte att det är ekonomiskt lönsamt. Vi ser inte heller att det löser de problem som finns. Då var det väl inte så lämpligt att gå dit, höll jag på att säga.

Då kommer jag till mina två frågor: Är regeringspartierna beredda att ompröva projektet med Sverigeförhandlingen? Är ni beredda att seriöst bjuda in till en diskussion om framtida järnvägssatsningar? Det finns stora och viktiga projekt som vi troligtvis skulle kunna finna enighet om.

Nu kommer jag till den andra frågan, som också lyftes fram. Den gäller den nationella planen. När kommer den nya revideringen till vårt bord så att vi kan diskutera den på riktigt?

Anf. 87 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Jag måste börja med det där om samtalet. Om man är genuint intresserad av någonting, herr talman – om man är genuint intresserad av att öka kapaciteten i södra Sverige och om man är genuint intresserad av att skapa bättre förutsättningar för järnvägen – tror jag att det krävs mycket mer än att bara säga: Vi tycker inte om rubriken i inbjudan, så det blir hej då!

I min värld är det i alla fall så. Vi kanske har olika uppfattningar om det, men jag tror att om man är intresserad kommer man och framför sina synpunkter om man ändå vill sitta vid runda bordet och samtala om en fråga. Men det är såklart min uppfattning, så det ska vi inte bråka om.

Den andra frågan, herr talman, handlade om den nationella planen. Om jag minns rätt nu är vi inne i juni månad 2020. Jag har suttit här i riksdagen sedan 2006, och jag minns inte en enda gång att vi så tidigt har haft den nationella planen på bordet till behandling. 2021, ja, men 2020 är alldeles för tidigt för att diskutera denna fråga.

Det är dock en viktig fråga, och jag tycker att det är bra att ledamoten Magnus Jacobsson lyfter den.

Anf. 88 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag måste få ge uttryck för att jag uppskattar Jasenko Omanovics goda retorik. Jag uppfattar honom som en mycket god debattör, något som jag uppskattar.

Men om vi återkommer till resonemanget om en inbjudan är ju den bollen lite grann rund. Om man vill att folk ska komma till ett möte kan det vara lämpligt att känna efter: Var finns de olika partierna? Hur ställer vi frågan så att fler känner sig delaktiga? Eller ska man ställa frågan på ett sådant sätt att folk redan från början känner att de är lite inbjudna fast med den hårda armbågen?

Jag hade önskat att regeringen och regeringspartierna i en så viktig fråga som vår järnväg, vårt järnvägsunderhåll och våra järnvägsinvesteringar skulle kunna bjuda in lite mer med den öppna famnen. Det är å andra sidan en sådan tradition som vi kristdemokrater har; vi bjuder gärna in människor med den öppna famnen i stället för med armbågen. Vi skulle därför vara glada om en sådan inbjudan kom.

När det gäller den nationella planen är det korrekt. Nu har vi efterfrågat hela processen och har haft flera samtal med både myndighetsfolk och andra delar av Sverige, till exempel regiontjänstemän, som konstaterar att tidigare år har processen varit igång. De saknar arbetet med att göra om den nationella planen eftersom det inte är igång. Och de saknar det inte av retoriska skäl; de saknar det på grund av fakta.

Det finns järnvägssträckor där halva sträckan är med i nuvarande plan. Det finns en sluss i Trollhättan där halva slussen är med. Det är ett faktum att man inte kan planera ute i våra olika landsändar därför att det just nu är lite segt.

Jag återkommer därför till mina två frågor. Kan ni tänka er att bjuda in med den öppna famnen i stället för med armbågen? Och kan ni tänka er att så snart som möjligt återkomma med en revidering av den nationella planen?

Anf. 89 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Jag vet inte hur man ska svara på det. Till saken hör att den minister som bjöd in är Tomas Eneroth, och jag har inte stött på så många människor i detta avlånga land som tycker att han är en armbågs-person. Han är en öppenhjärtig person som bjuder in öppenhjärtigt till samtal.

Jag vet därför inte riktigt hur jag ska formulera mig utöver det som jag tidigare har sagt i debatten. Jag hoppas att där det finns genuint intresse finns det också möjlighet att komma till bords och ta samtalet. Där det finns hjärterum finns det stjärterum – ursäkta att jag använder det ordspråket, men jag tror att det är så!

Den nationella planen håller man på med, så vi kommer att mötas i talarstolen flera gånger före valet om denna nationella plan.

Jag vill bara poängtera att det inte är någonting som händer just i den här nationella planen att vi inte har hela projekt finansierade. Det är ofta så, och det är därför man gör detta vart fjärde år. Man måste kunna hitta ny finansiering och nya möjligheter att bygga ut vidare. Vi har ju så många utmaningar i detta land när det gäller infrastruktur.

Anf. 90 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Det är två saker jag skulle vilja ta upp med Jasenko Omanovic. Det första gäller den diskussion som fördes här tidigare om järnvägsunderhållet. Jag vill fråga Omanovic om Socialdemokraterna och regeringen står bakom det förslag som har kommit från utredaren om att Trafikverket ska ta över åtta kontrakt. Det var så jag tolkade Omanovics svar på de tidigare frågorna, och såvitt jag vet har inte utredningen ens skickats ut på en remissrunda.

Vi i Vänsterpartiet tycker att utredningen är en halvmesyr, men om det är någonting den säger är det klart och tydligt att konkurrensutsättningen och avregleringen av järnvägsunderhållet i Sverige inte har fungerat bra.

Det andra jag skulle vilja göra är att spinna vidare lite grann på det tidigare replikskiftet om den nationella planen. Då Socialdemokraterna pratar om den nationella planen låter det som att nu rullar verkligen investeringarna i järnväg ut. Omanovic tog själv upp frågan om dubbelspåret längs Norrlandskusten från Gävle upp till Härnösand, Norrbotniabanan som ska gå från Umeå till Luleå och fyrspåret mellan Stockholm och Uppsala. Man skulle kunna lägga till Mittbanan från Sundsvall, Ånge och Östersund, som behöver rustas upp kraftigt.

Problemet med alla dessa väldigt viktiga investeringar är att de ligger sist i den nationella planen. De ligger långt bak; de kan börja allra tidigast 2024. Vad gäller Norrbotniabanan och sträckan upp till Luleå fick vi veta i trafikutskottet att den inte alls finns med i den nationella planen. Det kommer inte att vara klart till 2030.

När, Omanovic, får vi ett färdigt dubbelspår från Gävle upp till Härnösand? När blir Norrbotniabanan klar? När får vi fyrspår mellan Stockholm och Uppsala?

Anf. 91 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Jag börjar med frågan om utredningen. Det var kollegan Stockhaus och jag som hade det replikskiftet, där jag försökte förklara att det handlade om utredningen och konkurrenskraften och hur mycket vi skulle kunna uppnå för att dra någon nytta av detta. Det var bra att Jens Holm ställde den här frågan, för det jag poängterade då var att i utredningen handlar det bara om 8 kontrakt av de 34.

Det handlar alltså inte om att man ska avskaffa allt underhåll, utan det handlar egentligen om att kunna skaffa sig kunskap in-house i Trafikverket och kunna göra bättre upphandlingar för de övriga kontrakten. Det var det jag menade, och jag hänvisade egentligen till utredningen.

Jag kan säga att jag tycker att det här är bra. Trafikverket behöver kompetensen för att kunna upphandla de andra delarna – absolut.

När det gäller den andra delen och den andra frågan skulle jag, herr talman, kunna prata just om dubbelspår upp till Härnösand inte i 8 minuter, som jag fick i talartid, utan i 888 minuter. Så länge skulle jag kunna tala om vikten av detta!

Men som sagt: Norrbotniabanan, Mittstråket, det fjärde spåret mellan Stockholm och Uppsala – allt det där är viktigt. Det finns en ordning som de kommer in i den nationella planen i. Man kan inte skynda igenom allt, utan det finns ett antal beslut som även Trafikverket och andra aktörer behöver fatta när det gäller förberedelser inför starten av ett projekt.

Anf. 92 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Jag vet inte om Omanovic behöver 888 minuter för att ge ett klart besked om när vi får dubbelspår Gävle–Härnösand, när Norrbotniabanan blir färdigställd hela vägen upp till Luleå och när vi får fyrspår mellan Uppsala och Stockholm. Jag tog upp dessa tre väldigt viktiga investeringsobjekt därför att Omanovic själv tog upp dem och själv var så stolt över att de finns med i planen. Men när man slår upp planen ser man först en mängd motorvägsprojekt, och sedan ser man dessa viktiga järnvägsprojekt på slutet – och de blir inte ens klara inom den här planperioden. Låt oss vara ärliga med de pengar och den planering som din regering faktiskt är ansvarig för!

Omanovic säger att man inte kan peta in saker lite hur som helst. Men det är ju regeringen som äger detta.

Norrbotniabanan har uppvaktat regeringen och pekat på att de kommer att behöva sparka en massa personal som just nu arbetar med Umeå–Dåvasträckningen. De vill sedan fortsätta och bygga vidare upp till Skellefteå, men när det sedan gäller Skellefteå–Luleå finns det inga pengar och ingen planering inom den befintliga nationella planen.

Därför vill jag återigen fråga, herr talman: När får vi dubbelspåret Gävle–Härnösand? När blir Norrbotniabanan helt och hållet färdigställd? När får vi fyrspår Uppsala–Stockholm?

Anf. 93 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Det framstår här som att Jens Holm har pengar och klara datum i sin egen budget. Det låter som att han kan bygga allt detta med sina pengar. Det finns faktiskt inte pengar i dag att göra det. Det är därför vi bjuder in till de här samtalen, som vi har diskuterat tidigare här i talarstolen, för att hitta breda överenskommelser: Hur kan vi finansiera de flesta av projekten i landet för att kunna påskynda och tidigarelägga Norrbotniabanan, Ostkustbanan med flera projekt? Det finns inte pengar här och nu för att kunna göra det.

Jag har dessutom faktiskt klagat hos Trafikverket och varit där. Man ska ju bygga dubbelspår fyra mil, som vi har beslutat om, norr om Gävle, men under tiden ska man underhålla den befintliga järnvägen. Det tyckte jag var slöseri med pengar. Då fick jag sitta i en timme med Trafikverket

och få förklarat hur tågordningen ser ut, vilka möjligheter Trafikverket har att påskynda vissa projekt och vilka planprocesser det finns.

Det är inte bara att säga: Nu bygger vi! Man behöver faktiskt involvera många andra som är berörda av bygget – förutom att vi behöver rena pengar för att bygga järnvägen. Det är alltså inte så enkelt som Jens Holm vill framställa det som.

Anf. 94 EMMA BERGINGER (MP):

Herr talman! Jag börjar med att konstatera att i den här debatten verkar åtta minuter betyda tio minuter. Jag kan också säga att jag sällan har varit med i en debatt där det har kliat så mycket i fingrarna att begära replik. Eftersom jag talar sist har jag dock inte haft den möjligheten. Jag får väl uppmana de kvarvarande ledamöterna att i stället begära replik på mig.

I dag debatterar vi alltså järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Det är två områden som är av yttersta vikt för att vi ska kunna klara omställningen till ett fossilfritt och hållbart samhälle.

Järnvägen är det mest energieffektiva trafikslag vi har för att transportera många människor och mycket gods långa sträckor. Kollektivtrafiken, såväl på järnväg som på väg, hjälper oss att minska vägtrafiken med bil så att vi kan minska koldioxidutsläpp, trängsel och buller. Det är ett ytterst modernt sätt att resa – båda kollektivt och, såklart, med tåg på järnvägen.

Samtidigt står kollektivtrafiken och järnvägen inför stora utmaningar under coronapandemin. Även om tågresandet har ökat varje år sedan 2005 har utvecklingen de senaste månaderna av förklarliga skäl varit negativ. Veckorna 13–23 var persontågtrafiken 10–30 procent lägre än under 2019. Under den senaste mätveckan, vecka 23, var skillnaden minus 21 procent. Det är Trafikanalys som gör de här veckoliga uppföljningarna.

Tack och lov har godstrafiken klarat sig relativt väl under pandemin.

Sedan den 13 juni gäller inte längre avrådan från resor inom Sverige. Därmed är det mycket möjligt att tågresandet återhämtar sig något. Samtidigt har Folkhälsomyndigheten kommit med nya rekommendationer om att man i första hand ska gå, cykla eller använda andra färdmedel än kollektivtrafik. Myndigheten rekommenderar också att man ska välja kollektivtrafik där man kan boka plats. Detta innebär såklart en stor utmaning för våra kollektivtrafikoperatörer.

Jag anser att det är väldigt viktigt att kollektivtrafiken får stöd för att klara de ekonomiska utmaningar som ett minskat resande innebär. Regeringen har utöver de generella statsbidrag som har riktats till regionerna, och som även kan användas till kollektivtrafik, också gett ett särskilt stöd på 3 miljarder till kollektivtrafiken. I Miljöpartiet är vi väldigt måna om att kollektivtrafiken ska ha goda förutsättningar både att klara sig igenom krisen och att kunna växa och stärkas efter coronapandemin.

Spridningen av covid-19 har påverkat hela samhället. Utöver den kris som det såklart innebär att många människor har blivit allvarligt sjuka och dött har den också påverkat ekonomin hårt. När vi nu kanske ändå går mot en fas där det kommer att krävas samhälleliga investeringar för att få en återhämtning av ekonomin är det viktigt att vi prioriterar tydligt och bygger samhället starkt för att minska risken för kommande kriser. Då tänker jag främst på klimatkrisen.

Miljöpartiet vill se en grön återhämtning med satsningar på infrastruktur som gör det lättare för oss att nå våra klimatmål. Med det menar vi att det behövs stora investeringar i järnvägen. Miljöpartiet vill bygga nya stambanor för höghastighetståg men också rusta upp och bygga ut järnvägen i hela Sverige. Även om den nationella plan som regeringen antog 2018 innebar en historiskt stor satsning på järnvägen är det inte tillräckligt. Investering i nya stambanor är nödvändigt för att råda bot på den kapacitetsbrist som finns på de befintliga banorna och som drabbar både gods- och persontågtrafiken. Vi behöver dem också för att kunna flytta resor från flyg till tåg.

Det här är en satsning som stärker ekonomin och som ger jobb åt många kategorier yrken, alltifrån ingenjörer som ska planera till den som faktiskt ska vara ute och gräva och anlägga järnvägen.

Betänkandet behandlar också Riksrevisionens granskning av statens planering för höghastighetståg. Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg att även om Riksrevisionen har fört fram kritik mot planeringen har den inte kritiserat utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. I den frågan har man inte tagit ställning.

Regeringen har i sin skrivelse sakligt bemött den kritik som Riksrevisionen har framfört. Till exempel tycker inte Riksrevisionen att fyrstegsprincipen har beaktats tillräckligt. Den menar att man genom exempelvis höjda banavgifter skulle kunna minska efterfrågan på tågtransporter, vilket faktiskt skulle gå stick i stäv med de mål och ambitioner som regeringen har om att öka både resandet och godstrafiken på järnväg.

Behovet av nya stambanor och ökad kapacitet är väl belagt i flera utredningar. Inom januariavtalet är vi överens om att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas.

Riksrevisionen menar också att projektet ”smugit igång” genom att tre sträckor nu ligger i nationell plan och kommer att startas under planperioden. Det är Ostlänken, det är Lund–Hässleholm och det är Göteborg–Borås. Dessa tre projekt ligger alltså med i den nationella planen, som togs fram med sedvanlig process under förra mandatperioden. Det kan knappast kallas för att smyga.

Det som behövs nu är ett tydligt beslut om att bygga ut helheten och att finansiera de nya stambanorna utanför nationell plan. På så sätt kan vi undvika att denna stora och viktiga investering tränger ut andra viktiga investeringar i järnvägen. Om stambanorna finansierades på ett annat sätt skulle 40 miljarder frigöras i nuvarande plan, och självklart skulle utrymmet bli större för andra investeringar även i den kommande nationella planen.

Det finns stora behov av att bygga ut järnväg i hela landet och att rusta upp befintliga banor. I januariavtalet framgår det att planeringen för att genomföra Norrbotniabanan i dess helhet ska intensifieras. En väl fungerande järnväg längs med hela Norrlandskusten är viktig för att knyta ihop hela landet och de städer och samhällen som finns längs med kusten och för att skapa rimliga restider så att vi minskar behovet av flygtrafik.

Även att bättre knyta ihop de nordiska huvudstäderna såsom Stockholm–Oslo och Stockholm–Göteborg–Köpenhamn samt de städer som finns däremellan skulle kunna få stora positiva konsekvenser för klimatet. För att järnvägen i de stora stråken ska få ett brett upptagningsområde

behövs också investeringar i många regionala banor där underhåll och kapacitet brister.

Fru talman! Under flera decennier har underhållet av järnvägen varit alltför lågt. I den nuvarande nationella planen har regeringen ökat ambitionerna. En historisk ökning på 47 procent, 40 miljarder, gör att strax över 150 miljarder läggs på drift, underhåll och trafikledning i den nuvarande planen. Men det behövs ett hårt arbete under lång tid för att komma i kapp med underhållet.

Miljöpartiet har en nollvision för tågstrul, och därför har det varit prioriterat för oss att under den här perioden när det har kört färre tåg satsa extra på järnvägsunderhållet, vilket regeringen har gjort med 720 miljoner. Även om delar av det här såklart är till för att kompensera för uteblivna banavgifter under denna tid vill jag ändå säga att det är otroligt viktigt att den här satsningen görs. Annars hade man faktiskt varit tvungen att skära ned på underhållet.

Det är viktigt att satsa på underhållet, inte bara för tågpassagerarnas skull. Även de som transporterar gods behöver en tillförlitlig järnväg. Regeringen har i sin godstransportstrategi stakat ut ambitionen att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart. Det är en viktig åtgärd ur klimatsynpunkt att flytta transporter till mer energieffektiva transportslag.

I förra veckan lade regeringen fram ett förslag om 200 miljoner kronor till godstransporter på järnväg, så kallad miljökompensation. Det är otroligt viktigt för att utjämna kostnaderna mellan trafikslagen. Och i fredags kom Trafikverkets färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Den har tagits fram med utgångspunkt i de regeringsuppdrag som myndigheten fick i godstransportstrategin.

I denna färdplan lyfts flera viktiga åtgärder fram som Trafikverket självt kan göra för att underlätta överflyttningen av gods, till exempel inom områdena kunskap och samverkan då vi vet att kunskapsnivån om hur man transporterar gods på järnvägen hos transportköparna är för låg. Också områden som planering och incitament, kapacitet och punktlighet och forskning och innovation lyfts fram.

Det finns mycket som Trafikverket självt kan göra, men det behöver också fattas beslut här i riksdagen om ytterligare åtgärder. Inte minst handlar det om att utjämna kostnaderna mellan transportslagen. Jag håller med om det som har framförts här tidigare om att det skulle behövas en avståndsbaserad vägavgift, även kallad kilometerskatt, för att även vägtrafiken ska ta en större andel av sina klimatkostnader. Men det kan också behövas en breddad ekobonus, som har utretts.

Det som jag tycker är mest intressant i färdplanen är att Trafikverket lyfter fram trimningsåtgärderna som oerhört viktiga. Det är åtgärder som återfinns i nationell plan men som inte namnges där, för där namnges bara objekt som har en omslutning på 100 miljoner eller över det.

Jag kan också konstatera att det under våren har kommit en rad intressanta utredningar som har kommit till på initiativ av Miljöpartiet. De handlar om ett nationellt biljettsystem, nattåg till flera europeiska städer och organiseringen av järnvägsunderhållet. Nu återstår ett genomförande av förslagen i de här utredningarna.

Det finns såklart olika utmaningar inom ramen för de processerna, men jag kan konstatera att järnvägen är stommen i ett hållbart transportsystem och det mest energieffektiva och klimatsmarta sättet att transportera

många och mycket. Miljöpartiet vill bygga ut järnvägen med nya stambanor för höghastighetståg och rusta upp och bygga ut järnvägen i hela Sverige.

(Applåder)

Prot. 2019/20:139

15 juni

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

Anf. 95 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Att bygga en höghastighetsjärnväg är en investering som innebär mycket stora kostnader: 230 miljarder i bästa fall, och många beräkningar pekar på uppåt 400 miljarder.

Riksrevisionen har iakttagit att planeringen har föregåtts av vaga beskrivningar av vilka problem investeringen ska lösa och att den samhälls-ekonomiska analys som föregår planeringen har brutit. Planeringen har även frångått fyrstegsprincipen som riksdag och regering har beslutat om och som innebär att alternativa, billigare åtgärder först ska övervägas innan man satsar på ny infrastruktur.

Andra styrmedel för att lösa exempelvis existerande kapacitetsproblem i järnvägsnätet har alltså inte prövats. De uppdrag som regeringen har gett om att utreda höghastighetsjärnvägen har varit för snäva, vilket är en förklaring till de vaga problembeskrivningarna.

Min fråga till Emma Berginger är om hon tycker att det är rimligt att vi på så lösa grunder och när Riksrevisionen kommer med så stark kritik mot planeringsprocessen lägger minst 230 miljarder och troligtvis mycket mer av skattebetalarnas pengar på detta.

Anf. 96 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är alldeles nödvändigt att vi lägger de medel som krävs för att vi ska kunna bygga ut järnvägen och därmed lösa de kapacitetsbrister som finns inom järnvägen och att vi då också bygger för moderna och snabba tåg.

Riksrevisionen har haft många påpekanden, men man kan konstatera att det här är ett av de projekt som har föregåtts av en hel rad olika utredningar. Inte minst Kapacitetsutredningen är väldigt tydlig med att det finns bristande kapacitet som behöver åtgärdas.

Man kan också konstatera att skulle vi till exempel bygga ut järnvägen i den befintliga sträckningen skulle det krävas mer järnväg, alltså en längre sträcka järnväg. Vi vet att vi också skulle ha oerhörda problem under byggtiden, för att kombinera att man bygger ut spår parallellt med befintliga spår är någonting som är oerhört komplext och ställer till med mycket oreda i trafiken. Det kan jag som kommer från Skåne och som ser det pågående järnvägsbygget mellan Malmö och Lund verkligen intyga. Det är ett projekt som är helt nödvändigt och där det kanske inte finns någon annan möjlighet till sträckning, men här har vi utrett ordentligt, genom det initiativ som Moderaterna faktiskt tog med Sverigebygget som sedermera kom att kallas Sverigeförhandlingen, vilken sträckning som är den bästa och förhandlat med de kommuner och aktörer som finns längs med sträckan och som nu väntar på ett besked.

Jag måste säga, fru talman, att Moderaterna och Kristdemokraterna, som har hoppat av sitt eget initiativ, sviker de här kommunerna och regionerna som har fått löften om stora investeringar i ny infrastruktur, vilket skulle leda till ökat bostadsbyggande och ökad arbetspendling inom de här

arbetsmarknadsregionerna och skapa en klimatsmart och hållbar tillgänglighet i de här regionerna.

Det finns alltså all anledning att göra de här investeringarna, fru talman.

(Applåder)

Anf. 97 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag kan konstatera att Emma Berginger inte svarade på frågan om det är rimligt att fatta ett beslut som kostar uppåt 400 miljarder när Riksrevisionen kommer med så skarp kritik mot förberedelserna för beslutet.

Enligt ett antal forskare från VTI, Stockholms universitet, Örebro universitet och KTH som skrev på DN Debatt i november tar höghastighetsbanorna också stora klimatpolitiska resurser från mer effektiva klimatåtgärder. I debattartikeln skriver de att höghastighetsbanorna inte kommer att betala tillbaka klimatskulden från själva byggandet av dem förrän mot slutet av det här århundradet. De hävdar att det talas för lite om miljökostnaderna för stål, betong och vägtransport för att försörja bygget av nya banor.

Miljöargumenten för höghastighetståg faller ihop som en misslyckad sufflé. Har Emma Berginger några argument kvar för varför vi ska satsa på något som är samhällsekonomiskt olönsamt, dåligt utrett och dessutom inte vettig klimatpolitik?

Anf. 98 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag vill tacka fru talmannen för att hon uttalar mitt namn korrekt. Jag vill understryka att det är Berginger jag heter och inget annat.

De 400 miljarder som Maria Stockhaus talar om är väl en siffra som hon har tagit från Stockholms Handelskammarens rapport. De har ungefär stuckit upp fingret i luften och tänkt: Det här blir nog mycket dyrare. Vilken siffra ska vi sätta på det? Vi sätter runt 400 miljarder. Det låter rimligt.

De har inte utgått från de siffror som är belagda i Trafikverkets egna utredningar om projektet. Där pratar man om 230 miljarder, plus minus 30 miljarder.

Det är ett projekt där man verkligen har gått på djupet med projektets klimatpåverkan, eftersom det finns en stark önskan om att det ska ha positiv klimatpåverkan. Men det måste såklart också vägas in att ett stort bygge av det här slaget har en negativ klimatpåverkan under byggtiden. Trafikverket konstaterade i sina egna rapporter att det tar mellan 5 och 35 år att betala tillbaka den klimatkostnaden.

På Trafikverket är man dock ganska dåliga på att bedöma överflyttningen mellan trafikslag. Till exempel är överflyttningen från flyg gravt underskattad. Man har inte tagit med att tillkommande resenärer som i dagsläget kanske väljer att ta flyget från Kastrup till Arlanda i framtiden i stället skulle ta tåget.

Tittar man på de mer klimatoptimistiska scenarierna kan man konstatera att återbetalningstiden är betydligt kortare. KTH Järnvägsgruppen, forskare de också, har gjort en utredning, och de pratar om att det är under tio års återbetalningstid. Och det gäller en anläggning som ska tjäna oss och skapa klimatnytta i över hundra år. Det tycker jag är en väldigt bra satsning.

Vi vet att vi ska ha nått nettonollutsläpp år 2045. Därför måste vi fatta avgörande beslut i dag.
(Applåder)

Prot. 2019/20:139
15 juni

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

Anf. 99 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Lagom till att den här debatten började fick vi ett positivt besked om att Mark- och miljööverdomstolen anser att det är helt korrekt att Preemraff får bygga vidare. Det kommer att leda till en del effekter som påverkar dagens debatt.

Över tid kommer det givetvis att innebära att vi får diesel eller bränsle som har bättre miljöprestanda än dagens. Men Lysekil ligger på ett näs. Dit tar man vägarna 161 och 162, vilket gör att den ökade produktionen kommer att leda till framför allt ökade lastbilstransporter.

Kommer Miljöpartiet att inom sitt regeringssamarbete verka för att inom ramen för den nationella planen, som vi väntar på, rusta upp Lysekilsbanan, Bohusbanan, järnvägen i Dalsland, järnvägen mellan Öxnered och Karlstad samt sträckan ned till Göteborgs hamn? Investeringar i järnväg i det området skulle nämligen innebära att den industrin, som är att jämföra med LKAB i Norrland, kommer att kunna transportera sitt gods på ett mer miljövänligt sätt än med dagens lastbilar.

Anf. 100 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Miljöpartiets inriktning på vår trafik- och transportpolitik och infrastrukturpolitik syftar till att vi ska klara de högt ställda ambitioner som regeringen har i klimatlagen. Där är målet att vi år 2045 ska ha netto-nollutsläpp i Sverige. Det innebär att i princip alla sektorer måste ha rört sig mot noll. En ytterst liten andel skulle alltså kunna tas om hand via någon form av CCS-tekniker. Det är vår inriktning och ambition när vi talar om investeringar i de olika trafikslagen. Det gäller också vår politik generellt.

Nu har Miljöpartiet varit med och fattat beslut om att det är regeringen som ska göra en bedömning och en prövning av Preemraff. Den startar egentligen i dag, i och med att regeringen får yttrandet från Mark- och miljööverdomstolen. Den prövningen måste få ha sin gång.

Om det skulle bli ett ja, vilket innebär en ökad belastning av de svenska utsläppen från Preemraff, ligger de klimatmål vi har fortfarande kvar. Det innebär i så fall att vi måste gå ytterligare längre i de ansträngningar som görs för att minska utsläppen från andra verksamheter och andra sektorer, för att vi ska kunna klara våra klimatmål.

Fru talman! Även om det kanske är en annan debatt skulle jag vilja höra Magnus Jacobsson resonera om hur han tänker sig att vi ska kunna nå våra miljö- och klimatmål om vi skulle skaffa oss ytterligare utmaningar i form av ökade utsläpp.
(Applåder)

Anf. 101 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Vi har redovisat det vid ett flertal tillfällen – det skulle exempelvis ske via elektrifiering. Men vi har fortfarande en del bränslen som under ganska lång tid kommer att behöva vara diesel. Vi hoppas att det kommer att vara miljövänlig diesel i form av skogsråvara. Då måste man kunna producera det.

Min huvudfråga var: Ämnar Miljöpartiet, vid ett ja, arbeta för att man kan flytta över så mycket som möjligt från lastbil till järnväg? I så fall behövs investeringar i det området.

Jag noterade också att Emma Berginger i sitt anförande nämnde att vi ska investera i de nordiska huvudstäderna. Det tycker jag är jättepositivt. Men exemplen var Stockholm–Oslo och Stockholm–Göteborg–Köpenhamn. Då kommer jag till min andra fråga. Vad är det som gör att Miljöpartiet inte vill förbättra sträckningen Oslo–Göteborg–Köpenhamn? Det är först när vi förbättrar även den sträckan som vi får den nordiska triangeln att fungera.

Jag har vid flera tillfällen i denna kammare noterat att många glömmer att det på just den sträckningen, Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn, bor 10 miljoner människor. Det är Nordens största befolkningscentrum. Men vi talar aldrig om det. Det är alltid Stockholm–Göteborg, Stockholm–Oslo eller Stockholm–Köpenhamn.

Det är jättebra att vi förbättrar för dem som bor i Stockholm. Vi ska låta hela landet leva, också Stockholm. Men jag är lite förvånad över att sträckningen Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn inte lyftes fram i anförandet.

Anf. 102 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag upprepar att jag heter Emma Berginger.

Emma Berginger och Miljöpartiet tycker att det är oerhört prioriterat att flytta godstransporter från lastbil till järnväg och sjöfart. Det är också regeringens strategi. Jag konstaterar att det finns olika saker vi behöver göra på det området.

Jag ska även kommentera den andra frågan från Magnus Jacobsson om sträckningen Stockholm–Oslo. Jag sa tidigare, i mitt anförande – det finns också väl dokumenterat i mitt manus – Oslo–Göteborg–Köpenhamn. Jag tänkte särskilt på det eftersom jag inledningsvis hade sagt att det handlade om de nordiska huvudstäderna, och Göteborg är ju inte en huvudstad, men likafullt en viktig stad.

Vi tycker alltså att det är viktigt att satsa på järnvägen på alla de stråken. Det är också oerhört viktigt att satsa på de mer regionala banorna så att vi också får ett mer finmaskigt nät av järnväg.

Fru talman! Jag vill säga att det är oerhört tråkigt att Kristdemokraterna har lämnat Sverigeförhandlingens resultat och höghastighetsjärnvägen bakom sig och att de vill svika de kommuner och regioner som har satt sin tilltro till att det skulle kunna bli en stor satsning på järnvägen. Förhoppningsvis kan vi som fortfarande står upp för projektet ändå fortsätta att driva det, och kanske kan Kristdemokraterna och Moderaterna på sikt återvända till projektet och vara med och ta åt sig äran för att genomföra den viktigaste infrastrukturinvesteringen det här århundradet.

Precis som sagts tidigare är att bygga nya stambanor ingenting som man gör varje år eller ens varje planperiod. Det sker kanske vart 200:e år eller i alla fall vart 150:e år. Just därför är det viktigt att vi får till de beslut som vi behövs nu. Då duger det inte att tacka nej till inbjudningar om att finansiera de nya stambanorna.

(Applåder)

Anf. 103 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det här är inte en debatt om Preemraff, men ifall regeringen skulle säga ja till expansionen av Preemraffs raffinaderi skulle det innebära ytterligare minst 1 miljon ton utsläpp i atmosfären. Här har regeringen att välja mellan två p:n, mellan Preem eller Parisavtalet. Jag hoppas verkligen att regeringen väljer Parisavtalet.

Jag tyckte inte att svaren var jättetydliga från Emma Berginger när hon började resonera kring om vi skulle säga ja etcetera. Man måste vara väldigt tydlig här och sätta klimatet först.

En annan viktig fråga – och det är den min replik till Emma Berginger främst gäller – är att vi har ett grundläggande problem i infrastrukturplaneringen. Vi har en infrastrukturplanering som inte utgår från våra klimatmål utan från en förväntad ökning av resandet. Nu har Klimatpolitiska rådet väldigt tydligt sagt att regeringen måste ändra så att vi får en infrastrukturplanering som utgår från klimatet. Glädjande nog har regeringen sagt att man är beredd att ändra på hur man planerar infrastruktur, så att man ska utgå från våra klimatmål.

Jag tycker att regeringen säger många bra saker, men det som oroar mig lite grann är att det tar väldigt lång tid. Man utreder och bereder väldigt mycket. Därför vill jag fråga Emma Berginger: När får vi en infrastrukturplanering som utgår från våra klimatmål?

Anf. 104 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! När det gäller frågan om Preemraff är Miljöpartiets inriktning att vi ska klara de klimatmål som är uppställda av regeringen och i Parisavtalet, som Sverige varit med och undertecknat. Sedan har regeringen att pröva Preemraff utifrån miljöbalken. Vi har från Miljöpartiets sida valt att vara med och driva igenom att man ska lyfta den här frågan till regeringen. Annars vet vi alla att vi hade haft punkt i dag, och så hade Preemraff haft en tillåtlighet. Vi ville som sagt få upp frågan på regeringens bord.

Resonemang kring utbyggnad av infrastruktur tycker jag att det är alldeles för tidigt för, måste jag erkänna. Jag tyckte att den frågan från en tidigare talare var lite märklig. Men jag är väldigt glad att jag fick frågan om prognoser för ökat resande och målinriktningar av Jens Holm. Det är en väldigt viktig fråga för Miljöpartiet.

Vi vill inte ha det här prognosbaserade planerandet. Vi vill ha ett målstyrt planerande där vi tittar på vilka mål vi vill uppnå. Vi vill uppnå klimatmålen, mål om trafiksäkerhet och mål om ett hälsosamt system för transporter. Därför är det viktigt att vi går mot mer av en målstyrd planering.

Det finns såklart olika ståndpunkter i den här frågan, precis som i många andra frågor. Men vår inriktning och vår strävan i förhandlingarna är att vi ska använda målstyrningen som ett viktigt instrument för att uppnå det som transportsystemet ska uppnå, nämligen ett bättre samhälle för oss alla. Just därför är det väldigt viktigt att vi får till en ökad målstyrning.

Anf. 105 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Om Preemraff vill jag bara säga att regeringen hade kunnat döma av den här frågan på en gång och inte låta den gå till Mark- och miljööverdomstolen. Det här är ett separat spår. Ifall regeringen säger nej

blir det ingenting, oavsett vad en domstol säger. Det är faktiskt lite speciellt. Detta hade jag önskat att regeringen hade gjort, men nu är det som det är. Jag hoppas verkligen att man sätter klimatet först och säger nej.

Min fråga var när vi får en infrastrukturplanering som utgår från våra mål, precis på det sätt som Emma Berginger har beskrivit här. Vi är helt överens om detta. Det som jag är mån om är att vi får det i närtid, så att vi inte fortsätter att bygga stora motorvägar och nedprioritera kollektivtrafik – järnväg etcetera. Det är så det fortfarande ser ut.

Det planeras för en jättestor motorväg ett par mil söderut härifrån, Tvärförbindelse Södertörn. Det finns också en stark lobbyism för att vi ska bygga Östlig förbindelse. Detta projekt finns i dagsläget inte med i den nationella planen, men tjänstemän på Trafikverket verkar tro det. De sitter och planerar för det och förhindrar bostadsutbyggnad, arbetstillfällen och annat.

Därför är det viktigt att regeringen sätter ned foten och är väldigt tydlig. Jag skulle till exempel vilja veta: Får vi en infrastrukturpolitik som utgår från våra klimatmål under den här mandatperioden? Ett sådant besked måste ett regeringsparti kunna ge, tycker jag.

Anf. 106 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jens Holm verkar vara väldigt inriktad på frågan *när* saker och ting ska ske. Vi som har arbetat inom politiken ett tag vet att frågan *när* ofta är svår att svara på inom politiken, eftersom den hänger på så många olika faktorer i förhandlingar och annat.

Jag kan konstatera att vi skulle behöva ha en starkare miljölagstiftning. Regeringen har lagt fram en klimatfärdplan som röstades igenom här i riksdagen förra veckan. I den här klimatpolitiska handlingsplanen finns det med en punkt om att vi ska se över all lagstiftning utifrån den klimatlag som vi nu har. Därför förväntar jag mig också att vi kommer att få tydligare lagstiftning som gör det möjligt för oss att ha en tydligare målinriktad planering, även inom infrastrukturuområdet.

Men till dess är såklart Miljöpartiets ambition och inriktning, även i förhandlingar om varje plan, att vi ska gå mot mer målstyrning i stället för prognosstyrning. Det var det som vi drev inför föregående nationell plan också. Vi kommer att ha den ambitionen även i det här planeringsarbetet. Det är någonting som vi för fram.

Vi är väldigt tacksamma att det är fler partier som lyfter den här frågan. Detta är någonting som vi måste arbeta med tillsammans, för det är en struktur som verkligen är institutionaliserad i Infrastruktursverige. Det är så här man gör – man tittar på Trafikverkets prognoser, trots att vi vet att de tenderar att alltid överskatta biltrafikens utveckling och underskatta kollektivtrafikresandets utveckling. Vi måste snarare gå mot att planera för det vi vill se i framtiden, i stället för att försöka planera för någonting fast vi inte riktigt vet hur det kommer att bli – tack och lov har det inte blivit så som Trafikverkets tidigare prognoser visat.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 10 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon

Prot. 2019/20:139
15 juni

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU17
Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon (prop. 2019/20:139)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 11 En förbättrad tillsyn på miljöområdet och livsmedelspolitik

*En förbättrad tillsyn
på miljöområdet och
livsmedelspolitik*

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2019/20:MJU19
En förbättrad tillsyn på miljöområdet och livsmedelspolitik (prop. 2019/20:137)
föredrogs.

Anf. 107 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag står bakom samtliga av Moderaternas reservationer men yrkar bifall endast till reservation 3.

Fru talman! Coronakrisen har satt fingret på ett problem som varit känt under lång tid: Sveriges självförsörjningsgrad är låg. För att öka den måste svenska livsmedelsproducenter få bättre villkor och bli mer konkurrenskraftiga.

I tider av kris blir det tydligt hur viktigt det är att säkra Sveriges tillgång till livsmedel. Men en ökad självförsörjningsgrad förutsätter just stärkt konkurrenskraft och ökad lönsamhet. Regelförenklingar och minskade kostnader för svenska livsmedelsproducenter är viktiga delar för att uppnå detta. Regeringen behöver leverera konkreta verktyg till lantbrukare runt om i Sverige för att kunna leva upp till livsmedelsstrategin.

I sammanhanget är det viktigt att lyfta fram det offentliga roll. Det offentliga kan inte ställa krav på produktionen och sedan självt köpa sådant som inte lever upp till kraven. Särskilda procentmål för till exempel ekologisk produktion är kanske inte rätt väg att gå, men däremot tydliga krav på miljö och djurhållning i den offentliga upphandlingen. Det offentliga måste vara ett föredöme men också leva upp till de regler och krav man själv sätter.

Sverige har bland Europas högsta avgifter för köttkontroll. Det innebär en klar konkurrensnackdel. Livsmedelsverket behöver effektivisera sin verksamhet, men det behövs också ett riktat stöd för att sänka avgifterna. Moderaterna har därför en särskild satsning i vår budget för att sänka köttkontrollavgifterna för enskilda lantbrukare, så att avgifterna ska ligga på en nivå närmare de europeiska konkurrenternas.

Vi får inte riskera att antalet nötkreatur blir mindre än vad det är nu. Det kommer bland annat att påverka den biologiska mångfalden negativt. Sverige hade vid årsskiftet det lägsta antalet nöt någonsin, och vi är det enda land i EU där mjölkproduktionen minskar. Att ha bland Europas

högsta avgifter för köttkontroll lägger inte grunden för god konkurrenskraft.

Svensk landsbygd har också problem med en alltför stor vildsvinsstam. Stammen har vuxit explosionsartat de senaste 20 åren, vilket orsakar problem för många lantbrukare som får sina grödor förstörda. Incitamenten för vildsvinsjakt behöver därför stärkas.

Det är bra att regeringen har lyssnat på Moderaterna vad gäller att tillåta småskalig försäljning av vildsvinskött. Men frågan utreds fortfarande, och det kommer troligen inte att bli verkligheten till den här jaktsäsongen, vilket är beklagligt.

Moderaterna liksom flera andra partier anser att jägare bör få sälja vildsvinskött direkt till konsument, med krav på att det är testat för trikiner och att jägaren kan visa upp ett testintyg. Eftersom jägare enligt vårt förslag endast ska få lov att sälja direkt till konsument kommer det att röra sig om småskalig försäljning, och berörda jägare kommer att kunna hållas direkt ansvariga för det kött de säljer.

Vidare bör lokala restauranger och näringsidkare enligt tysk modell få möjlighet att köpa viltkött direkt från jägaren. Det bör tillåtas förutsatt att köttet är testat där så krävs och att jägare som i mindre skala önskar sälja direkt till näringsidkare och restauranger är registrerade hos den kommun där vilthanteringen sker för att på så vis möjliggöra förenklade kontroller.

Det är helt enkelt dags att se över regelverken för en långsiktigt hållbar förvaltning av vildsvinsstammen genom utökad möjlighet till försäljning av vildsvinskött.

Fru talman! Att förenkla vardagen för landets företagare är en del av den moderata ryggraden. Vi ställer oss därför positiva till att effektivisera tillsynen inom miljöområdet och att tillsynen ska bli mer likvärdig i hela landet. Denna ambition måste dock överensstämja med en myndighetsutövning som sker på ett konsekvent och förutsebart sätt.

Vi vill av den anledningen understryka att så kallade testköp under dold identitet, vilket föreslås tillåtas för kemiska produkter och biotekniska organismer och varor, bara ska få användas i undantagsfall för att kontrollera att reglerna följs. Det är en åtgärd som bör användas endast när andra alternativ är uttömda.

Moderaterna anser även att det i föreskrifterna bör framgå att testköp endast ska få användas om det rör sig om en identifierad fara som går att härleda till en specifik produkt eller vara. Testköp ska alltså inte få användas för att en viss produkt eller varugrupp kan tänkas utgöra en fara.

Att myndigheter arbetar under dold identitet är ett stort avsteg från principen om att myndigheter ska arbeta under öppna former som är iakttagbara för medborgarna. Det måste därför finnas väl genomarbetade kontrollmekanismer på plats för att minimera risken att tillsynsmyndigheter använder sig av möjligheten på ett felaktigt sätt.

Sammanfattningsvis: Svensk myndighetsutövning måste vara konsekvent och förutsebar. Testköp under dold identitet ska därför bara få användas i undantagsfall för att kontrollera att reglerna följs. I det större perspektivet måste svenska livsmedelsproducenters konkurrenskraft stärkas och självförsörjningsgraden i Sverige öka.

Anf. 108 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till Sverigedemokraternas reservation 4.

När det kommer till förändringarna av tillsynsreglerna i miljöbalken har vi inte någon reservation. I stort sett anser vi att de är ändamålsenliga, och utrymmet för Sverige vid införlivningen är inte stort.

Inte desto mindre vill vi resa ett varningens finger för att EU-samarbetet hela tiden leder till mer reglering av samhället, företagens verksamheter och människors liv. Varje reglering kan upplevas som rimlig sett isolerad. Men summan av ständiga regleringar av nya områden och utvidgade och skärpta regler kan hämma näringslivet och ekonomin och göra samhället och människorna ofria.

När EU hela tiden utvecklar sig mot mer överstatlighet och reglering betyder det att vi har en annan union än vad den var 1995 och en annan union om fem år än vad den är i dag. I Tyskland talar man i dag i medier om att det är okej att ge bidrag och inte lån till Sydeuropa eftersom det blir logiskt i det mer integrerade EU som vi kommer att ha inom en nära framtid. Den bakomliggande tanken är att pengarna är mer eller mindre gemensamma i en union som alltmer liknar en nation. Det kallas solidaritet.

Fru talman! Därför uppmanar vi svenskar att följa unionens utveckling. Om man är förespråkare av dagens union är det inte säkert att man tycker om den union som finns om fem år. Ja eller nej till EU är kanske en fråga som kommer att få större relevans framöver.

Det utrymme som återstår för Sverige att lindra tillsynsbyråkratin och främja rättsstatens funktion ska vi sverigedemokrater utnyttja. Vi återkommer i höst med fler konkreta förslag på hur vi i Sverige ska kunna få tillsynen att fungera för att samtidigt stävja regelbrott och främja konkurrenskraft och utveckling.

Fru talman! Afrikansk svinpest är en hemsk sjukdom som drabbar tamgrisar och vildsvin. Den leder till stort lidande och riskerar att slå hårt mot grisnäringen om den kommer till Sverige. Den sprids snabbt i Europa och har ibland gjort hopp, som ett hundamilshopp när den kom till Belgien. Det var troligen gästarbetare från en annan del av Europa som spred den genom att slänga charkprodukter från gris i naturen.

Det finns EU-regler om information. EU-kommissionen säger att medlemsstaterna bör rikta sina informationsinsatser mot de grupper som utgör den största risken för att sprida smittan. Det finns vidare krav på att medlemsländerna ska informera om riskerna för afrikansk svinpest utmed alla större vägar och kontrollstationer vid landsgränsen. De medlemsstater som har sjukdomen ska också organisera och genomföra regelbundna informationskampanjer riktade till allmänheten.

Slutligen ska färskt kött samt vissa köttberedningar och köttprodukter förses med ett särskilt kontrollmärke. Men det finns ingen information som riktar sig till konsumenten, och konsekvenserna blir stora vid smittspridning. Därför har Sverigedemokraterna föreslagit att regeringen ska verka inom EU för märkning på produkter av gris från de länder där sjukdomen finns i dag med information om vad man ska undvika för att inte sprida smitta. Det minskar risken för att någon på grund av oförstånd sprider smittan till nya länder.

Prot. 2019/20:139

15 juni

*En förbättrad tillsyn
på miljöområdet och
livsmedelspolitik*

Utskottet anser att det inte finns någon anledning till ett tillkännagivande eftersom det pågår ett intensivt arbete på området. Det som görs är olika informationsinsatser genom annonser, webbinformation, broschyrer och kontakter med föreningar.

Att öka medvetenheten och att påverka mänskligt agerande är något som alla – Jordbruksverket, landsbygdsministern och EU-kommissionen – lyfter fram som centralt. Det är just därför man behöver en märkning av själva livsmedlet. Det når ju definitionsmässigt alla personer som riskerar att sprida svinpest via livsmedel.

Fru talman! Jag vill också kort passa på att nämna hur viktigt det är att det blir lättare för jägare att få avsättning för vildsvinskött för att de problem som finns i dag med vildsvin ska vändas till möjligheter. Efter tidigare tillkännagivanden har regeringen satt fart på arbetet. Det är bra. Men fortfarande saknas åtgärder för att ändra attityder till jakt. Med tanke på de strömningar som finns i dag med trakasserier av jägare och lantbrukare utifrån extremistiska idéer är ett sådant arbete mycket viktigt. Vi vidhåller därmed vår reservation om detta.

Fru talman! Slakteri- och vilthanteringsanläggningar ska betala en avgift till Livsmedelsverket för offentlig kontroll. Sverige hade så sent som i fjol bland Europas högsta avgifter för köttkontroll. Detta innebär en klar konkurrensnackdel för våra svenska lantbrukare.

På grund av nya EU-regler infördes ett nytt avgiftssystem för kontroll vid slakt vid årsskiftet. Regeringen budgeterade 107 miljoner för att mildra effekterna för slakterier och lantbrukare. Trots det har det nya systemet lett till ett par negativa effekter.

Fjäderfäbranschen har fått ökade omkostnader, och slakterier på mindre orter riskerar att missgynnas. Det kan förstärka kraftgången för jordbruket i mindre områden och därmed leda till en fortsatt minskad livsmedelsproduktion i Sverige, tvärtemot vad alla partierna har enats om genom livsmedelsstrategin. Jag vill passa på att nämna att vi i Sverigedemokraterna lade fram förslag om 70 miljoner extra på detta område i vårt budgetförslag.

Livsmedelsverket arbetar nu med att justera avgiftssystemet och effektivisera slakterikontrollen. Näringsdepartementet överväger en ny modell för avgifterna till nästa år. Det är positivt.

Vi fick dock nyligen, den 10 juni, svar från landsbygdsministern att inga ytterligare medel tillförs detta år för att hjälpa fjäderfäbranschen och slakterier på mindre orter. Det finns alltså betydande osäkerheter hur regeringen tänker agera vad gäller stöd till slakterikontroll 2021 och framåt.

Det finns med andra ord all anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande på området. Det behövs även framgent ett riktat stöd för att avgifterna ska bli lägre för enskilda lantbrukare och ligga på en nivå som närmar sig våra europeiska konkurrenters och inte ligger högre.

Anf. 109 MAGNUS EK (C):

Fru talman! Jag vill inleda mitt anförande med att yrka bifall till reservation 6.

Fru talman! Här i kammaren talar vi tack och lov ganska ofta om värdet av svensk livsmedelsproduktion, även om man ibland kan få intrycket av att vi bara gör det ur en försörjningssäkerhetssynpunkt. Andra gånger låter det som om det framför allt handlar om biologisk mångfald.

Jag vill inleda mitt anförande med att trycka på alla de enskilda delar som tillsammans bildar en större helhet och som är anledningen till att vi i den här salen bör verka för att stärka förutsättningarna för den svenska livsmedelsproduktionen.

Som mina kollegor tidigare har varit inne på är det självklart viktigt att vi har en livsmedelsförsörjning som bär sig i ett krisläge. Vi ska veta att även om vi hamnar i ett läge där världshandeln stannar av eller om vi, gud förbjude, skulle hamna i ett krig eller en annan svår kris ska vi fortfarande kunna försörja befolkningen. Men det som jag tror ligger närmare till hands när vi inte är i den typen av kristider är ändå de stora värden som bör framgå för var och en som ger sig ut utanför svenska tätorter eller städer.

Det handlar om de öppna landskapen, som både är en glädje för oss som bor i det här landet och som lockar turister hit från Europa och hela världen.

Det handlar om den biologiska mångfalden, som vi är både stolta över och som bygger upp det landskap som lockar turister och som gläder oss.

Det handlar om den tillväxt som gör att svensk landsbygd inte, fast det har siats om det så många gånger, är utarmad utan fortsätter att vara en plats där människor vill bygga och bo.

Av dessa anledningar bör vi sträva efter att bibehålla, stärka och utveckla svensk livsmedelsproduktion. Att jag tror att det finns ett värde i att politiken främjar detta är en bärande anledning till att jag en gång i tiden engagerade mig i Centerrörelsen. Att jag tror att detta är helt avgörande både för människa, för natur och för framtiden för Sverige är en stor anledning till att jag fortsätter att gå till jobbet här i kammaren i Sveriges riksdag.

Vi i Centerpartiet vill stärka individernas möjlighet att bidra till det här men också till att göra medvetna val och hållbara val när man handlar mat.

För konsumenterna är det i dag svårt att göra ett upplyst val när det kommer till exempelvis klimataspekter på livsmedel. Samtidigt vet vi att detta är någonting som efterfrågas mer och mer, inte minst av personer i min ålder. Man ska kunna veta vilken påverkan maten har haft redan innan den har hamnat på ens tallrik. Det är faktiskt så att tre av fyra konsumenter vill kunna välja mat med lägre klimatpåverkan. Jag vet inte vad den fjärde konsumenten vill göra, men jag tycker att de tre har helt rätt inställning.

Vi i Centerpartiet vill därför se en tydlig och obligatorisk klimatmärkning av livsmedel, ungefär som de näringsdeklarationer som redan finns för att underlätta konsumenternas val.

Denna klimatmärkning bör omfatta såväl importerade som inhemskt producerade livsmedel, för ärligt talat vet vi ju att denna debatt ofta förenklas till en kamp mellan det inhemska och det importerade. Vi kommer förmodligen att ha kvar importerad mat i Sverige, men om svensk mat ska kunna hävda sig är det viktigt att man kan se vilken påverkan den har haft på klimatet.

Vi vill att utsläppen ska beräknas ur ett livscykelperspektiv där utsläpp från transporter och förpackningar ingår, för detta är något som ofta kommer bort. Det handlar inte bara om vad exempelvis en ko har bidragit till eller hur mycket mina gurkor har kostat klimatet. En helt avgörande fråga är också vilken väg de har tagit fram till min tallrik. Vad har de bidragit med under hela produktionen?

Inledningsvis bör de produkter som har det högsta klimatavtrycket omfattas. Vi har nämligen inga illusioner om att detta inte kommer att vara utmanande att utveckla och se till att det fungerar på ett så gott sätt som vi skulle kunna önska. I förlängningen bör dock även fler varor och tjänster kunna omfattas av den här typen av klimatdeklarationer.

Fru talman! Av samma anledning, att vi konsumenterna ska kunna göra hållbara val, vill Centerpartiet också se att vi ändrar märkningen ”bäst före” till ”minst hållbar till”. Det kan verka som en ganska liten förändring, men om vi ska kunna minska matsvinnet – och det behöver vi göra, för det är på tok för högt i dag i Sverige – vet vi att det framför allt är två saker som vi behöver göra, oavsett om vi är konsumenter, handlare eller fattar beslut om de offentliga livsmedelsinköpen: Vi behöver se till att vi slutar köpa på oss för mycket, och vi måste använda vårt sunda förnuft så att vi inte kastar bort mat som skulle kunna användas.

Den här förändringen syftar just till att styra mot det. Både handlare och vi som handlar ska kunna använda vårt sunda förnuft innan vi kastar bort mat. På samma sätt vill vi se att EU:s regelverk för bäst-före-datum ses över för att minska matsvinnet.

Fru talman! Det har redan nämnts i den här debatten, men antalet vildsvin i Sverige har blivit ett stort problem för jordbruket, för skogsägarna och för trafiken. Förra året uppskattade Sveriges lantbruksuniversitet att den svenska vildsvinsstammen orsakade skador för 1,1 miljarder.

Här i kammaren, inte minst den här våren när vi har kastat ändringsbudgetar fram och tillbaka, kanske man blir lite sifferblind. 1,1 miljarder kanske inte låter så mycket. Men när man står ute i verkligheten och ser vart dessa 1,1 miljarder försvinner, nämligen i minskade skördar och sämre skogstillväxt, är det kännbara pengar.

Det känns i plånboken när vildsvinsskadorna ökar, men som markägare och förhoppningsvis en dag lantbrukare kan jag säga att det känns nästan lika mycket i själen när man står och tittar på betesmarker som är brukade, hävdade och betade i generationer där vildsvinen över en natt kan gå fram och fördärva de värden som har byggts upp under hundratals år.

Vi löser inte detta enbart genom livsmedelspolitiken, men den kan vara ett viktigt verktyg. En anledning till att jakten inte är så stor som den skulle behöva vara är att det inte finns tillräcklig avsättning för vildsvinsköttet. Det är smakrikt och antibiotikafritt – det kan ni ta från mig om ni inte vet det själva – men det är alldeles för få som utnyttjar möjligheten att också äta av den här resursen.

Centerpartiet anser att vi bör verka för åtgärder som leder till ökad efterfrågan på svenskt vildsvinskött. Vi vill se det just som en resurs som ska utnyttjas. För att göra detta möjligt behövs förenklade regler som förbättrar möjligheten att få ut viltkött till konsumenten, butiker och restauranger.

Det är därför glädjande att vi tillsammans med regeringspartierna och Liberalerna har kommit överens om ett förslag till regelverk som ligger helt i linje med de förslag som vi tidigare har drivit här. Det är ett förslag som bör kunna bidra till att förenkla och få ut vildsvinskött till konsumenterna och i förlängningen också kan leda till att vi kan minska stammen till hållbara nivåer.

Vi följer därför inte upp de visionsförslagen utan lägger det som ett särskilt yttrande i betänkandet. Vi kommer dock att fortsätta att verka tills det här faktiskt har kommit till stånd.

Det finns mycket annat som man skulle vilja hinna med att tala om, till exempel dricksvattenförsörjningen som vi vet kommer att bli mer av ett problem i ett land som länge har varit vant vid att vatten finns i överflöd. Tyvärr ser jag nu att jag endast har en enda sekund kvar, så jag tackar för mig.

Anf. 110 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Vi står självfallet bakom alla våra reservationer, men för att vinna tid vid voteringen yrkar jag bifall endast till reservation 10.

I vår omställning till ett mer fossilfritt och hållbart leverne säger många att det är tre b:na som måste förändras: bilen, biffen och beteendet. Det här, vill jag hävda, är delvis en sanning med modifikation.

Vårt svenska lantbruk är i dag mycket hållbart, även om det självfallet finns förbättringspotential. Om vi skulle sluta äta vårt högkvalitativa svenska kött från svenska bondgårdar skulle vi göra vår miljö en björntjänst. I synnerhet djuren i våra hagar är med och bidrar till den biologiska mångfald som vi eftersträvar.

De metanutsläpp som bland annat våra kor får klä skott för blir verkligen, om fru talmannen ursäktar, en fis i rymden jämfört med många andra utsläppskällor som verkligen behöver hanteras. Även om metan är en potent gas cirkulerar den inte runt i atmosfären så länge förrän den upplöses.

När det gäller beteende måste vi få till en attitydförändring, nämligen att vi ska köpa svenskt kött i våra butiker. Där kan vi som konsumenter absolut bli bättre.

Dock är det svårare att beställa rätt maträtt på våra restauranger. Därför anser vi kristdemokrater att krav på produktursprung ska införas på menyerna just för att du ska veta vad du köper. Du ska som konsument ha möjlighet att göra ett aktivt val och köpa svenskt. Du kan givetvis alltid ställa en fråga till personalen, men ibland kan det uppfattas som omständligt och du avstår av olika skäl. Vi anser därför att det bör framgå av menyn vilket ursprung huvudingrediensen i maträtten har, och det kan ha avgörande betydelse för hur mycket och vilka restprodukter du kan förväntas konsumera och hur villkoren ser ut för dem som faktiskt har producerat maten.

Ett exempel där det kan skilja sig mycket mellan producentländer är antibiotikaanvändningen i köttproduktionen. Information om djurhållning, arbetsvillkor och besprutningsgrad behöver konsumenten också känna till för att kunna göra medvetna val. Även konsumenter som serveras mat inom de offentliga verksamheterna, såsom skolor, vård och omsorg, bör få information om matens ursprung. Därför bör även kommuner och regioner uppge ursprungsland på menyerna för de köttråvaror som använts. Utöver en obligatorisk ursprungsmärkning av kött och fisk på restauranger anser vi alltså att även storhushåll och livsmedelsindustrin ska omfattas av kravet på obligatorisk ursprungsmärkning.

Fru talman! Vi vet inte hur livsmedelsproduktionen ser ut år 2030, varken i Sverige eller i världen, än mindre vilken produktionsform som är mest attraktiv eller vilka varor som våra konsumenter efterfrågar. Kristdemokraterna vill skapa möjligheter för konsumenterna att göra medvetna val för att möta sina egna och omvärldens behov.

Konsumenters efterfrågan och köpvilja är i hög grad styrande för de livsmedel vi i dag konsumerar och vilka som säljer bäst. Politiken ska inte tvinga konsumenten till särskilda val, men däremot ska politiken säkerställa att information finns tillgänglig så att konsumenten kan välja. Det kan exempelvis ske genom tydlig och lättillgänglig information i form av bland annat miljömärkningar – till exempel nyckelhålet – och ursprungsmärkningar, konsumentupplysningstjänster, produktinformation i butiker och webbaserad information. Detta möjliggör för konsumenter och andra aktörer att göra ansvarsfulla och hållbara val av produkter och tjänster för att ställa om till mer hållbara livsstilar. Men det är alltså konsumenten som ska göra valet; det är inte vi politiker som ska välja åt konsumenten.

Fru talman! Bra ursprungs- och innehållsmärkning ökar konsumentmakten och ökar chanserna att göra medvetna val. Europas länder har skiftande djurskyddslag, och i de flesta avseenden har Sverige ett starkare djurskydd än övriga länder. Därmed missgynnas vi tyvärr i den europeiska konkurrensen.

Gemensamma regler för ursprungsmärkning kan leda till ökade krav på bättre djurskydd i Europa. Därför vill Kristdemokraterna att samma regler för ursprungsmärkning även ska gälla för kött från andra djurslag än nöt. EU-kommissionen ska använda sina möjligheter till vite mot länder som bryter mot djurskyddsregler, vilket snedvrider konkurrensen på den inre marknaden.

Fru talman! När vi hade vår debatt tidigare i våras om cirkulär ekonomi talade jag om vikten av att minska vårt matsvinn. Även andra talare har tagit upp frågan. Vi borde kunna hjälpa våra butiker så att de kan förädla vissa livsmedel vars datum håller på att gå ut. Jag vill passa på att lyfta upp denna fråga här eftersom den likaväl skulle passa in i det här betänkandet. Här kan alltså regelförenklingar som riksdagen kan anta vara med och minska svinnet utan att vi för den skull tummar på matsäkerheten. Låt butiker få förädla mat som håller på att gå ut på datum i stället för att maten ska kasseras. Om det är något ställe där vi verkligen kan ändra vårt beteende är det här. Det är inte förbjudet att lukta och smaka på maten även om bäst-före-datum har passerats.

Fru talman! Här blir det repris från alla tidigare talare. Jag kommer nu in på viltkött.

Kött från vilt är en högvärdig proteinkälla med ett mycket lågt klimatavtryck. Därför är det viktigt med ett regelverk som underlättar småskalig beredning och försäljning av viltkött. I Sverige har vildsvinsstammen vuxit explosionsartat de senaste 20 åren, vilket orsakar problem för många lantbrukare som får sina jordbruksgrödor förstörda när vildsvinen bökar efter föda. Nu kan vi även se liknande skador på grund av dovhjortens framfart.

I Sverige beräknas att det finns 200 000–300 000 vildsvin. Förmodligen kommer stammen att fortsätta att öka och sprida sig. Vildsvinens höga förökningstakt medför att en lokal population årligen kan fördubblas under gynnsamma förhållanden. Tack vare vildsvinens förökningstakt borde vi få ut mer kött på marknaden, men då måste det löna sig att fälla vildsvin och sedan sälja köttet.

Det är glädjande att det under det senaste året har rört på sig i frågan och att vi nu ser förenklingar vad gäller hjälpmedel vid jakt och i vilthante-

ringen, som föreslogs i Livsmedelsverkets rapport som presenterades strax före jul.

Tidigare har vi i Sverige importerat stora mängder vildsvinskött, bland annat från Tyskland och Polen motsvarande 70 000 grisar. Men vi har inte kunnat sälja vildsvinskött från Sverige i samma grad eftersom det av Livsmedelsverket har setts som ett främmande kött. Vad är då vildsvinskött från kontinenten om svenskt vildsvinskött anses som främmande?

Vi hoppas nu att de fyra myndigheterna som har fått i uppdrag att ta fram förslag till förenklad hantering lyssnar på de krav som har ställts och att de snart kommer till skott. Tyvärr verkar det som att myndigheterna tar lite för god tid på sig. Som vi hörde tidigare ser det inte ut som att vi får besked under innevarande år.

Slutligen, fru talman, gör jag ett långt trestegsjobb in i idrottens värld.

Under de senaste åren har bruket av kosttillskott, inklusive sport- och bantningsprodukter, medfört ett tiotal dopningsfall inom svensk idrott. Att dopningsklassade substanser förekommer i kosttillskott är bara ett exempel på olika typer av läkemedelsliknande och potentiellt hälsovådliga ämnen som kan ingå i kosttillskott.

Under hösten 2010 presenterade Malmö stad rapporten *Livsmedelskontroll av kosttillskott i hälsokostbutiker m.m.* Resultatet var nedslående. 21 av de 85 granskade tillskotten var att betrakta som läkemedel och borde därmed aldrig ha marknadsförts och sålts som kosttillskott.

Kosttillskott definieras som livsmedel, och enligt dagens praxis är det upp till varje kommun, inte Livsmedelsverket, att utöva tillsyn och besluta om eventuellt saluförbud mot kosttillskott. Det kan betyda att alla Sveriges kommuner måste fatta samma beslut innan en produkt helt kan stoppas. Det är en orimlig byråkrati som innebär att illegala produkter kan finnas tillgängliga i grannkommunen.

Om Livsmedelsverket centralt skulle ha befogenhet att fatta beslut om saluförbud mot hälsovådliga kosttillskott när det rör sig om produkter som är nationellt tillgängliga skulle vi kunna minska tillgången på ett mer effektivt sätt. Livsmedelsverket har tidigare betonat att det bör inrättas en nationell funktion för övervakning av e-handel med fokus på kosttillskotts-försäljning, men det verkar inte ha blivit verklighet än. Ytterligare ett sätt att skapa en tydligare reglering av kosttillskotten vore om tillverkare och distributörer av kosttillskott hade skyldighet att anmäla sina produkter till Livsmedelsverket innan de når marknaden.

Det bästa är dock att äta en varierad kost av högkvalitativ mat; så ät svenskt, ät säsong och ät upp!

Anf. 111 NINA LUNDSTRÖM (L):

Fru talman! Jag ställer mig bakom Liberalernas reservation nr 5 om konsumentinformation avseende fisk.

Inom ramen för januariavtalet har Liberalerna enats med Centerpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet om ett antal åtgärder för att utveckla det hållbara fisket. Utöver det som genomförs som en följd av januariavtalet är det viktigt för Liberalerna att konsumenten kan bidra till ett mer hållbart fiske- och vattenbruk genom att göra medvetna val vid köp av fisk och skaldjur. Därför vill Liberalerna se en tydlig och enkel märkning som visar att fisket bedrivs på ett hållbart sätt vad gäller fiskbestånd och klimatpåverkan.

Prot. 2019/20:139

15 juni

*En förbättrad tillsyn
på miljöområdet och
livsmedelspolitik*

Fru talman! Vildsvinsfrågan har tagits upp i debatten av flera talare, och jag tänker också uppehålla mig vid den fråga som faktiskt berör många medborgare, bland annat de som brukar mark och förvaltar skog. Häromkvällen hade jag nöjet att få en guidning av hur det kan se ut på Södertörn när vildsvinen dyker fram i skymningen. Samtidigt som det är mäktigt att se djuren ute på ängarna kan jag förstå dem som brukar marken, nämligen att de ställer till med stora utmaningar.

Vad gäller hantering av och jakt på vildsvin behövs många åtgärder. Regeringspartierna tillsammans med Liberalerna och Centerpartiet har också arbetat intensivt för att få fram fler åtgärder.

Riksdagen har vid flera tillfällen påtalat att reglerna måste förenklas för att underlätta avsättningen för viltkött. Det är bra att det råder bred samsyn i riksdagen i dessa frågor. Att leverera viltkött till privatpersoner, butiker och restauranger bör underlättas. Samtidigt är det viktigt att regelverket utformas så att de viltprodukter som når konsumenten måste hålla lika hög livsmedelssäkerhet oavsett distributionssätt.

Som tidigare nämnts här redovisade Livsmedelsverket i december 2019 regeringsuppdraget om förenklade förfaranden för avsättning för svenskt vildsvinskött i rapporten *Avsättning av svenskt vildsvinskött*. Det är viktigt med spårbarhet, och det är viktigt att den administrativa bördan är låg.

I budgeten för 2020 avsattes 13 miljoner kronor till Jordbruksverket för genomförande av ett vildsvinspaket under 2020. För 2021–2025 beräknas 9 miljoner kronor årligen för åtgärden. I april 2020 beslutade regeringen om ett antal uppdrag till olika myndigheter för att genomföra åtgärder i vildsvinspaketet inom ramen för livsmedelsstrategin.

Under 2020 stöds också arbetet med att vidareutveckla smittskyddsprogrammet Smittsäkrad besättning gris. Syftet är att stärka tamgrisbesättningarnas generella smittskydd med särskilt fokus på skyddet mot afrikansk svinpest, som också nämnts här. Detta är otroligt viktiga frågor.

Under 2021–2025 fortsätter arbetet med att vidareutveckla smittskyddsprogrammet Smittsäkrad besättning gris. Hur vi ska skydda tamgrisarna är, som vi hörde tidigare i debatten, en fråga som berör många europeiska länder.

Även Livsmedelsverket har inom ramen för vildsvinspaketet fått ett antal uppdrag för 2020–2022. Bland annat ska man utreda och lämna förslag på ett system för hantering av subventioner i fråga om vildsvin för trikinanalyser, cesiumanalyser och hantering av riskavfall.

Vi i Liberalerna menar att det är viktigt att ha koll på vildsvinsstammen för att förebygga och se till att vi också har friska tamdjur. Det sambandet är otroligt viktigt.

Fru talman! Regeringen har gett SVA i uppdrag att utreda förutsättningarna för att skapa ett samlat digitalt system för spårbarhet av vildsvinskött inom ramen för livsmedelsstrategin. Det digitala systemet ska medföra att spårbarheten upprätthålls för varje skjutet vildsvin, från jägare till konsument. Det finns starka skäl att se till att konsumenterna har adekvat information. Det gör att konsumenterna kommer att uppskatta köttet oerhört mycket mer. En slutredovisning av uppdraget och en ekonomisk redovisning ska lämnas till regeringen och Tillväxtverket.

De regionala förvaltningsplanerna ska ha tydliga regionala målsättningar för vildsvinsförvaltningen. Länsstyrelsen i Kronobergs län ska samordna redovisningen av förvaltningsplanerna till regeringen senast den 31 januari 2022. Länsstyrelsen i Kronobergs län ska verka för att jägare som vill leverera små mängder vildsvinskött direkt till konsumenter registrerar sig i Primör och att registret hålls uppdaterat.

Varför räknar jag upp alla dessa åtgärder, fru talman? Jo, av det skälet att frågan berör så många i den här debatten. Det är också viktigt att framhålla de goda insatser som görs.

Vi ser positivt på arbetet med vildsvinspaketet och att det också finns finansiering för dessa åtgärder. Det är viktigt att göra jakten på vildsvin mer möjlig genom att se över kostnadsbilden. Paketet handlar både om att öka efterfrågan på vildsvinskött och om åtgärder för att underlätta avsättningen för vildsvinskött på marknaden med bibehållen hög livsmedels-säkerhet. Och, som sagt, konsumentperspektivet är viktigt i detta arbete.

Vi i Liberalerna hoppas att paketet även kommer att leda till bättre förvaltning av vildsvinstammen. Som nämnts i debatten är de skador som uppstår i markerna och i skogen ett bekymmer. Det är positivt om efterfrågan på vildsvinskött ökar och avsättningen på marknaden underlättas. Men även om avsättning inte finns på konsumentmarknaden kommer förvaltningen av vildsvinsbeståndet att vara viktig också i fortsättningen.

Vi ser fram emot det fortsatta arbetet och hoppas på ytterligare åtgärder om det här inte räcker till. Men vi tror att det går att komma en bra bit på vägen med de åtgärder som vidtagits, och vi ser fram emot de kommande åtgärderna.

Anf. 112 MARKUS SELIN (S):

Fru talman! Klart som korvspad, dra dit pepparn växer, från ax till limpa och få igen för gammal ost – vår mat färgar vår historia, vår samtid och även vårt språk. Vår mat och våra livsmedel är en livsnödvändighet och en del av vår kultur och vår framtid.

Fru talman! Apropå historia och våra livsmedel kan det inledningsvis vara värt att påminna sig om vad vi socialdemokrater har gjort bara fram till nyligen.

Vi har tagit fram en långsiktig livsmedelsstrategi för att öka svensk matproduktion.

Vi har infört strängare straff för matfusk och drivit på för mindre mängd farliga kemikalier och bättre märkning i EU.

Vi har gett kommuner möjlighet att köpa mer miljöinriktat och svenskt genom en ny upphandlingsmyndighet.

Vi har med bättre regler inlett en satsning på ökad ekologisk produktion.

Och efter torkan den heta sommaren 2018 tog vi socialdemokrater fram ett krispaket för svenskt lantbruk som saknar motstycke i modern svensk historia med 1,2 miljarder kronor till stöd för våra svenska bönder för att lindra torkans effekter.

Fru talman! Vi debatterar här i kammaren i kväll miljö- och jordbruksutskottets betänkande 19 *En förbättrad tillsyn på miljöområdet och livsmedelspolitik*. Betänkandet behandlar motioner som väckts om livsmedelspolitik. De handlar om förbättrad tillsyn, offentlig upphandling, livsmedelskontroll, livsmedelsmärkning, ekologiska produkter, vildsvinskött

och nya livsmedel. Betänkandet rymmer även propositionen *Förbättrad tillsyn på miljöområdet*.

Låt mig börja med regeringens proposition. Den föreslår nya och ändrade bestämmelser i miljöbalken. Syftet är att anpassa miljöbalken till den nya EU-förordningen om offentlig kontroll och EU-förordningen om marknads kontroll.

Propositionen innehåller också nya bestämmelser som syftar till att effektivisera och förtydliga tillsynen enligt miljöbalken.

Regeringen föreslår även att det ska vara möjligt att köpa produkter under dold identitet, vilket ofta kallas testköp. Kontroll genom testköp ska säkerställa att våra uppställda krav uppfylls där det är nödvändigt för att skydda människors hälsa och miljön. Om testköp sker ska näringsidkaren underrättas och få ta del av resultatet så fort det är lämpligt.

I januariavtalet med dess 73 punkter och fyrpartiuppgörelsen mellan oss socialdemokrater, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna finns en särskild punkt, punkt 25, som behandlar svensk livsmedelsproduktion och hur konkurrenskraften inom det svenska jordbruket ska stärkas.

Svensk livsmedelsproduktion är avgörande för jobb och tillväxt på landsbygden. Ett kraftfullt bondepaket kommer att genomföras för att stärka likviditeten och konkurrenskraften.

Insatser ska också genomföras för att stödja utvecklingen mot fossiloberoende jordbruk.

Sverige ska internationellt arbeta för minskad antibiotikaanvändning i djurhållningen. Vi ska införa ursprungsmärkning av kött och fisk på restauranger och i storkök.

Som ett led i arbetet med att utveckla de offentliga upphandlingarna antog regeringen redan i juni 2016 en nationell upphandlingsstrategi för att skapa förnyelse inom offentlig sektor och i näringslivet. Målet är att få fler myndigheter att använda offentliga inköp som ett strategiskt verktyg. Strategin innehåller sju inriktningsmål, och kopplat till dessa mål finns tips och råd om hur verksamheten kan arbeta för att uppfylla målen.

Fru talman! Den nationella livsmedelsstrategin med sikte mot år 2030 är den första svenska livsmedelsstrategin som omfattar hela livsmedelskedjan. Det handlar om regler, villkor, oss som konsumenter, marknaden, kunskap och innovation. Denna strategi ska bidra till att potentialen för hela livsmedelskedjan utnyttjas fullt ut. Med ökad och hållbar produktion av mat får vi fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Konsumenter ges bättre förutsättningar att göra medvetna val.

Strategins handlingsplaner 1 och 2 omfattar konkreta insatser samt åtgärder och uppdrag för att uppnå strategins målsättningar. Låt mig få exemplifiera. Regeringen avsatte till exempel 1 miljard kronor för genomförandet av livsmedelsstrategin under 2017–2019, vilket innefattade närmare 50 konkreta åtgärder. Det handlar om satsningar på stöd till branscher, samverkan, samordning, forskning, innovation, hållbarhet, lönsamhet, konkurrenskraft och främjande av svensk livsmedelsexport. Det handlar om jobb, helt enkelt – jobb som gör att hela Sverige lever och som ger oss mer pengar att satsa på mer välfärd. Det här är bra!

I budgetpropositionen för i år och 2020 föreslog regeringen att livsmedelsstrategin förstärks än mer. Nu uppgår den till 261 miljoner kronor i år och 122 miljoner kronor per år under perioden 2021–2025.

Livsmedelsstrategin har även mål för ekologisk mat: 30 procent av den svenska jordbruksmarken ska utgöras av ekologisk jordbruksmark 2030, och 60 procent av den offentliga konsumtionen ska utgöras av ekologiska produkter 2030.

Offentlig upphandling ska ha högre ambitioner när det gäller till exempel djurskydd, miljöarbete och svenskt vilt. Vilt är välsmakande och miljövänlig, lokalproducerad mat.

Jordbruksverket utvärderar livsmedelsstrategin löpande, och vart fjärde år görs en analys som går djupare.

Fru talman! Också EU:s gemensamma jordbrukspolitik är en viktig aspekt av livsmedelsstrategin. EU:s livsmedelsstrategi från jord till bord är under sjösättning just nu. Den är central för att förverkliga EU-kommissionens gröna giv, som i sin tur är en tillväxtstrategi med målet att skapa en klimatneutral union till 2050. Från jord till bord handlar om att bygga ett hållbart livsmedelssystem för konsumenter, producenter, klimatet och miljön och syftar även till att göra EU:s livsmedelssystem till en global standard. Detta är välkommet och ytterligare ett gynnsamt resultat av vårt EU-samarbete. Det är bra!

Fru talman! Med detta betänkande skulle många kunna tänkas bli heta på gröten eller hållas på halster. Vi slipper kanske pajkastning eller att lägga lök på laxen, eller att någon försöker koka soppa på en spik. Detta handlar nämligen i slutändan om vad vi stoppar i munnen, vad som mättar våra magar och vad som ger oss energi och glädje. En energirik och hälsosam livsmedelspolitik kommer att gagna oss här i dag, våra barn och våra barnbarn.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till förslaget som helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 113 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Vi behöver en effektiv miljötillsyn för att uppnå ett högt skydd för människors hälsa och för miljön samt för att nå en långsiktigt hållbar utveckling. Miljölagstiftningen måste följas, och tillsynen ska säkerställa detta. Nu anpassas miljöbalken till två EU-förordningar. Anpassningarna består i att vissa bestämmelser i miljöbalken, till exempel om rätt till tillträde och rätt att förena beslut med vite, görs tillämpliga när myndigheterna bedriver kontroll. Det införs också en straffbestämmelse för överträdelse.

Det är viktigt att tillsynen är enhetlig i landet, bland annat för att företag ska kunna verka på lika villkor oavsett var verksamheten bedrivs. Därför får länsstyrelserna nu rätt att förelägga en kommun som brister i sitt uppdrag att rätta till bristerna.

Tillsynsmyndigheterna måste också ha verktyg som är anpassade till de nya förhållanden som råder på marknaden. Därför ska tillsynsmyndigheterna kunna köpa in produkter under dold identitet. Det är viktigt för att myndigheterna ska kunna utöva tillsyn över näthandeln, till exempel gällande kemikalieinnehållet i konsumentprodukter. Detta är ju lite omdiskuterat, också i dagens debatt. Ska myndigheter få verka fritt i det dolda och bli "mystery shoppers"? Svaret är nej.

Nästan åtta av tio produkter som köpts direkt av företag utanför EU klarade faktiskt inte kraven i de europeiska kemikaliereglerna. Det visar ett tillsynsprojekt om e-handel som genomförts av Kemikalieinspektionen.

Detta är väldigt oroväckande eftersom många produkter som barn och ungdomar använder köps på nätet.

När man gör denna typ av stickprovskontroller är det viktigt att kunna vara anonym. Bestämmelsen möjliggör för en myndighet att köpa in varor utan att uppge att köpet görs inom ramen för tillsynen och utan att ange myndighetens namn och adress. Möjligheten ska bara användas vid sådana tillfällen.

Fru talman! Den andra fråga vi debatterar här i dag är livsmedelspolitiken. Om tio år ska minst 25 procent av jordbruket i hela EU vara ekologiskt. Användningen av kemiska bekämpningsmedel ska halveras, liksom övergödningen från jordbruket i hela EU. Det är innehållet i den gröna given och EU:s strategi för hållbar livsmedelsproduktion.

Livsmedelsförsörjningen måste bli mer robust, och sårbarheten måste minska i svenskt lantbruk och svensk livsmedelstillverkning. En nyckel till detta är utvecklingen av livsmedelsföretagen. Vi behöver många fler livsmedelsindustrier, och jag vill särskilt lyfta behovet av småföretagen inom den här sektorn.

Vi ska införa ursprungsmärkning av kött och fisk på restauranger; detta har redan beslutats. Tyvärr är det ett av de beslut som påverkats av coronapandemin. Innan systemet införs ska det nämligen testas och undersökas lite närmare just på restauranger. Med tanke på att restaurangerna inte fungerar som normalt i dag under pandemin måste vi skjuta på den kontrollen. Beslutet ska dock genomföras.

Just nu befinner vi oss mitt i en coronapandemi. Många människor blir allvarligt sjuka, vårdpersonal får arbeta hårt och människors, företags och samhällets ekonomi påverkas. Vissa delar av livsmedelskedjan har också påverkats allvarligt, till exempel restaurangbranschen. Krisen har lett till en ökad debatt om sårbarheten i livsmedelskedjan, och konsumenterna visar ett större intresse för lokal och ekologisk mat. Det visar inte minst den utveckling vi ser för REKO.

Som en del av en grön återhämtning efter corona borde Sverige utveckla livsmedelsstrategin. Jag ser två viktiga anledningar:

- Livsmedelsstrategin bör anpassas till den gröna given, som blir viktig för återhämtningen i EU. Här kan Sverige verkligen dra nytta av de områden där vi ligger i framkant.
- Ett kapitel om vår självförsörjningsförmåga bör utvecklas. Att utveckla mål gällande självförsörjningsgrad för olika baslivsmedel, inte bara nationellt utan också regionalt, är nödvändigt för att vi ska få bättre motståndskraft i händelse av kris.

Livsmedelsverket borde få i uppdrag att främja småskaliga livsmedelsföretag. Vi behöver diskutera hur vi kan stimulera etablering av små och medelstora mejerier, slakterier och kvarnar. Något jag särskilt vill peka på är att vi gör stora satsningar på odling av baljväxter i Sverige, men livsmedelsföretag för sortering, packning och förädling finns inte med i satsningarna. Ska vegotrenden bidra till det svenska jordbruket och inte öka beroendet av importerad anonym mat är tydligare fokus på livsmedelsföretagen nödvändigt.

Många lantbruk anses för små. De är för små för de stora mejerierna, för små för slakterierna och för små för grönsaksgrossisterna. Vissa livsmedelsföretag anses också vara för små. De har inte tillräckligt stora volymer för vare sig grossisterna eller handeln. Det enda som egentligen får vara litet är priset.

De är de många små gårdarna som formar mosaiklandskapet med sina små åkrar, betesmarker och skogar, och detta varierade landskap är oerhört betydelsefullt för den biologiska mångfalden. I många delar av Sverige är inte jordbrukslandskapet konstruerat för storskalighet. Och vi vill ha en levande landsbygd och ett levande jordbruk i hela Sverige. Alltså måste vi främja även de små gårdarna och de små livsmedelsindustrierna i högre grad.

De små gårdarna och matföretagen är inte för små för att minska sårbarheten. Tvärtom är många små och medelstora gårdar och livsmedelsföretag utspridda över hela landet. De är en förutsättning för ett robust och uthålligt livsmedelssystem. Fler människor på landsbygden väver också ett starkare socialt och kulturellt nät. Ensam är inte stark. Det är väldigt tydligt när en kris uppstår.

Den biologiska och gastronomiska mångfalden behöver de små och medelstora producenterna, både lantbrukarna och livsmedelsföretagen.

Fru talman! Klimatforskningspanelen IPCC har i rapporten *Climate Change and Land* lyft fram att ekologiskt jordbruk är ett bra sätt att åstadkomma en mer hållbar markanvändning.

I en rapport från LRF som heter *Ökad svensk ekologisk produktion* – jag viftar med den i handen här – slår man fast att Sverige skulle tjäna på ökad ekologisk produktion. Det skulle kunna skapa 3 000 fler jobb. En intressant effekt är att alla nuvarande konventionella producenter också skulle gynnas av utvecklingen. Om fler producenter går över till ekologiskt kan de stärka sin lönsamhet genom att de kan sälja ekologiska produkter till ett merpris. De kvarvarande konventionella producenterna kan också få en säkrare marknad för sina produkter, slår rapporten fast.

Fru talman! Jag vill avslutningsvis säga något kort om insekter som mat, vilket tas upp i betänkandet. Det har inte fått så stort genomslag på tallriken.

Odling av insekter kräver precis som odling av bakterier, svampar, fisk, kyckling, får och kor både foder och insatser av energi. Forskare vid SLU rapporterade i år om hur matsvinn och matavfall kan användas som resurs för att föda upp insekter. Dessa insekter kan i sin tur bli foder i fiskodlingar där man vill undvika att fodra fisken med fiskmjöl från utfiskade hav. Det är intressanta och hållbara lösningar som vi i Miljöpartiet gärna utvecklar en starkare politik för.

Fler konsumenter vill äta mat med mervärden – mat som bidrar till mindre klimatpåverkan och en blomstrande landsbygd med fler lantbrukare och livsmedelsföretag som har miljö, klimat och djurvälstånd i fokus. Att underlätta för detta är Miljöpartiets politik.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 12 Genomförande av EU-direktiv på avfallsområdet

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2019/20:MJU20
Genomförande av EU-direktiv på avfallsområdet (prop. 2019/20:156)
föredrogs.

Anf. 114 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Fru talman! Jag står bakom Moderaternas samtliga reservationer men yrkar bifall endast till reservation 2.

Gemensamma EU-regler på avfallsområdet är viktiga för att höja miljökraven i hela unionen men också för att få en välfungerande inre marknad med likartade krav i alla medlemsländer.

Moderaterna har sedan tidigare föreslagit att det ska utvecklas ett digitalt system för att spåra farligt avfall, och vi ställer oss därför positiva till att information kopplad till farligt avfall ska digitaliseras. Det förbättrar och effektiviserar informationsöverföringen och ökar spårbarheten.

I sin proposition föreslår regeringen dock mer långtgående skyldigheter för alla verksamheter som omfattas av skyldigheten att rapportera in farligt avfall till det digitala systemet än vad direktivet kräver. Det handlar bland annat om anteckningsskyldigheten, där det svenska genomförandet medför att fler uppgifter ska vara obligatoriska att rapportera in jämfört med det som anges i direktivet.

I stort sett alla svenska företag omfattas av kraven på ett digitalt register för farligt avfall. Trots detta har regeringen inte genomfört en konsekvensanalys av vad överimplementeringen kommer att kosta företagen ekonomiskt. Men att det innebär en konkurrensnackdel för svenska företag eftersom de tvingas möta högre krav och kostnader än företag i andra EU-länder konstaterar till och med regeringen själv.

Fru talman! I praktiken innebär detta att regeringen lägger en administrativ blöt filt över svenska företag. Detta tycker Moderaterna är allvarligt.

Det är ytterligare ett i raden av exempel på regeringens överimplementeringar av EU-direktiv. Ska Sverige fortsatt vara ett konkurrenskraftigt land måste vi säkerställa att svenska företag inte påtvingas högre krav än företag i andra EU-länder. Vi motsätter oss därför regeringens förslag till överimplementering av det digitala systemet för att spåra farligt avfall.

Vi kräver att regeringen ska återkomma med en utformning där Sverige inte går längre än vad EU-direktivet kräver. Och i det fall regeringen trots allt väljer att överimplementera förslaget bör regeringen göra en utvärdering av hur detta påverkar svenska företags konkurrenskraft.

Fru talman! Moderaterna är positiva till att skapa förutsättningar för ett resurseffektivt och cirkulärt samhälle. För att åstadkomma detta ska politiken främst genom återanvändning prioritera åtgärder som förebygger att avfall uppkommer. Det avfall som ändå uppkommer ska i första hand återvinnas.

För att öka återvinningsgraden och skapa bättre förutsättningar för en cirkulär ekonomi är en förändrad syn på avfall viktig. Det låter tekniskt, men det är otroligt viktigt att det som i dag betraktas och hanteras som avfall i större utsträckning blir just en resurs som återvinns. Vi välkomnar därför att Sverige genom EU-direktiv på avfallsområdet tar steg i den riktningen.

Skrivningar om när avfall upphör att vara avfall förs in i miljöbalken, vilket är väldigt bra. Det syftar till att underlätta processer där återvunnet material ersätter jungfruliga material i olika produktionsprocesser och på så sätt förbättrar cirkulära flöden i samhället.

Men för att ytterligare förenkla för företagen som vill återvinna avfall behöver den nya lagstiftningen kompletteras med en uppdaterad vägledning från Naturvårdsverket för när avfall upphör att vara avfall. Den vägledning som finns i dag bidrar inte med nödvändig tydlighet, rapporterar många företag.

I dagsläget är det företaget som är skyldigt att visa när avfall har upphört att vara avfall. Men ingen myndighet har i dag ansvaret att meddela om processen för att tillse att avfall upphör att vara avfall är tillräcklig för att leva upp till kraven i lagen. Det ansvaret vilar i stället på tillståndsmyndigheter, vilka riskerar att göra olika bedömningar i olika delar av landet. Detta skapar en osäkerhet och försvårar för alla de företag som vill återvinna avfall eller vill köpa material som tidigare klassats som avfall.

Det saktar också ned omställningen till en cirkulär ekonomi. Om man till exempel får en produktleverans där produkterna är omgivna av plastemballage och man sedan vill använda den plasten för att skapa nytt emballage eller andra produkter försvåras det om den klassas som avfall.

Moderaterna anser att det ska vara enkelt att bidra till samhällets gröna omställning. Vi vill att Naturvårdsverket ska ges i uppdrag att ta fram en mer detaljerad vägledning om när avfall upphör att vara avfall för att skapa en större tydlighet och förutsägbarhet för företag som vill bidra till omställningen.

Naturvårdsverket ska ges ett nytt uppdrag att bistå företag med att snabbt avgöra avfallens status samt utarbeta så kallade end of waste-kriterier för avfallet i fråga.

Fru talman! Moderaternas miljöpolitik bottenar i att det ska vara lätt att göra rätt och att det ska vara lätt att göra gröna val, både för privatpersoner och för företag. Vi behöver därför säkerställa god tillgång till information och möjlighet till detaljerad vägledning men undvika att dränka svenska företag i överflödigt byråkrati.

Anf. 115 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! I dagens aktuella proposition lämnas flera förslag till ändringar, huvudsakligen på avfallsområdet, för att genomföra de reviderade avfallsdirektiven. Lagförslagen i propositionen möjliggör att Sverige kan fortsätta utvecklingen mot att bli ett mer resurseffektivt samhälle som kan övergå till alltmer av en cirkulär ekonomi.

Därför är vi kristdemokrater positiva till huvuddragen i regeringens proposition. Men det finns aspekter av den som vi finner problematiska. I huvudsak handlar det om en viss överimplementering av direktivet, vilket regeringen i något fall själv bekräftar. Men i andra delar saknas tyvärr den transparensen.

Vi anser även att förslagets påverkan på svenska företag inte har konsekvensutretts tillräckligt väl. Regelrådet erkänner att de inte har haft möjlighet att detaljgranska varje delförslag eller bedöma huruvida alla effekter konsekvensutretts. Men man gör den sammanvägda bedömningen att konsekvensutredningen uppfyller organets krav. I Regelrådets fullständiga

yttrande specificeras vilka delar som man menar att förslagsställarna hade kunnat utveckla mer.

Regelrådet skriver att det i vissa fall saknas information om varför ett förslag går utöver EU-rätten. Bland annat handlar det om förslaget som rör det digitala systemet för att spåra farligt avfall, där förslaget till skillnad från vad direktivet anger även inkluderar icke-farligt avfall. Detta medför att betydligt fler företag omfattas av det rapporteringskrav som lagstiftningen dikterar.

Vidare hade Regelrådet velat se fler resonemang kring alternativa lösningar vid genomförande av EU-rätten. Organet bedömer också att flera förslag innebär relativt omfattande ändringar i dagens regelverk och att de berörda aktörerna, givet att författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti, har en väldigt kort förberedelsestid.

Näringslivets regelnämnd anser att konsekvensutredningen i den remitterade promemorian inte uppfyller de krav på analys som bör ställas i samband med genomförande av EU-lagstiftning. Nämnden saknar bland annat en jämförelse med hur övriga nordiska länder och andra EU-medlemsstater planerar att genomföra EU-lagstiftningen för att erhålla eventuella alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva och för att se till att det svenska genomförandet inte innebär att svenska företag får konkurrensnackdelar i förhållande till sina utländska konkurrenter.

Fru talman! Att genomförande av EU-direktiv inte bör försämra företagets konkurrenskraft finns uttryckt i riksdagens tillkännagivande till regeringen från riksmötet 2018/19, som beslutades den 3 april. Av den anledningen anser vi kristdemokrater att regeringen bör vidta återhållsamhet vid implementering av EU-direktiv i svensk lagstiftning, och konsekvenser för det svenska näringslivet bör vara lättöverskådliga.

Kristdemokraterna anser att merparten av lagförslagen i propositionen är väl avvägda men att en mer grundlig konsekvensutredning för svenska företag egentligen hade behövt utföras. Utöver det oroas vi över en möjlig överimplementering av EU-direktivet. Därför yrkar vi på att regeringen inom ett år bör utvärdera hur den föreslagna implementeringen av EU-direktivet påverkar svenska företags konkurrenskraft. Därmed yrkar jag bifall till vår reservation nr 1.

Slutligen, fru talman! Detta är, i alla fall såvitt vi nu vet, vår sista kammardebatt detta riksmöte. Därmed vill jag önska talmannen och talmanspresidiet, kammarkansliet, MJU-kansliet, som är representerat här, och övriga kollegor i miljö- och jordbruksutskottet en trevlig, skön och vilsam sommar.

Anf. 116 MARKUS SELIN (S):

Fru talman! Här i kammaren debatterar vi i dag miljö- och jordbruksutskottets betänkande nr 20, *Genomförande av EU-direktiv på avfallsområdet*.

Lagändringarna i propositionen innebär bland annat att det i miljöbalken införs nya definitioner och bestämmelser om den ursprungliga avfallsproducentens ansvar för behandling och kostnader för hantering av avfall.

Vidare förtydligas kommunernas ansvar för bygg- och rivningsavfall och bestämmelser om när avfall upphör att vara avfall. Flera bemyndiganden utvidgas för att möjliggöra genomförande av kraven i avfallsdirektiven på föreskriftsnivå. Bestämmelserna om kontrollplaner i plan- och

bygglagen kompletteras, och det införs bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen om att sekretess under vissa förutsättningar ska gälla för uppgifter i ett register med uppgifter om avfall.

Dessa författningsändringar föreslås träda i kraft den 1 augusti 2020. Förändringarna i direktiven syftar bland annat till

- att främja övergången till en cirkulär ekonomi
- ett fullständigt genomförande av avfallshierarkin i samtliga av EU:s medlemsstater
- en minskning av avfallsmängder både totalt och per capita
- säkerställande av återvinning av hög kvalitet och användningen av avfall som en betydande och tillförlitlig källa av råvaror för unionen.

Propositionen innehåller även förslag till lagändringar som syftar till att genomföra de bestämmelser i ändringsdirektiven som ska vara genomförda av EU:s medlemsstater den 5 juli 2020. Ändringar föreslås i miljöbalken, offentlighets- och sekretesslagen, plan- och bygglagen samt lagen om skatt på avfall som förbränns.

Med den nyss nämnda avfallshierarkin, eller avfallstrappan, menas en prioriteringsordning för lagstiftning och politik på avfallsområdet, alltså i vilken ordning olika metoder för att behandla avfall bör användas. Den grundar sig på EU-direktiv och är en metod för att uppnå EU:s miljömål. Principen är också införd i svensk lagstiftning sedan år 2011. Förebyggande av avfall är det högst prioriterade steget. Avfallstrappan är uppdelad i följande fem steg:

1. förebyggande
2. förberedelse för återanvändning
3. materialåtervinning
4. annan återvinning, till exempel energiåtervinning
5. bortskaffande eller deponering.

Regeringen konstaterar i konsekvensbedömningen att eftersom alla samhällets aktörer producerar avfall av något slag berörs mer eller mindre samtliga medborgare och verksamheter direkt eller indirekt av de bestämmelser som föreslås i propositionen.

Många förslag riktar sig mot dem som yrkesmässigt hanterar avfall, det vill säga avfallssektorn, vilket gör att denna grupp berörs särskilt. Denna sektor innefattar även kommunerna och kommunala bolag, eftersom de är centrala aktörer på den svenska avfallsmarknaden. Aktörsgruppen företag och andra yrkesmässiga verksamheter är en stor och heterogen grupp som berörs på olika sätt av förslagen i propositionen.

Riksdagen har tidigare tillkännagett för regeringen att regeringen bör verka för att EU-direktiv genomförs i nationell rätt på ett sätt som inte missgynnar företagets konkurrenskraft. Det nämnda tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

I budgetpropositionen för i år, 2020, framgår att regeringen kommer att arbeta vidare med frågor rörande implementeringen av EU-rätt i nationell rätt på ett sätt som skyddar svenska företags konkurrenskraft.

Fru talman! Nu när vi talar om avfall vill jag passa på att nämna några ord om januariavtalet. I januariavtalet med dess 73 punkter och fyrparti-uppgörelsen mellan oss socialdemokrater, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna finns flera punkter som mer eller mindre berör avfall.

Punkt 35 berör till exempel ekonomiska styrmedel som ska användas för att ställa om samhället i miljövänlig riktning. Punkt 38 berör till exempel utvecklingen mot en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi.

Låt mig i dessa tider av tvivel kring konjunkturen avslutningsvis få låna några rader direkt ur januariavtalet:

Full beredskap ska finnas för att hantera en situation där konjunkturen vänder. För att säkra en god ekonomisk utveckling, vårt framtida välstånd och en god välfärd i framtiden krävs en politik som prioriterar jobben och främjar näringslivets hållbara omställning och konkurrenskraft.

Med andra ord är även reviderade avfallsdirektiv små men viktiga delsteg i den riktningen. Det är steg som kommer att gynna oss här i dag, våra barn och våra barnbarn.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på alla reservationer.

Anf. 117 MAGNUS EK (C):

Fru talman! Jag kan redan i inledningen av mitt anförande säga att vi från Centerpartiets sida står bakom förändringarna som föreslås i betänkandet. De flesta är av en ganska teknisk karaktär och handlar om precis det som betänkandet handlar om, alltså ett förbättrat genomförande av avfallsdirektivet.

Jag vill också ta möjligheten – fast det är dagens och faktiskt också riksmötets sista betänkande från utskottet vi debatterar här – att få lägga ut texten en aning om framtidens avfallshantering och cirkulär ekonomi.

Även om det på det hela taget är kloka förändringar som föreslås här ska vi komma ihåg att det här är ett betänkande av en ganska teknisk karaktär och förhoppningsvis inte det mest framåtsyftande vi debatterar i kammaren den här mandatperioden.

Vår avfallshantering är en helt avgörande del av övergången till en cirkulär ekonomi – en övergång som riksdagens alla partier förhåller sig positiva till, och detta av mycket goda skäl.

Hur vi hanterar resurser och hur vi sluter kretsloppen är helt avgörande om vi vill ha ett samhälle där vi inte lever över våra tillgångar, där vi inte förbrukar ändliga resurser och där vi inte har utsläpp av växthusgaser, miljögifter och annat som gör att vi fördärvar förutsättningarna för kommande generationer att ha ett gott liv och en hållbar och växande ekonomi.

Med det i åtanke tror jag också att vi kommer att behöva fatta en del riktigt framåtsyftande beslut den här mandatperioden, och jag tror och hoppas att det regeringsavtal som Centerpartiet har slutit tillsammans med Liberalerna och regeringspartierna ger goda förutsättningar att ta viktiga kliv på den vägen.

Det jag talar om här, för att försöka vara något mer konkret, handlar om saker som redan har nämnts i debatten. När slutar till exempel avfall att vara avfall? Eller ska det över huvud taget börja betraktas som avfall? Vi vet att vi kommer att behöva ha helt andra ekonomiska flöden i framtiden. Det är flöden där en resurs som ingår i en vara, som har ingått i en vara eller som har varit en del av en förpackning också kan tas vidare.

Vi ser att det är här vi har de stora utmaningarna i övergången till en cirkulär ekonomi. I alltför många fall har vi inte några aktörer som kan ta vara på de här resurserna, och de har i dagsläget inte någon marknad att sätta dem på. Vi ser det vad gäller till exempel textilier, och vi ser det alltför ofta vad gäller plaster och andra varor som cirkulerar i ganska stora mängder i vår ekonomi.

Det vi från politiskt håll behöver hjälpa till att göra är att undanröja hindren för de här aktörerna för att kunna ta vara på dessa resurser. Vi behöver också främja framväxten av marknader som kan se till att resurserna sätts i spinn och börjar och fortsätter att cirkulera. Ur det här perspektivet är inte dagens avfallsagstiftning på alla sätt lämpad för framtidens cirkulära ekonomi.

Den föregående talaren nämnde avfallstrappan. Även om det är ett perspektiv som det kommer att vara viktigt att fortsätta att använda som ett verktyg, och även om det var någonting som var helt revolutionerande för att vi skulle använda resurser på ett mer hållbart sätt bakåt i historien, ser vi också att tänkandet som är grunden för avfallstrappan i vissa fall blir en begränsning.

När vi på ett alltför snävt sätt styr användandet av resurser, och när vi definierar saker som avfall, vilket gör att de inte kan exporteras eller handlas med, finns det också en risk att vi stoppar kretsloppet och att vi i stället för att cirkulera resurser faktiskt tar dem ur bruk. Det är precis det här som vi behöver kunna komma ifrån och som våra lagar och regler också måste vara lämpade att ta upp.

Jag nämnde att jag ändå tror att vi har förutsättningar att ta vissa viktiga steg under mandatperioden. I januariavtalet har vi ett par punkter som rör just den här saken. Just nu förhandlas en cirkulärekonominstrategi, som jag tror kommer att kunna vara mycket viktig för att definiera vilka de politiska åtgärderna kommer att behöva vara om vi ska kunna ta nästa steg.

Det rör sig mycket om precis det som vi har varit inne på – att kunna plocka bort de hinder som i dag finns lagstiftningsmässigt för detta. Men det handlar också om att kunna vara proaktiv från politikens håll och stötta växande marknader och företag och aktörer som grundar sig i det cirkulär-ekonomiska tänkandet.

Ett ganska gott exempel är, som jag också redan har varit inne på, textilbranschen. Vi vet att dagens textilhantering har en stor påverkan både på miljö och på klimat. Till detta produceras de textilier som vi brukar, använder och handlar i Sverige ofta under ganska dåliga förhållanden även socialt.

Det är därför glädjande ur en ekologisk och en ekonomisk och en social synvinkel om vi kan få mer av en marknad för cirkulära lösningar i Sverige. Det är precis det här som jag tror att vi kommer att behöva ta till oss. Jag ser dagens debatt om inte som den slutliga lösningen så åtminstone som ett välkommet tillfälle att tydliggöra var vi i Centerpartiet står i de här frågorna.

Därmed tackar jag för mig och tackar, liksom kollegan Ottosson, alla närvarande för ett mycket gott riksdagsår.

Anf. 118 NINA LUNDSTRÖM (L):

Fru talman! Liberalerna står bakom lagändringarna i syfte att genomföra och implementera EU-direktivet på området.

En effektiv avfallshantering och ett utvecklat system för hållbar återvinning av material och produkter är en grundläggande förutsättning för att uppnå en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi.

Det är stor skillnad mellan en cirkulär ekonomi och en linjär ekonomi. De nya reglerna anses främja en ökad cirkularitet och leda till minskade avfallsmängder och ökad återvinning samt till ett enhetligt genomförande av avfallshierarkin i hela EU.

I miljöbalken görs i huvudsak följande ändringar. Uttrycket kommunalt avfall ersätter termen hushållsavfall, och det anges vad som avses med avfallsproducent. Det kan låta tekniskt, men det betyder väldigt mycket för den kommunala hanteringen. Det införs bestämmelser om den ursprungliga avfallsproducentens ansvar för behandling och kostnader för hantering av avfallet.

Avfallsfrågorna har också engagerat utskottet under hela våren när vi har hanterat frågor som rör exempelvis returpapper, som inte styrs av EU-direktiv.

Det finns ett starkt konsumentperspektiv i de här frågorna. Jag tänker mycket på de konsumenter som tycker att det borde vara självklart att kunna reparera och laga de konsumentprodukter man har. Ytterst är det ju så att konsumenternas avfall hanteras av kommunerna i hela detta system.

Kommunernas ansvar för bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet förtydligas. Bestämmelser om när avfall upphör att vara avfall införs. Detta har också tidigare talare varit inne på, och det är en viktig om än teknisk förändring. Det tydliggörs vem som har ansvaret för att uppfylla tillämpliga författningskrav för material och produkter när avfall upphör att vara avfall.

I övrig lagstiftning görs i huvudsak följande ändringar. Bestämmelserna om kontrollplaner i plan- och bygglagen kompletteras så att en kontrollplan ska omfatta uppgifter om allt bygg- och rivningsavfall och även byggprodukter som kan återanvändas. Just i denna sektor har vi betydande utmaningar. Det är stora mängder av det som i dag blir avfall som borde kunna cirkuleras, men då måste man också veta vad produkterna innehåller.

Det införs bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen om att sekretess under vissa förutsättningar ska gälla för uppgifter i ett register med uppgifter om avfall. Kommunalt avfall ska inte omfatta precis allt, utan det finns också redovisat vad som inte omfattas av detta. Det är jordbruk, skogsbruk, fiske, septitankar, avloppsnät och avloppsrening, uttjänta bilar etcetera.

Förändringarna i direktiven syftar bland annat till att främja övergången till en cirkulär ekonomi och ett fullständigt genomförande av avfallshierarkin i samtliga medlemsstater inom EU – det är otroligt viktigt att vi har ett EU-perspektiv på frågorna. De syftar vidare till en minskning av genererade avfallsmängder, totalt och per capita, till att säkerställa en återvinning av hög kvalitet, som jag tidigare nämnde, och användningen av avfall som en betydande och tillförlitlig källa av råvaror för unionen – att vi återanvänder det som är möjligt att återanvända i en cirkulär ekonomi.

Fru talman! Endast en begränsad del av det kommunala avfall som genereras i EU hamnar i återanvändning eller materialåtervinning. Resten av det kommunala avfallet deponeras eller omhändertas genom förbränning. EU går i nuläget miste om stora möjligheter till ökad resurseffektivitet och en mer cirkulär ekonomi.

Det råder vidare stora skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller avfallshantering, och flera bestämmelser i de reviderade direktiven syftar till att komma till rätta med dessa skillnader.

Förslaget som vi behandlar i dag innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om när avfall upphör att vara avfall enligt de angivna villkoren. Den som är ansvarig för att avfall blir behandlat ska se till att avfallet behandlas i enlighet med avfallshierarkins prioriteringsordning, som också tidigare talare har varit inne på.

Enligt förslaget ska kommunen få meddela föreskrifter om renhållningsavgift. Renhållningsavgiften får även täcka kostnader för den infrastruktur som behövs för avfallshantering.

Fru talman! En viktig del i omställningen till en mer cirkulär ekonomi är att samhället i ökad utsträckning kan ersätta material med återvunna resurser. Ett tydligt regelverk är en viktig förutsättning för att efterfrågan på återvunnet material ska öka. Därför är bestämmelserna om när avfall upphör att vara avfall oerhört viktiga.

Anf. 119 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Den här gången får jag börja med att yrka bifall till utskottets förslag, vilket jag glömde förra gången.

Nu ska Sverige och EU på allvar börja främja övergången till en cirkulär ekonomi och rikta in politiken på att minska genererade avfallsmängder totalt och per capita. Vi behöver verkligen säkerställa att återvinningen fungerar, att den är av hög kvalitet och att användningen av avfall blir en betydande och tillförlitlig källa av råvaror.

Precis som föregående talare nämnde är bara en begränsad del av det kommunala avfall som genereras i EU föremål för återanvändning eller materialåtervinning. I Sverige bränner vi också en hel del av avfallet, men i övriga EU förekommer det alltför ofta att man både bränner avfall och deponerar avfall. Detta behöver förändras eftersom EU i nuläget går miste om stora möjligheter till ökad resurseffektivitet och en mer cirkulär ekonomi.

Det råder jättestora skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller avfallshantering. Flera bestämmelser i de reviderade direktiven syftar till att komma till rätta med dessa skillnader. Därför kan förändringarna bli betydligt större i andra länder än i Sverige.

Fru talman! Jag vänder mig lite grann mot de hårda ord som Moderaterna och Kristdemokraterna kommer med när det gäller överimplementering. Att ropa överimplementering är ungefär som att ropa vargen kommer. Det är ett alltför vanligt argument i debatterna, tycker jag. Väldigt sällan ser vi att EU-domstolen slår ned på den implementering som görs i Sverige.

EU ställer ju krav på fullständighet vid genomförandet av direktiven. Jag skulle snarare vilja säga att det som Moderaterna och Kristdemokraterna föreslår blir en underimplementering av direktivet. Det blir inte den effektivitet som behövs på miljöområdet för att kunna nå cirkulär ekonomi. Specifikt det farliga avfallet, det med de värsta kemikalierna och gifterna, behöver man verkligen säkerställa att det fasas ut ur kretsloppen. Jag tror att med en väldigt effektiv hantering för detta kommer våra svenska

företag att gynnas väldigt starkt av att man får bra produkter som också är säkra att använda i alla led framåt.

Vi kommer att genomföra de reviderade avfallsdirektiven i Sverige på flera olika sätt. Det påverkar bland annat miljöbalken. Framför allt kommer uttrycket ”kommunalt avfall” att ersätta termen ”hushållsavfall”.

Det är också viktigt att man får till de nya bestämmelser som gäller kommunernas ansvar för bygg- och rivningsavfall. En väldigt stor mängd av den plast vi använder i Sverige finns i byggavfallet, och plastfrågan är också en av de mest prioriterade frågor som Delegationen för cirkulär ekonomi fokuserar på.

Vi får också förändringar i plan- och bygglagen, där bestämmelserna om kontrollplaner kompletteras så att de omfattar uppgifter om allt bygg- och rivningsavfall. Även byggprodukter ska kunna användas i större utsträckning.

Jag skulle här bara vilja säga att när jag var kommunalråd i Uppsala skapade vi ett bra system i de områden där vi byggde mycket bostäder där vi också samordnade transporter till byggområdena. Det i sig lade grunden till att skapa bra digitala system för vilka material som används i husen, vilket gör att man i framtiden också kommer att kunna identifiera avfall på ett mycket enklare sätt. Här finns det alltså system och företag i Sverige som ligger i framkant redan i dag.

Jag konstaterar att Moderaterna vill ge Naturvårdsverket nya uppdrag. Det tycker jag är bra. Det är dock inte förenligt med att Moderaterna i nästan varje budget vill skära ned miljömyndigheternas budgetanslag.

I januariavtalet slår regeringen och samarbetspartierna fast att vi ska stärka utvecklingen av en cirkulär ekonomi. Omfattande arbete pågår. Jag vill särskilt framhålla det arbete som näringslivet gör men också det som Tillväxtverket och Delegationen för cirkulär ekonomi åstadkommer på detta område redan i dag. Det skapas en mängd innovativa lösningar och affärsmodeller som förändrar ”slit och släng” till ”slit och använd igen”.

Fru talman! Begreppet ”köp, slit och släng” myntades av Lena Larsson på 60-talet. Hon ville starta en debatt om modern konsumtion och varors kvalitet. Man kan verkligen säga att hon var före sin tid, för nu, 2020, står vi här och pratar om lösningarna. Hon var före sin tid. Det behövs alltid föregångare, och vi miljöpartister känner väl igen oss i detta fenomen.

Slit och släng betyder att man använder någonting tills det går sönder, och sedan slänger man det och köper nytt. Det syftar på varor med dålig kvalitet som inte håller så länge. Nu när sommaren står för dörren är det ganska vanligt att man sätter på radion och hör de gamla slagdängorna. Då tänker jag på Siw Malmkvists gamla låt om just slit och släng:

Om du vill fixa framgång skall din stil va rationell,
Att va inne på det viset tycks ha blivit din refräng
För du har börjat leva efter mottot slit och släng.

Jag tror att det kan finnas artister i dag som kan skapa bättre låtar som handlar om cirkulär ekonomi.

Med det vill jag önska glad sommar till hela utskottet, till talmännen och till alla tjänstepersoner på hela riksdagen. Glad sommar!

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

Skatteutskottets betänkande 2019/20:SkU27

Uppskov med behandlingen av ärende
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Förste vice talmannen meddelade att utskottet i detta betänkande föreslagit att riksdagen skulle medge att behandlingen av proposition 2019/20:122 *Ändrade mervärdesskatteregler vid e-handel mellan företag och konsumenter* och en följdmotion skulle få skjutas upp till nästa riksmöte.

Enligt 11 kap. 15 § riksdagsordningen skulle ett ärende avgöras under den valperiod det hade väckts. Riksdagen fick dock besluta att behandlingen skulle få skjutas upp till det första riksmötet i nästa valperiod.

Det behövdes emellertid inget medgivande från riksdagen för att skjuta upp ett ärende mellan två riksmöten under valperioden, och det fanns inte heller något stöd i riksdagsordningen för kammaren att fatta ett sådant beslut.

Förste vice talmannen meddelade att talmannen därför beslutat att inte ställa proposition till beslut utifrån det yrkande som utskottet hade lagt fram.

§ 14 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2019/20:187 Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset

Kammaren biföll regeringens förslag att motionstiden för ovanstående proposition skulle förkortas till två dagar.

§ 15 Motioner för omedelbar hänvisning

Följande dokument anmäldes:

Motioner

med anledning av prop. 2019/20:183 Förlängd giltighetstid för undersökningstillstånd

2019/20:3635 av Eric Palmqvist m.fl. (SD)

2019/20:3636 av Arman Teimouri m.fl. (L)

2019/20:3641 av Lars Hjalmered m.fl. (M)

2019/20:3642 av Helena Lindahl m.fl. (C)

2019/20:3643 av Camilla Brodin m.fl. (KD)

Kammaren biföll talmannens förslag att ovanstående motioner omedelbart skulle hänvisas till näringsutskottet.

§ 16 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 12 juni

2019/20:430 Taxiföretag som blir utan krishjälp

av *Thomas Morell* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2019/20:431 Artskyddsförordningen och klimatomställningen

av *Lars Thomsson* (C)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 12 juni

2019/20:1558 Det misstänkta PISA-fusket

av *Lars Püss* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2019/20:1559 Felaktiga exkluderingar ur PISA-undersökningen 2018

av *Lars Püss* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2019/20:1560 Öppnandet av nöjesparker

av *Lars Hjälmered* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:1561 Beredskapslager för livsmedel

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2019/20:1562 Hinder för digitaliseringen av hälso- och sjukvården

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1563 Vaccinproduktion i Sverige

av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1564 En kartläggning av den svenska beroendevården

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1565 Konsekvenser på spelmarknaden till följd av den tillfälliga förordningen

av *Jonas Andersson* i Linköping (SD)

till statsrådet Ardalán Shekarabi (S)

2019/20:1566 Sanktioner mot Kina

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:1567 Bidrag till förbund med våldsbejakande extremister

av *Sara Gille* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:1568 En sammanhållen vårdkedja för barn med adhd
av *Ulrika Jörgensen* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1569 En nationell vaccinsamordnare
av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1570 Avsaknad av testmateriel för covid-19
av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2019/20:1571 Lantmäteriets taxa vid köp av mark
av *Niels Paarup-Petersen* (C)
till statsrådet Per Bolund (MP)

2019/20:1572 Flygplatsen i Ängelholm
av *Hans Wallmark* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:1573 En översyn av svenskt bistånd
av *Magdalena Schröder* (M)
till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2019/20:1574 Det bilaterala biståndet till Kambodja
av *Magdalena Schröder* (M)
till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2019/20:1575 Medicinsk utrustning till Sudan
av *Sara Gille* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:1576 Polisens politiska ställningstagande vid tjänstgöring
av *Sara Gille* (SD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2019/20:1577 Kommunernas ekonomi inför 2021
av *Oscar Sjöstedt* (SD)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 19.03.

Sammanträdet leddes

av talmannen från dess början till och med § 6 anf. 29 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med § 9 anf. 55 (delvis),
av talmannen därefter till och med § 9 anf. 94 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Meddelande om åiterrapportering från informellt möte med EU:s stats- och regeringschefer	1
§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 4 Ärenden för bordläggning	2
Ajournering.....	2
Återupptaget sammanträde.....	2
§ 5 Nordiskt och arktiskt samarbete.....	2
Utrikesutskottets betänkande 2019/20:UU14.....	2
Anf. 1 ARON EMILSSON (SD).....	2
Anf. 2 LORENA DELGADO VARAS (V)	5
Anf. 3 PYRY NIEMI (S).....	7
Anf. 4 HANS WALLMARK (M)	9
Anf. 5 LARS ADAKTUSSON (KD)	12
Anf. 6 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	13
Anf. 7 HANS WALLMARK (M) replik.....	16
Anf. 8 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	16
Anf. 9 HANS WALLMARK (M) replik.....	17
Anf. 10 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	17
Anf. 11 LARS ADAKTUSSON (KD) replik.....	18
Anf. 12 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	18
Anf. 13 LARS ADAKTUSSON (KD) replik.....	18
Anf. 14 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	19
Anf. 15 TALMANNEN	19
Anf. 16 ARON EMILSSON (SD) replik	19
Anf. 17 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	20
Anf. 18 ARON EMILSSON (SD) replik	20
Anf. 19 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	21
Anf. 20 LORENA DELGADO VARAS (V) replik	21
Anf. 21 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	22
Anf. 22 LORENA DELGADO VARAS (V) replik	22
Anf. 23 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	23
Anf. 24 GUNILLA CARLSSON (S)	23
Anf. 25 MAGNUS EK (C).....	25
Anf. 26 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	26
(Beslut skulle fattas den 16 juni.).....	27
§ 6 Granskning av utländska direktinvesteringar	27
Utrikesutskottets betänkande 2019/20:UU18.....	27
Anf. 27 PYRY NIEMI (S).....	27
Anf. 28 HANS WALLMARK (M)	29
Anf. 29 MARKUS WIECHEL (SD).....	31
Anf. 30 KERSTIN LUNDGREN (C).....	33
Anf. 31 HÅKAN SVENNELING (V)	34
Anf. 32 LARS ADAKTUSSON (KD)	35
(Beslut skulle fattas den 16 juni.).....	37
§ 7 Ungdomsövervakning.....	37
Justitieutskottets betänkande 2019/20:JuU34.....	37

Anf. 33	PETTER LÖBERG (S)	37
Anf. 34	ELLEN JUNTTI (M)	38
Anf. 35	LINDA WESTERLUND SNECKER (V)	41
Anf. 36	INGEMAR KIHLESTRÖM (KD)	42
Anf. 37	JOHAN HEDIN (C)	44
Anf. 38	KATJA NYBERG (SD)	45
	(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	46
§ 8	Riksrevisionens rapport om fri entré till statliga museer	46
	Kulturutskottets betänkande 2019/20:KrU12	46
Anf. 39	ANNICKA ENGBLOM (M)	46
Anf. 40	ARON EMILSSON (SD)	48
Anf. 41	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S)	50
Anf. 42	ANNICKA ENGBLOM (M) replik	52
Anf. 43	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik	52
Anf. 44	ANNICKA ENGBLOM (M) replik	53
Anf. 45	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik	53
Anf. 46	ARON EMILSSON (SD) replik	53
Anf. 47	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik	54
Anf. 48	ARON EMILSSON (SD) replik	54
Anf. 49	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik	55
Anf. 50	MATS BERGLUND (MP)	55
Anf. 51	ANNICKA ENGBLOM (M) replik	57
Anf. 52	MATS BERGLUND (MP) replik	57
Anf. 53	ANNICKA ENGBLOM (M) replik	58
Anf. 54	MATS BERGLUND (MP) replik	58
	(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	59
§ 9	Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor	59
	Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU15	59
Anf. 55	JENS HOLM (V)	59
Anf. 56	MARIA STOCKHAUS (M)	62
Anf. 57	JENS HOLM (V) replik	65
Anf. 58	MARIA STOCKHAUS (M) replik	65
Anf. 59	JENS HOLM (V) replik	66
Anf. 60	MARIA STOCKHAUS (M) replik	66
Anf. 61	PATRIK JÖNSSON (SD)	66
Anf. 62	MAGNUS EK (C)	69
Anf. 63	JENS HOLM (V) replik	71
Anf. 64	MAGNUS EK (C) replik	71
Anf. 65	JENS HOLM (V) replik	72
Anf. 66	MAGNUS EK (C) replik	72
Anf. 67	MAGNUS JACOBSSON (KD)	73
Anf. 68	HELENA GELLERMAN (L)	75
Anf. 69	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	77
Anf. 70	HELENA GELLERMAN (L) replik	77
Anf. 71	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	77
Anf. 72	HELENA GELLERMAN (L) replik	77
Anf. 73	JENS HOLM (V) replik	78
Anf. 74	HELENA GELLERMAN (L) replik	78
Anf. 75	JENS HOLM (V) replik	79
Anf. 76	HELENA GELLERMAN (L) replik	79
Anf. 77	JASENKO OMANOVIC (S)	79

Anf. 78	MARIA STOCKHAUS (M) replik	81
Anf. 79	JASENKO OMANOVIC (S) replik	81
Anf. 80	MARIA STOCKHAUS (M) replik	82
Anf. 81	JASENKO OMANOVIC (S) replik	82
Anf. 82	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	82
Anf. 83	JASENKO OMANOVIC (S) replik	83
Anf. 84	PATRIK JÖNSSON (SD) replik	83
Anf. 85	JASENKO OMANOVIC (S) replik	84
Anf. 86	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	84
Anf. 87	JASENKO OMANOVIC (S) replik	84
Anf. 88	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	85
Anf. 89	JASENKO OMANOVIC (S) replik	85
Anf. 90	JENS HOLM (V) replik	86
Anf. 91	JASENKO OMANOVIC (S) replik	86
Anf. 92	JENS HOLM (V) replik	87
Anf. 93	JASENKO OMANOVIC (S) replik	87
Anf. 94	EMMA BERGINGER (MP)	88
Anf. 95	MARIA STOCKHAUS (M) replik	91
Anf. 96	EMMA BERGINGER (MP) replik	91
Anf. 97	MARIA STOCKHAUS (M) replik	92
Anf. 98	EMMA BERGINGER (MP) replik	92
Anf. 99	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	93
Anf. 100	EMMA BERGINGER (MP) replik	93
Anf. 101	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	93
Anf. 102	EMMA BERGINGER (MP) replik	94
Anf. 103	JENS HOLM (V) replik	95
Anf. 104	EMMA BERGINGER (MP) replik	95
Anf. 105	JENS HOLM (V) replik	95
Anf. 106	EMMA BERGINGER (MP) replik	96
	(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	96
§ 10	Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon	97
	Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU17	97
	(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	97
§ 11	En förbättrad tillsyn på miljöområdet och livsmedelspolitik	97
	Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2019/20: MJU19	97
Anf. 107	JESSICA ROSENCRANTZ (M)	97
Anf. 108	MARTIN KINNUNEN (SD)	99
Anf. 109	MAGNUS EK (C)	100
Anf. 110	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD)	103
Anf. 111	NINA LUNDSTRÖM (L)	105
Anf. 112	MARKUS SELIN (S)	107
Anf. 113	MARIA GARDFJELL (MP)	109
	(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	111
§ 12	Genomförande av EU-direktiv på avfallsområdet	112
	Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2019/20: MJU20	112
Anf. 114	JESSICA ROSENCRANTZ (M)	112
Anf. 115	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD)	113
Anf. 116	MARKUS SELIN (S)	114

Anf. 117 MAGNUS EK (C).....	116	Prot. 2019/20:139
Anf. 118 NINA LUNDSTRÖM (L)	117	15 juni
Anf. 119 MARIA GARDFJELL (MP).....	119	-----
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	120	
§ 13 Uppskov med behandlingen av ärende	121	
Skatteutskottets betänkande 2019/20:SkU27	121	
§ 14 Bordläggning och beslut om förkortad motionstid	121	
§ 15 Motioner för omedelbar hänvisning.....	121	
§ 16 Anmälan om interpellationer.....	122	
§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	122	
§ 18 Kammaren åtskildes kl. 19.03.....	123	