

Kl. 13.00–15.57

18.00–20.58

§ 1 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 22 april kl. 14.00*.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2020/21:31 för tisdagen den 13 april i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från justitieutskottet.

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:606

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:606 Barndomsgaranti

av Mikael Eskilander (SD)

Interpellationen kommer att besvaras längre fram.

Skälet till dröjsmålet är tillfälligt förhinder att närvara i kammaren.

Stockholm den 16 april 2021

Socialdepartementet

Lena Hallengren (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:651

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:651 Turkiets utträde ur Europarådets konvention mot våld mot kvinnor

av Lotta Johnsson Fornarve (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 30 april 2021.

Prot. 2020/21:110
20 april

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokat engagemang.
Stockholm den 16 april 2021
Utrikesdepartementet
Ann Linde (S)
Enligt uppdrag
Anna Hammargren
Expeditionschef

§ 4 Anmälan om faktapromemoria

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

2020/21:FPM96 En gemensam väg till ett tryggt och hållbart återöppnande
COM(2021) 129 till socialutskottet

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition
2020/21:151 till trafikutskottet

Motioner
2020/21:3980 och 3981 till konstitutionsutskottet

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande
2020/21:UFöU5 Internationella försvarssamarbeten

Utbildningsutskottets betänkande
2020/21:UbU16 Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för
Sverige

Justitieutskottets betänkande
2020/21:JuU39 Översyn av regleringen om slutna ungdomsvård

Näringsutskottets betänkanden och utlåtande
2020/21:NU15 Särskilt investeringsutrymme för elnätsverksamhet – investeringar i ökad nätkapacitet
2020/21:NU16 Natura 2000-tillstånd vid ansökan om bearbetningskoncession
2020/21:NU28 Kommissionens meddelande om en översyn av handelspolitiken

Försvarsutskottets betänkande
2020/21:FöU10 Hanteringen av använt kärnbränsle

Utrikesutskottets betänkande
2020/21:UU15 Mellanöstern

§ 7 Svar på interpellation 2020/21:546 om förändringar i omställningsstödet

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Ann-Charlotte Hammar Johnsson har frågat näringsministern om han avser att ta initiativ för att säsongsföretag inom besöksnäringen fortsatt ska komma i fråga för stöd och inte hamna mellan stolarna. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Den 25 februari 2021 trädde förlängningen av omställningsstödet för perioden augusti 2020–februari 2021 i kraft. Förlängningen är en viktig del av de historiskt stora åtgärder som regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna presenterat i syfte att lindra pandemins effekter för jobb och företag.

Som interpellanten påpekat beräknas stödet något annorlunda jämfört med tidigare stödperioder i omställningsstödet. Som interpellanten också uppmärksammat beror den ändrade beräkningsmodellen på att stödet anpassats till EU-kommissionens tillfälliga ramverk för coronarelaterade stöd.

Jag kan konstatera att förändringarna var nödvändiga för att stödet skulle få ett statsstödsgodkännande. Den gamla modellen hade alltså inte godkänts av kommissionen.

Jag kan också konstatera att den nya beräkningsmodellen för vissa enskilda företag kan bli mer förmånlig än den gamla modellen. Till exempel kan ett litet företag med små marginaler på försäljningen ändå få upp till 90 procent av sina fasta kostnader i stöd, trots att omsättningstappet bara är på drygt 30 procent. För andra företag med stora marginaler på försäljningen kan det däremot bli tvärtom. Detta beror på att företag med stora marginaler på försäljningen kan ha möjlighet att finansiera sina fasta kostnader även vid stora omsättningstapp.

Om den nya modellen blir bättre eller sämre för ett säsongsföretag beror alltså till största delen på hur stora marginaler företaget har på sin försäljning, inte när på året försäljningen infaller.

Regeringen fortsätter arbetet med att löpande analysera behovet av åtgärder och följer utvecklingen noga.

Anf. 2 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M):

Fru talman! Tack, finansministern, för svaret!

År 2021 är ett oerhört tufft år för våra företag. Serviceföretagen har levt på randen till konkurser under lång tid eftersom airbags eller om man så vill buffertar, om man ens lyckats skrapa ihop sådana, har gått till att ha husen kvar och mat på bordet.

Möjligheten att över huvud taget ha något sparkapital är inte många förunnat. Vissa som har kunnat har belånat sina hem ytterligare, om bankerna gett möjlighet till detta. Andra har vänt sig till släktingar och vänner för att få en hjälpande hand med medel för att klara sin överlevnad. De som har kunnat har säkert ställt upp och gett lån om de tror att pengarna kommer fram i rimlig tid, så att företagen lyckas övervintra och klara pandemin.

Fru talman! Det här tär, det gnager i huvudet och i magen, och det påverkar den psykiska hälsan att leva med en stor oro för sig, sina anställda och det livsverk man har byggt upp. Det vill man inte se försvinna in i ett stort svart hål.

Jag förstår den uppgivenhet och besvikelse som finns och kanske även desperation över att ha stått och få stå i kö till Tillväxtverket och hänvisas runt när man söker svar som ingen ger.

Man måste förstå att företagare som har gått och väntat på att få söka omställningsstöd för perioden augusti 2020 till februari 2021, och som uppfyllt tidigare kriterier i förra omgången, känner sig totalt lurade när det kommer nya spelregler och regeringen informerar om att beräkningsmodellen har gjorts om. Det blir en kalldusch.

Tänk er att företagen gjorde vägval där och då, tidigt 2020, utifrån beräkningar om att hålla ut till nu för att få stöd för att klara sig framåt. Då har man satsat på att hålla ut i nio månader, bara för att få veta att man inte tillhör dem med möjlighet att få stöd. Det måste vara frukantsvärt.

Jag förstår att företagare har utgått från att de regler som gällde under den förra perioden också skulle gälla nu. Jag skulle vilja höra finansministern berätta på vilket sätt regeringen har fått fram de här beskrivningarna till kommissionen med anledning av att länder skiljer sig åt. Dessutom blir det omänskligt att låta företagare leva i god tro men införa ett system som ger statsstödsregler på ett annat sätt än vad som var tänkt från början. Mattan rycks undan för dem som ska omfattas av det nya systemet.

Vad hade kommissionen egentligen för svar på statsstöd som inte gick att få utifrån de tidigare kriterierna?

Vi vet att det var svårt för restaurangbranschen att kombinera omställningsstöd och permitteringsstöd. Vi vet också att stöd med krav på att personal ska vara anställda regelbundet har åsamkat företag som nyanställt bekymmer med så kallade säsongsarbeten som de alltid har, för det är normen för deras arbete. De hamnar helt utanför möjligheten att söka.

Vad vi också vet är att företagare med ägares hela livsdröm först sköter alla sina rörliga och fasta kostnader innan de gör någonting annat. De ger sin personal lön. De försöker ha dem kvar så länge det bara går. Och om de inte själva har möjlighet ser de i alla fall till att vänta några månader tills de själva kan få lön, och det kan vara en lång tid. Företaget går alltid först.

De som då sökt stöd och permitterats av ägarna förra våren har fått igång sin verksamhet under semestern, och de har då låtit bli att ta ut pengar för egen del. Då hamnar de på fel sida av stöden. Det är rätt enligt systemet, men det blir fel i en småföretagares vardag.

Jag gläder mig åt de företag som kommit i fråga för det stöd som nu är. Men jag lider med dem som fått nya spelregler och hamnat i utanförskap, så finansministern får bringa klarhet i kommissionens resonemang kring besluten om de nya förutsättningarna.

Anf. 3 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, Ann-Charlotte Hammar Johnsson, för en mycket viktig interpellation!

Fru talman! Det är företagsamhet och jobb som har byggt det här landet. Utan Sveriges företagare skulle vi inte ha någonstans att jobba. Det är därför som det är så bekymmersamt med den här regeringens syn på den svenska företagsamheten. Det är den här regeringens syn som har gjort, precis som Ann-Charlotte Hammar Johnsson beskriver i sitt inlägg, att företag nu hamnar i kläm när man har tagit fram ett nytt stöd.

Fru talman! Jag lyssnade på finansministern i *P1-morgon* för en tid sedan. Hon var där som gäst. I slutet av intervjun sa programledaren ungefär så här: Jag har förstått att Tillväxtverket har varit utsatt för politiska påtryckningar när det gäller att granska utbetalningar och annat. Det logiska svaret från finansministern, fru talman, hade då rimligen varit: Nej, det har vi inte gjort. Vi styr inte våra myndigheter så. Vi har självständiga och oberoende myndigheter i Sverige. Men, fru talman, så svarade inte finansministern, utan finansministern svarade: Jo, det stämmer. Vi har haft en person som har granskat utbetalningarna, och – fritt tolkat av mig – det var mycket fusk och fel.

Fru talman! Det innebär att vi har fått en ny styrningsmodell i Sverige, en modell som innebär att finansministerns närmaste medarbetare utövar politiska påtryckningar på Tillväxtverket. Någon form av kontroll av utbetalningar har gjorts som inte är öppen för mig som riksdagsledamot att granska, inte öppen för branschorganisationer att granska och inte öppen för medierna att granska – utan det är något som finansministern tycker och tänker.

Fru talman! Det är fullt möjligt att det är denna syn på den svenska företagsamheten som innebär att Sveriges småföretagare nu bokstavligen sitter i klistret. Det är de småföretagare som har kämpat dygnet runt för att rädda sina företag och sina anställdas arbetstillfällen. Jag tycker att det är ynkligt.

I fredags träffade jag ett företag verksamt i järnvägsbranschen. De berättade och beskrev hur stöden inte når fram till dem, men tack vare sin ägare finns de kvar. I dag går bussföretagen ut och larmar om en bransch i kris som behöver stöd. Vi vet att Sveriges restaurangföretagare slår på sina kastruller klockan tre på dagarna. I dag ska Elisabeth Svantesson besöka en av dessa restauranger här i Stockholm.

Jag själv får meddelanden på Messenger, sms, telefonsamtal och mejl från desperata småföretagare som nu riskerar att se sina livsverk gå i kras. Det är småföretagare som har satt sitt hus och hem i pant. Det är småföretagare som har försökt att göra rätt för sig men som möts av en finansminister som säger rakt ut i Sveriges Radio: Jo, vi har haft en person på Finansdepartementet som har granskat Tillväxtverkets verksamhet.

Fru talman! Vi kan inte ha denna styrning av Sverige, och den synen på de svenska småföretagarna är inte värdig en finansminister. Jag tycker att synen på småföretagarna ska vara: Denna pandemi kan ingen rå för, så självklart ska vi göra allt för att hjälpa er så att jobben blir kvar.

Jag skulle vilja veta av finansministern: Tycker finansministern att företagen förtjänar stöd?

Anf. 4 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret och Ann-Charlotte Hammar Johnsson för en mycket angelägen interpellation.

Fru talman! För exakt en månad sedan ställde jag en skriftlig fråga till finansminister Magdalena Andersson om de ändrade reglerna för omställningsstödet och den nya parametern täckningsbidraget. Svaret jag fick var: Den ändrade beräkningsmodellen beror på att stödet anpassats till EU-kommissionens tillfälliga ramverk för coronarelaterade stöd. Förändringarna var nödvändiga för att stödet skulle få ett statsstödsgodkännande, vilket krävs för att Sverige ska få ge stödet.

Fru talman! Vi skyfflar in miljarder till EU-fonden för att stödja mer eller mindre begripliga satsningar i andra delar av Europa. Men vi kan inte stödja de mest utsatta företagen i vårt eget land – den lilla kvarterstrogen, kaféet eller det lilla gästgiveriet på landet. I vanlig ordning står vi bara vid sidan och bugar och låter andra bestämma reglerna, och sedan accepterar vi deras dumheter. Det är otroligt illa hanterat av finansministern och regeringen.

Med all respekt, resonemanget i ministerns interpellationssvar vittnar om okunnighet och totalt ointresse att göra något åt problemet.

Därför frågar jag finansministern: Vad är finansministerns råd till restaurangen som har kämpat sig igenom åtta månader med stort minus och negativa täckningsbidrag varje månad och som äntligen ser ljuset med ett mindre överskott som kan täcka en del av de tidigare förlusterna och har räknat med att kunna söka omställningsstöd, precis som man tidigare har kunnat göra, men upptäcker att det på grund av ändrade regler inte längre är möjligt?

Anf. 5 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Jag tackar Ann-Charlotte Hammar Johnsson för en bra interpellation.

Företagen och arbetslinjen utgör grunden för all vår välfärd.

Den transparens som Lars Beckman pratade om måste finnas. Vi måste kunna ta del av det som ligger till grund för finansministerns beslut.

Omställningsstöd måste finnas för att rädda företag så att vi har jobb att gå till efter pandemin. Jobben är ju kärnan för skatteintäkter till välfärden.

Reglerna har nu gjorts om, och företagare som har anpassat sig till de tidigare reglerna hamnar i kläm. Det är viktigt att hjälpa dessa företagare inom säsongsbaserade verksamheter, restaurangnäring och så vidare så att dessa arbeten finns kvar efter pandemin.

Fru talman! Vad ska ministern göra för att hjälpa de företagare som hamnar i kläm?

Anf. 6 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Regeringen har vidtagit historiskt stora åtgärder för att stötta företag och svenska jobb genom denna kris. För att ha möjlighet att göra detta måste vi följa den EU-lagstiftning som finns, och stöden måste godkännas av EU-kommissionen. Om vi delar ut stöd som inte är godkända av EU-kommissionen riskerar bolagen att själva bli återbetalningsskyldiga. Därför är det viktigt att ha ett tydligt godkännande.

EU-kommissionen var snabba på bollen men har också ändrat reglerna under resans gång. I det stöd som vi hade under juni och juli var det ett tak på 8 miljoner, men i det bredare stöd vi nu har är taket 97 miljoner.

Boriana Åberg menar att vi inte ska acceptera dumheter. Om Boriana Åberg vill att jag inför kommissionen ska argumentera för att man borde gå tillbaka till ett stöd på 8 miljoner och en smalare krets kan vi ta en sådan diskussion, men jag är inte säker på att det vore bättre.

Varför har EU-kommissionen ändrat spelreglerna? De är väldigt upptagna av att man inte ska kunna få stöd för utebliven vinst, och det är en av de saker som gör att de har förändrat reglerna på detta sätt. Det är det argument jag har fått höra, och jag lägger ingen värdering i det.

Vi behöver givetvis hålla oss till den lagstiftning som finns, men jag har full förståelse för att företagare som tidigare fick stöd men inte kan få det med det nya ramverket är mycket besvikna. Samtidigt finns det företag som tidigare inte kunde få stöd som med detta regelverk nu kan få stöd, och dessutom mer stöd.

Till Lars Beckman vill jag säga följande: Regeringen utsåg tidigt en utredare, Stefan Strömberg, som skulle följa utbetalningen av stöden, och det var honom jag hänvisade till i radiointervjun. Det är väldigt konstigt att Lars Beckman försöker att få det att låta som något annat. Utredaren har lämnat en rapport som är öppen och offentlig och som det vore jättebra för Lars Beckman att läsa. Men försök inte komma och göra gällande att det är något annat som sker här, utan det är helt i sin ordning!

Det är precis på det sätt som är viktigt för regeringen – att man följer utbetalningarna för att se om det finns risker för fusk och att man kan vidta åtgärder. För mig är detta viktigt. Självfallet ska vi stötta företag i krisen, men det är skattebetalarnas pengar. Det är viktigt att ha ordning på dem. Vi vill att pengarna ska hamna i rätt fickor, nämligen hos de företag som är i stort behov av stöd just nu.

Anf. 7 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret angående statsstöd, som kommissionen har bestämt inte ska gå till utebliven vinst enligt vad regeringen har fått höra. Finns det möjlighet för regeringen att påverka aktivt i Bryssel? Det är den återstående frågan. Vad sa man?

Med detta sagt är det viktigt att stöd anpassas på alla sätt så att de verkligen träffar rätt, precis som vi har diskuterat. Jag vill använda detta inlägg till att prata om en annan stödform som har kommit i kläm. Det handlar om handelsbolag och om regeringens val av konstruktion för det stödet.

Handelsbolag har av regeringen fått möjlighet att söka omsättningsstöd. Man ska ha en omsättning på 200 000 kronor för att komma i fråga. Det är en gräns som är beslutad utifrån faktorer som finansministern gärna får bringa klarhet i för alla de företagare som lyssnar på detta i dag och som inte kunnat få svar när de ringt runt till olika personer i Regeringskansliet.

Det handlar om handelsbolag som söker och som råkar ha två eller fler ägare på papperet och som råkar illa ut därför att två av tre delägare är passiva. De två passiva ägarna kan ha gått in i bolaget för 20 år sedan men försörjer sig inte på det utan har egna arbeten eller företag. De räknas ändå med i regeringens underlag för om man ska kunna få stödet eller ej, vilket gör att det blir en summa som inte landar på de 200 000 som man förutsätts

ha. I stället blir summan sammanräknad för de två personer som tillkommer. Det är 200 000 plus 200 000 plus 200 000, alltså 600 000 kronor, som blir kriteriet för att bolaget med sina passiva ägare ska kunna delta enligt ansökningsreglerna.

Gissa om den företagare blir snopen som försöker bli berättigad till stöd på olika sätt, efter att tidigare inte ha kunnat få de andra stöden, när han till sist får svar från Regeringskansliet, som han legat på: ”Hej, nu är det dags för dig – du kommer att ha möjlighet att få stöd nu, för det är 200 000 som du ska komma upp i.” Glad i hågen söker personen men råkar då ut för svaret att det inte går därför att det finns två passiva ägare i bolaget.

Jag har förstått att Bolagsverket får påringningar om just detta: att företag vill byta företagsform. Om jag förstått det rätt ställer man sig där också frågande till stödets utformning. Det som jag, och alla de företag som var tänkta att kunna söka stödet, vill veta är hur detta sammankomponerade stöd landade i denna utformning. Detta får finansministern gärna svara på i sitt kommande inlägg.

Det som regeringen de facto åstadkommer med sin konstruktion av stödet är att utesluta en hel del handelsbolag som har passiva ägare, vilket är en väldigt vanlig form i Sverige.

Man kan tänka sig fem killar som startar ett företag, ett it-bolag, där en blir den aktive. Eftersom det inte finns tillräckligt med resurser för att driva företaget för alla fem kommer fyra att vara passiva och ha jobb som polis, snickare, elektriker och kanske bagare under tiden. De får inga pengar från systemet. De ska upp i en summa på fem gånger 200 000, alltså 1 miljon. Det blir helt orimligt.

Jag vill än en gång understryka och påpeka att det är vanligt att handelsbolag har upplägg där en person är aktiv ägare. Man måste alltså upp i 500 timmar för att bli aktiv.

Om det nu visar sig att det har blivit en miss i regeringens konstruktion och att utfallet blir så här illa undrar jag ifall finansministern vill justera stödet så att det får bra effekt och så att länsstyrelserna, som sköter det i dag, inte gör detta själv utan kan ha kontakt med Skatteverket. Detta är en enkel sak att kontrollera.

Finansministern! Finns det möjligheter för dessa bolag att få de stöd som är tänkta att gå till dem men som de missar på grund av att det finns ett passivt ägarskap, vilket är vanligt i handelsbolag?

Anf. 8 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Frågan som ställdes till finansministern i Sveriges Radios *PI-morgon* var konkret. Och, fru talman, var och en som loggar in på Sveriges Radio Play kan lyssna på vad finansministern fick för fråga och vad finansministern svarade. Frågan som hon fick var: Har ni utövat politiska påtryckningar på Tillväxtverket som har gjort att stöden till den svenska företagsamheten försenas? Svaret från finansministern var tyvärr ja på den frågan. Det går att lyssna på det. Var och en kan gå in på Sveriges Radio Play och göra det. Det är naturligtvis ett anmärkningsvärt svar.

Fru talman! Jag tror att Socialdemokraternas syn på den svenska företagsamheten präglas av misstänksamhet. Det är den som har gjort att vi hamnat i situationen att konkurrentländer – för en del företag – som Danmark och Tyskland har snabba och rappa stöd och räddar jobben medan

den svenska regeringen drar benen efter sig. Jag fick ett sms i helgen från en företagare i Gävleborg som ska söka stöd hos Tillväxtverket. Precis som Ann-Charlotte sa är pengarna slut. Det är tomt. Man går på knäna, man har pantat sitt hus och hem och man har fått släkten att barga. Svaret var att det är tre till fem månaders handläggningstid. Det är fullständigt oacceptabelt att företagen går på knäna och att stöden inte når fram.

Min enkla fråga till finansministern är naturligtvis: Vad tänker finansministern vidta för åtgärder här och nu som gör att man snabbar på handläggningstiderna för de företag som har rätt till stöd, och vad tänker man göra för de företag som nu uppenbarligen är slängda under bussen med det här systemet och som Ann-Charlotte Hammar Johnssons interpellation handlar om?

Anf. 9 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern! Jag tror att ministern väljer att missförstå mitt budskap. Mitt budskap är att Sverige, som nettobetalar till EU och som stor bidragsgivare till coronafonden, borde vara bättre på att förhandla. Regeringen har misslyckats kapitalt med detta, ett misslyckande som betalas av skattebetalarna och av de lidande företagen.

Jag uppfattade inte att ministern svarade på min fråga, och därför ska jag upprepa den: Vad är ministerns råd till restaurangen som har kämpat sig igenom åtta månader med stora minus och stora negativa täckningsbidrag varje månad, som antligen ser ljuset under en månad med lite ökade intäkter som täcker en del av de tidigare förlusterna och som har räknat med att precis som tidigare kunna söka omställningsstöd men som får svaret att detta tyvärr inte är möjligt därför att reglerna har ändrats?

Anf. 10 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Företagen och arbetslinjen – det är detta som ger grunden för all vår välfärd. I Stenungsund, som jag kommer ifrån, gör jag många företagsbesök tillsammans med kommunalrådet Maria Renfors. Detta är något som är oerhört viktigt och givande i allt politiskt arbete. Det översta på företagens önskelista är långsiktighet, för då har man möjlighet att anpassa sig efter det regelverk som finns. Men när regelverk ändras hamnar man i kläm.

Jag förstår känslorna när man nu ser sitt livsverk – ett livsverk som kanske har arbetats upp under generationer – spolats ut med badvattnet. Min fråga till ministern är därför, fru talman: Det är uppenbart att företag hamnar i kläm. Vad kan vi göra för att stödja livskraftiga företag som har byggts upp under lång tid men nu spolats bort?

Anf. 11 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Vad gäller frågor om handelsbolag och de mer specifika reglerna för dem är det Ibrahim Baylans ansvarsområde. Om man vill ha bra svar på de frågorna tror jag faktiskt att det är bättre att ställa dem till ansvarigt statsråd.

Vad gäller Tillväxtverkets långa handläggningstider är jag den första att vara bekymrad över dem. Tillväxtverket har fått en väldigt stor arbetsuppgift i att sköta korttidspermitteringarna och de många ansökningar som kommit in där, och regeringen har vid ett flertal tillfällen ökat resurserna till Tillväxtverket för att de ska kunna anställa extrapersonal. Det har även

lånats ut personal från andra myndigheter till Tillväxtverket för att underlätta med både handläggningen och kontrollen. Vi kan dock konstatera att det är fortsatt långa handläggningstider, och det är mycket bekymmersamt. Det är såklart viktigt att Tillväxtverket jobbar på allt vad de kan för att korta handläggningstiderna så mycket som möjligt.

Under tiden man väntar på att få ut sitt stöd för korttidspermitteringar finns det möjlighet att få skatteanstånd. Förra året kunde man få anstånd med skatten i tre månader, och nu finns det möjlighet att få ytterligare tre månaders anstånd med skatten. Det kan alltså vara en likviditetsbrygga till dess man får stödet för korttidspermitteringar. Om man är säker på att man kommer att få de här pengarna finns naturligtvis också privata kreditgivare, vilket skulle kunna vara en möjlighet. Men självklart borde det inte behöva vara på det sättet, utan stöden borde kunna betalas ut betydligt snabbare än så.

Utöver korttidspermittering och omställningsstöd finns även andra stöd till företagen. Jag pratade om skatteanstånden, och vi har ökat resurserna till Almi för att de ska kunna stödja företag ytterligare. Därutöver har vi hyresstödet och sänkta arbetsgivaravgifter för ungdomar. Vi jobbar alltså på flera olika sätt från regeringens sida för att stödja företag genom den här krisen. Jag måste säga att vi arbetar väldigt annorlunda än vad alliansregeringen gjorde under finanskrisen, då den här typen av stöd inte fanns till alla de företag som då gick i konkurs.

Anf. 12 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Fru talman! Tack för svaret, finansministern – och för hänvisningen till Ibrahim Baylan, som är vår näringsminister, gällande frågor om omställningsstöd! Den fråga vi debatterar i dag ställde jag till honom för ungefär två månader sedan. Den plockades bort från debatt och skickades över till finansministern. Finansministern skulle sedan debattera med mig två veckor innan påsk, men då försvann finansministern från kammaren. Det har resulterat i att vi står här i dag. Man kan ju skicka frågor mellan sig, men man kan kanske också ta med sig frågan till regeringen samlat, för att få ett svar på den.

Jag återkommer till handelsbolagen därför att jag vill att frågan kommer upp hos regeringen, eftersom de här passiva delägarna alltså är ett hinder för att över huvud taget få stödet. Det är märkligt att länsstyrelserna har i uppdrag att lösa detta samtidigt som det är Skatteverket som sitter på siffrorna – och dem kan man inte tala med. Det blir inte lättare i vårt land med ett sådant upplägg.

Vi moderater har drivit på för att få fram olika stöd för företag, och Moderaterna har också tagit fram stöd. I juni 2020 ställde sig riksdagen bakom Moderaternas och andra oppositionspartiets förslag om att hitta ett stöd till dem som driver enskild firma. Sverige har många olika sorters företag, och alla gör de ett gott jobb och ett fantastiskt arbete. Vi har inte råd att låta dem stå i kö till Arbetsförmedlingen – en ringlande kö som aldrig tar slut om vi inte lyckas rädda företag och jobb för Sveriges framtid.

Jag vill avsluta med att säga följande: Hade det inte varit för Moderaternas insatser kanske det inte hade gått så bra som det ändå har gjort i den fruktansvärda situation vi befinner oss i.

Anf. 13 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag förstår att det är frustrerande att vara i opposition i det här läget; regeringen har ju agerat väldigt aktivt genom hela krisen. Vi har agerat för att säkerställa resurser till sjukvården, äldreomsorgen och vaccineringen, för att stoppa smittspridningen och stötta enskilda samt, inte minst, för att rädda svenska företag och svenska jobb genom krisen.

Med det sagt är det fortfarande många, inte minst mindre, företag som har det oerhört tufft. Det gäller inom hotell- och restaurangbranschen, inom kulturevenemang och inom resebranschen, liksom transporter. Vi ser hur företag verkligen kämpar och har kämpat under en längre tid. Jag är också imponerad av den förmåga till omställning som många entreprenörer har visat i Sverige, och det är något som bådar gott inför framtiden.

Nu är det också viktigt att företag söker de stöd de kan vara berättigade till. Jag stöter nämligen alltför ofta på att man inte har tillräcklig kunskap om vilka stöd som finns och som man skulle kunna vara berättigad till. Här är det såklart viktigt att vi alla hjälps åt att sprida informationen så att företag som kan vara berättigade till stöd inte riskerar att gå i konkurs för att de inte har den kunskapen.

Vad gäller arbetsfördelningen i regeringen är det så att jag är ansvarig för omställningsstöd och korttidspermitteringarna medan Ibrahim Baylan däremot är ansvarig för omsättningsstödet och stödet till handelsbolagen. Den detaljerade utformningen av de reglerna är alltså han bättre lämpad att svara på, medan jag är här i dag för att svara på en fråga som handlade om omställningsstödet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:584 om importmoms

Anf. 14 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Lars Beckman har, med anledning av mitt svar den 17 mars 2021 om att frågan om inlåsningseffekten avseende importmoms för närvarande bereds inom Regeringskansliet, frågat mig om jag kan konkretisera vad jag avser med att ärendet bereds. Han har också frågat när resultatet av denna beredning kan förväntas presenteras, om jag kan redogöra för de direktiv som ligger till grund för beredningsarbetet och när företagen i så fall kan förvänta sig att lösningen på detta problem träder i kraft.

Bakgrunden till detta ärende är en hemställan från Svenskt Näringsliv där det föreslås att regeringen ska införa nya regler om avdragsrätt för importmoms. Hemställan avser import av varor där tullagstiftningen inte har följts. I dessa fall kan det uppkomma situationer där ett annat företag än det som äger varorna får betala importmomsen till Tullverket och att varken detta företag eller företaget som äger varorna får göra avdrag för moms. Importmomsen blir därmed en kostnad.

För att kunna avgöra om det finns någon möjlig och lämplig lösning som hjälper dessa företag krävs att ett stort antal bedömningar och avvägningar görs.

För det första måste det undersökas om frågan lämpligast hanteras inom ramen för tullagstiftningen eller momsagstiftningen. I hemställan finns endast ett förslag på förändring av momsreglerna. Om en lösning

söks på tullsidan behöver det säkerställas att lösningen stämmer överens med EU:s tullkodex. På motsvarande sätt behöver en lösning inom momsområdet vara förenlig med EU:s momsdirektiv.

För det andra ska man komma ihåg att denna effekt drabbar de som inte har följt tullagstiftningen vid till exempel en import eller hantering av varor i ett tullager. Det måste därför säkerställas att en lösning som hjälper de som av misstag gjort fel inte samtidigt öppnar upp för skattefusk för de som medvetet inte följer tullagstiftningen och till exempel försöker smuggla in varor i Sverige.

Sammanfattningsvis är frågan därmed mycket mer komplex än vad den kan verka vid första anblick, och eventuella ändringar av regelverket måste undersökas noggrant.

Jag noterar också att frågan om momskostnader som uppkommer vid misstag med tullhanteringen har varit aktuell redan tidigare, genom en hemställan från Transportindustriförbundet. I prop. 2013/14:6 gjorde den dåvarande borgerliga regeringen bedömningen att det inte var möjligt att ändra lagstiftningen på det sätt som förbundet föreslog. Regeringen kunde då inte heller finna någon annan lösning på detta problem som var förenlig med momsdirektivet.

Mot denna bakgrund är det i nuläget inte möjligt för mig att svara på när resultatet av denna beredning kan presenteras eller när en eventuell ändring av lagstiftningen kan träda i kraft.

Anf. 15 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, finansministern, för svaret!

Sverige är ett land som har byggts av företagsamhet. Det är företagsamheten som har skapat jobben, det är jobben som har skapat skatteintäkterna och det är detta som har lett till att vi är ett land med högt välstånd.

Fru talman! Det finns saker som gör att företagen får ägna sig åt annat än att produktutveckla, sälja, besöka kunder eller vad de nu ska göra, och det här är en sådan sak. Det kan låta lite torrt och tråkigt med importmoms. Grunden till den här interpellationen var en debattartikel i Svenska Dagbladet i mitten av februari – även från Skatteverket skrev man en artikel – där man konstaterade att både Skatteverket, Svenskt Näringsliv, Företagarna och ett stort antal andra organisationer är överens om att det blir helt orimliga konsekvenser när ett företag helt enkelt nekas importmoms.

Enligt svensk moms lag är den som importerar en vara från länder utanför EU skyldig att betala importmoms. Normalt anses den som äger varan vara importör och kan vanligtvis dra av momsen i företaget. Genom avdragsrätten säkerställs neutralitet och rättvis konkurrens mellan olika företag. Men det finns situationer när det blir en helt orimlig tolkning från Skatteverkets sida. Vid minsta fel eller misstag vid importen uppstår stora konkurrensnedvridande konsekvenser som är direkt skadliga för Sveriges internationella handel då företaget förlorar sin rätt att dra av importmomsen. I och med det ökar kostnaden för företaget med 25 procent. Det kan vara så enkelt som att man inte har kryssat i en ruta rätt, att två olika försändelsenummer har blandats ihop eller att något annat väldigt litet fel har uppstått.

Skatteverket och näringslivets organisationer är helt överens om att det här borde ändras. Jag vet inte riktigt av finansministerns svar om hon delar Skatteverkets och näringslivets organisationers uppfattning att det här är

ett problem eller inte, men jag gör en positiv tolkning och tänker att finansministern är överens med mig om att problemet behöver åtgärdas. Det är naturligtvis välkommet.

Att frågan är komplex har finansministern redogjort för. Men jag noterar att i andra EU-länder – Danmark, Tyskland, Frankrike och Nederländerna – tolkar man motsvarande regler så att extra kostnader undviks. Går det att göra i andra länder måste man naturligtvis kunna göra det i Sverige.

Jag skulle vilja upprepa min fråga till finansministern: Vad är det för beredningsarbete som pågår, och när kommer den här frågan att få en lösning?

Anf. 16 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Det är inte avsett att importmomsen ska bli en kostnad. Därför är det väldigt bra att försöka hitta en lösning. Däremot, som jag försökte redogöra för, är det inte alldeles enkelt att hitta en lösning. Problemet är att moms­lagstiftningen och tull­lagstiftningen krockar lite med varandra, och båda är EU-styrda. Det gör det svårare. Den andra delen är också att det är viktigt att man, när man gör en lösning, säkerställer att det inte öppnar upp för nya vägar för fusk. Det är naturligtvis inte bra för alla de företag som gör rätt för sig, vilket är nästan alla företag. Vi vill ju inte att de ska utkonkurreras av företag som inte gör rätt för sig.

Mot den här bakgrunden tittar vi på frågan och fortsätter att bereda den. Att det inte är alldeles enkelt kan jag konstatera att jag inte är den enda politikern i Sverige som tycker, utan min företrädare, som också tittade på en sådan här fråga, kom fram till att det inte var möjligt att finna någon lösning på det här problemet. Jag tänker inte ge upp med detta, utan jag kommer att fortsätta arbeta på Finansdepartementet för att se om vi kan hitta en lösning som inte öppnar upp för fusk så att seriösa företag riskerar att utkonkurreras.

Anf. 17 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag är personligen helt övertygad om att varken Skatteverket, Svenskt Näringsliv, Företagarna eller andra vill att företag ska bli utkonkurrerade på grund av fusk. Jag är helt övertygad om att de vill ha en seriös konkurrens mellan företagen. Men det är också viktigt att de svenska företagen har en seriös konkurrens mot företag i andra länder, och har Danmark, Tyskland, Frankrike och Nederländerna kunnat hitta lösningar på det här borde det vara fullt möjligt att göra det även i Sverige.

Att den här frågan har blivit lite mer akut beror på att Storbritannien, en av våra viktigaste handelspartner, sedan den 1 januari momsmässigt behandlas som ett tredjeland. Det riskerar att öka problemet.

Jag har själv pratat med företag som importerar saker från Storbritannien, och det har varit mer eller mindre kaos när det gäller tullhanteringen och annat. Gods har helt enkelt fastnat i Storbritannien på väg ut ur landet. Det har också rapporterats om detta i medierna.

Det är bra att finansministern är överens med mig om att det här problemet måste åtgärdas. Det verkar också som att vi är överens om att det får helt orimliga konsekvenser om man missar att fylla i en ruta eller liknande. Då kan man drabbas av vad som egentligen kan kallas för en straffskatt på 25 procent.

Det som gör mig bekymrad är att finansministern säger att det är en komplicerad fråga som andra regeringar inte har löst. Det är liksom ingen tröst.

När bedömer finansministern att den här frågan kommer att ha fått en acceptabel lösning som gör att svenska företag inte riskerar att få momsens inlåst? Det är ett onödigt handelshinder som måste bort. Sverige är ett litet, export- och importberoende land långt uppe i norra Europa som naturligtvis ska ha rimliga konkurrensvillkor. När bedömer finansministern att den här frågan har fått en lösning?

Anf. 18 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag förstår att Lars Beckman från Moderaterna inte nöjer sig med att Moderaterna inte lyckades lösa den här frågan när man satt i regeringsställning. Jag nöjer mig inte heller med det moderata misslyckandet, utan vi kommer att fortsätta att arbeta med den här frågan.

Däremot kan det vara så att det som gäller i andra länder kan bero på att deras interna momsagstiftning ser annorlunda ut än vad den svenska gör. Det kan alltså finnas förklaringar till att det ser annorlunda ut i andra länder och att det är den skillnaden som gör att Moderaterna tidigare inte lyckades hitta någon lösning på den här frågan.

Med det sagt kan jag tala om att det sker en beredning på Regeringskansliet. När den är färdig kan jag inte svara på. Det beror på att frågan är komplex eftersom tull- och momsagstiftningen krockar lite med varandra och båda är styrda från Bryssel, naturligtvis kompletterat med inhemska regler. Jag vågar inte i dagsläget svara på exakt när beredningen kan vara klar.

Anf. 19 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Finansministern använder samma talepunkt som varje minister använder vid varje interpellationsdebatt, nämligen att det är Moderaternas fel att regeringen inte löser samhällsproblem. Det kanske vore bättre om väljarna röstar fram en moderat regering så att vi kan lösa samhällsproblem i stället för att prata om dem.

Jag förstår att frågan är komplex. Fusk ska vi hindra. Men jag kan notera att såväl Skatteverket som näringslivsorganisationerna har gett förslag på lösningar. Ett förslag som man skriver om i debattartikeln i Svenska Dagbladet och som man har skrivit till regeringen om är att regeringen ska se till att reglerna tolkas på liknande sätt som i konkurrerande EU-länder. Och så finns det konkreta förslag genom tillägg i momsagen där man skulle kunna undanröja den svenska oskäligen tolkningen av reglerna. Det här är en viktig konkurrensfråga.

Jag förstår att finansministern inte tänker ge något svar på frågan om när detta ska vara löst. Det är också en signal att förmodligen räkna med: Under den här mandatperioden kommer finansministern inte att göra någonting åt detta. Det tycker jag är olyckligt. Jag har noterat att näringsministern har rest land och rike runt tillsammans med just Svenskt Näringsliv och Företagarna för att hitta exempel på regelförenklingar. Man har till och med satt något mål om att minska reglerna. Men när vi då kommer till de konkreta frågorna, som faktiskt handlar om regelförenklingar och som skulle skapa en konkurrens på lika villkor, säger finansministern att det är svåra frågor som finansministern inte ser någon lösning på.

Det kanske vore bättre att näringsministern bokar in en kopp kaffe med finansministern och försöker reda ut de frågor som ligger på bordet, för den här frågan är viktig för Sveriges konkurrenskraft, och den är viktig för det svenska näringslivet. Jag hoppas verkligen att vi kan hitta en lösning, för vi verkar ändå vara överens om att detta är ett problem.

Anf. 20 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Lars Beckman menar att om man gjorde den förändring som föreslås blir det konkurrens på lika villkor. Här behöver ni naturligtvis titta närmare på det som är förslaget, och min oro gäller att man måste vara noggrann när man gör sådana här förändringar så att det inte blir konkurrens på väldigt olika villkor på så sätt att man riskerar att företag som fuskar kommer att gynnas av eventuella regelförändringar. Mot den bakgrunden är det viktigt att man har koll på vad man gör.

Med det sagt förstår jag att det är oerhört frustrerande för ett företag som av misstag har gjort sig skyldigt till en mindre förseelse att sedan drabbas på det här sättet. Det är naturligtvis väldigt frustrerande för det företaget, och det är också mot den bakgrunden som vi tittar på vad det finns för möjligheter att göra förändringar som samtidigt säkerställer en sjyst konkurrens.

Däremot: Om väljarna röstar fram en moderatledd regering kommer det uppenbarligen inte att lösa problemet eftersom Moderaterna under åtta år inte lyckades göra detta i regeringsställning. Man sa tvärtom att man inte hade möjlighet att komma fram med denna lösning.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:586 om ny skatt på el

Anf. 21 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Niklas Wykman har frågat mig om jag avser att införa en ny skatt, eller höja skatten, på el eller eldrivna produkter.

Hela samhället måste bidra till en ökad energieffektivisering. Den existerande energiskatten på elförbrukning innebär redan nu att produkter som använder relativt mycket el är dyrare i drift. Regeringen arbetar därutöver med en mängd åtgärder för att påskynda både elektrifieringen och energieffektiviseringarna.

Enligt januariavtalet ska en kraftfull grön skatteväxling genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Vilka skatter som framöver kommer att omfattas eller på vilket sätt en sådan höjning av miljöskatter ska utformas kommer regeringen att återkomma till. Det pågår dock inget arbete inom Regeringskansliet med en ny skatt på produkter som drar mycket el.

Anf. 22 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Svenska folket blir säkert allt som oftast något förvirrade när de lyssnar på Magdalena Andersson och regeringens företrädare. Det är lite svårt att förstå vad det är för något regeringen vill uppnå. En hel del

saker verkar mest hända av sig själva beroende på att man inte bedriver en fungerande reformpolitik.

Magdalena Anderssons facit är till exempel att Sverige är det land där arbetslösheten har ökat mest i hela EU sedan 2014. Vi har inte längre den högsta sysselsättningsgraden, och vi har den tredje lägsta tillväxten per person i hela Europeiska unionen under samma period. Det är mycket som har gått dåligt i Sverige med Magdalena Anderssons politik.

Men en sak som många människor undrar över är: Hur hänger det ihop att man för det första driver en politik där så mycket som möjligt ska elektrifieras – några vanliga bensin- eller dieslbilar ska inte finnas kvar – för det andra stänger ned kärnkraften och för det tredje har regeringsföreträdare som pratar om att man ska införa nya skatter på allt som går på el?

Den här kombinationen är väldigt svår att hänga med i. Vi tar den en gång till, Magdalena Andersson! Först driver man en politik som går ut på att allt, eller så mycket som möjligt, ska drivas av el. Sedan stänger man ned elproduktionen. Och sedan inför man – eller vill införa, pratar om att införa eller ger på olika sätt budskap om att man nog borde ha – en skatt på produkter som går på el.

Hur kan detta främja ett land som Sverige? Hur kan det vara en bra signal att skicka till företag, entreprenörer och hushåll att först säga att de ska ställa om till el och sedan säga att så fort vi får chansen ska vi nog beskatta det här så mycket som möjligt? Vad blir det för förutsättningar att starta och driva företag som producerar eldrivna produkter i Sverige när man skickar signaler om att man ska beskatta dem så mycket som möjligt och så fort som möjligt – kanske inte just nu men snart?

Vad blir det för signal till hushåll som funderar på vad de ska köpa och investera i när de får höra detta från regeringens företrädare? Man säger: Ja, det är bra att köpa saker och ting som går på el, men vi ska nog så snart som möjligt se till att beskatta dem så hårt som möjligt.

Finansministerns svar här ger inget tydligt besked, så vi får väl tro att det är ministerkollegans besked som gäller.

Erfarenheten är inte särdeles positiv, fru talman, av den här regeringens skattepolitik. Det är säkert förvisso en del som kanske är mer av en slump, eller snarare en effekt av att man har Socialdemokraterna, som vill höja skatterna så mycket som möjligt, Centerpartiet, som vill ha ett så krångligt skattesystem som möjligt med så många olika typer av avdrag och undantag som man bara kan komma på, och Miljöpartiet, som vill experimentera med så många nya skatter som möjligt.

Detta har lett fram till att vi i Sverige befinner oss i en helt unik position; det ser man om man blickar ut över världen. Mitt i brinnande kris har det antingen införts eller kommit förslag om höjd fordonsskatt, skatt på tjänstebilar, skatt på hämtmat, skatt på kläder, skatt på skor, återinförd fastighetsskatt, olika typer av nya skatter på entreprenörskap, ägarskatter och bankskatter. Vi har fått plastpåseskatter, och vi har fått kemikalieskatter, utdömda av Skatteverket och Kemikalieinspektionen.

Och nu ska vi också få, eller inte få, ny skatt på elprodukter. Magdalena Andersson är skyldig svenska företag och svenska folket ett svar.

Anf. 23 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Signalen till näringslivet tycks vara mycket tydlig om man ser på vad som händer i näringslivet. Det pågår just nu en grön industriell

revolution i Sverige, där företag efter företag kommer med mångmiljard-investeringar i ny, grön teknologi. Det råder nu skriande arbetskraftsbrist i norra delen av Sverige på grund av alla gröna investeringar som sker där.

Det handlar inte bara om näringslivet, där det sker mycket investeringar i själva produktionen. Vi har också stora investeringar i solceller och vindkraft i Sverige. Här sker alltså en stor förändring, där Sverige ligger i framkant. Det skapar redan många jobb, och det kommer att skapa ännu fler jobb i framtiden.

Som jag sa i interpellationssvaret pågår inget arbete inom Regeringskansliet med en ny skatt på produkter som drar mycket el. Jag kan upprepa det igen, om Niklas Wykman önskar, i nästa inlägg.

Anf. 24 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Det pågår inget arbete inom Regeringskansliet. Okej, men var och en av oss läser det som står i tidningarna, och där uttrycker regeringsmedlemmarna en tydlig uppfattning kring att det ska införas en skatt på olika typer av elprodukter.

Detta skickar en signal dels till dem som vill arbeta fram den typen av produkter, dels till dem som vill köpa den typen av produkter. Men Magdalena Andersson lämnar ett lugnande besked: Det pågår inget arbete inom Regeringskansliet. Okej, men ministrarna arbetar uppenbarligen för fullt för det, åtminstone med att bilda opinion för det genom svenska medier. Det skickar väl ändå en rätt tydlig signal?

Kan Magdalena Andersson förklara regeringens position? Hur hänger de här tre sakerna ihop? För det första: Se till att allting ska gå på el – absolut ingenting får gå på bensin och diesel! För det andra: Stäng ned svensk kärnkraft! För det tredje: Beskatta allting som går på el så mycket som möjligt och så ofta som möjligt!

Hur går den politiken ihop? Hur kan det vara ett logiskt och bra sätt att sköta ett land eller kommunicera med sina medborgare på?

Magdalena Andersson pratar om att vi har en grön revolution. Sverige har alltså den snabbast växande arbetslösheten i Europeiska unionen. Vi har den tredje lägsta tillväxten i Europeiska unionen. Vi har den femte högsta arbetslösheten. Om det är en grön revolution betackar vi oss för den gröna revolutionen. Den är inte eftersökt av svenska folket. Vi vill inte ha den snabbast växande arbetslösheten. Vi vill inte ha EU:s tredje lägsta tillväxt. Vi vill inte ha EU:s femte högsta arbetslöshet.

Vi vill ha ett Sverige med full sysselsättning och hög ekonomisk tillväxt, så att vi kan få höga löner, bra pensioner och en välfinansierad välfärd. Men, fru talman, det går inte när man har den snabbast växande arbetslösheten, när man har den tredje lägsta tillväxten och när man har den femte högsta arbetslösheten hittills. Det är möjligt att Miljöpartiet på allvar har lyckats övertyga Magdalena Andersson om att det är en grön revolution, men det är det inte. Det är en destruktion av det som vi en gång i tiden kände som ett av världens främsta och bästa industriländer.

Nu skickar regeringens företrädare ytterligare en sådan här signal: Framtiden, nja, den är nog inte helt och fullt välkommen. Vi ska åtminstone beskatta elprodukter så hårt som möjligt.

Detta får tas på allvar, fru talman. För hur har det gått med plastpåseskatten och kemikalieskatten? Kemikalieskatten ska snart tas ut på det mesta vi handlar i butiken. Den gäller redan på alla elprodukter. Skatte-

verket och Kemikalieinspektionen har utvärderat den och sagt att den absolut inte fyller sitt syfte.

Och vad tycker vi egentligen om plastpåseskatten när det kostar 30–40 kronor för en barnfamilj som har glömt tygpåsarna, som är mindre bra för miljön i de flesta fall, hemma och därmed får betala denna skatt? Eller ta alla som nu köper plastpåsar på rulle i stället och slänger pappförpackningarna i som man i stället tar hem maten från butikerna i eftersom de är obeskattade. Skatten är helt ologisk, har ingen miljönytta, kostar hushållen en massa och innebär mycket krångel för företagen.

Hur är det att mitt i en kris höja en fordonsskatt och beskatta tjänstebilar hårdare? I restaurangbranschen, som är hårt pressad, hotar man med nya skatter på hämtmat. I detaljhandeln, som är hårt pressad, ska det bli nya skatter på kläder och skor. Hushållen, som är rädda för arbetslöshet och där många är sjukskrivna, ska få en fastighetsskatt. Vi har låg tillväxt, men det behövs fler skatter på entreprenörskap. Vi ska ha höjda ägarskatter, och vi ska införa en skatt på risktagande i form av en bankskatt.

Det pågår dock inget arbete med just denna elskatt i Regeringskansliet. Tyvärr pågår det ett arbete i svenska medier av ministrarna i stället. Detta borde helt stoppas. Lämna tydligt besked!

Anf. 25 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Niklas Wykman säger att svenska folket betackar sig för den gröna industriella revolutionen. Jag kan förstå det om man ser det från ett moderat perspektiv. Under Niklas Wykmans arbetstid i Regeringskansliet sa statsministern: The industry is basically gone. Den här statsministern har en lite annan inställning till det.

Det är också så att politiken har gett resultat med de mångmiljardinvesteringar som vi nu ser. Det är möjligt att Niklas Wykman inte märker det om han sällan lämnar Stockholmsregionen, men åker man norrut märker man vilken framtidsanda och tillförsikt det finns med alla de investeringar som nu sker och är på gång och med den stora arbetskraftsbrist som man nu ser där uppe i norr.

Tittar man på svensk arbetsmarknad kan man också notera att nu, under den största ekonomiska krisen sedan andra världskriget, är sysselsättningsgraden alltså högre än när Moderaterna lämnade Regeringskansliet.

Med det sagt pågår inget arbete med den skatt som föranledde den här interpellationen.

Anf. 26 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Finansministern anklagar mig för att inte lämna Stockholmsregionen och säger att jag borde åka mer norröver. Jag tror att svenska folket kan påminna sig om att finansministern har åkt norröver. Jag har stannat kvar i Stockholm, vill jag säga, i enlighet med de rekommendationer som Folkhälsomyndigheten har haft under senare tid. Därefter avser jag absolut att fortsätta åka till företag runt om i hela landet, och även till fjällen och andra ställen.

Den här frågan handlade dock inte om att resa runt i Sverige. Den handlade om vilka budskap man skickar till svenska folket och till svenska företag med att ständigt hota med att införa nya skatter.

Det pågår inget arbete i Regeringskansliet. Det är alltså en enskild minister som har pratat om att vi ska ha de här nya skatterna. Tyvärr spelar

det nog ändå en viss roll när enskilda ministrar uttrycker sig på det sättet. Vi får helt enkelt utgå från att Magdalena Andersson här har utställt ett löfte om att det inte blir någon skatt på nya elprodukter.

Risken är väl att det löftet är ungefär lika starkt som när Magdalena Andersson inför valet 2014 lovade att det inte skulle bli någon nedmontering av det svenska överskottsmålet. Det blev en snabb nedmontering av det svenska överskottsmålet. Därefter har finansministern till och med sagt att det ska tas bort helt och hållet. Magdalena Anderssons track record när det kommer till skarpa löften kring kärnan i ekonomin är inte särskilt starkt.

Magdalena Andersson vänder och vrider på orden. Hon säger att vi betackar oss för en grön revolution. Den gröna revolution som Magdalena Andersson beskrev, vad vi kunde höra här alldeles nyss, handlade alltså om att vi har den snabbast växande arbetslösheten i hela EU, den tredje lägsta tillväxten i EU och den femte högsta arbetslösheten i EU. Om *det* är en grön revolution vill vi inte ha någon grön revolution.

Vi i Moderaterna vill ha framtidstro och teknikförnyelse. Vi vill möta de utmaningar vi har med optimism, tilltro och vetenskap, inte med nya högre skatter på det som är bra för miljön.

Anf. 27 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Moderaternas nya vurm för att människor inte ska jobba känns lite märklig – denna ständiga önskan att bli mer som andra europeiska länder, där ju färre jobbar än i Sverige. Om Sverige skulle vara ett genomsnittligt europeiskt land skulle det vara uppemot en halv miljon färre människor som gick till jobbet varje dag.

Det är inte dit jag strävar, tvärtom. Jag vill bygga vidare på det som vi ser i Sverige nu: högre sysselsättningsgrad än 2014 när Stefan Löfven blev statsminister, men också ännu fler som är ute och söker jobb på arbetsmarknaden. Det är de som nu ska stöttas så att de också kommer i arbete – mycket gärna i norra delen av Sverige, där vi nu ser hur företag efter företag planerar mångmiljardinvesteringar som kommer att skapa jobb och nya exportsuccéer för svensk industri och näring.

Där ligger framtiden, och det är det som regeringen konsekvent har styrt mot sedan Stefan Löfven blev statsminister. Vi har gett tydliga signaler om att det är klimatomställningen och de gröna näringarna som är framtiden. Det har gett resultat. Det ger jobb. Det ger framtidstro. Det är den vägen vi ska fortsätta.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellationerna 2020/21:587 och 588 om bonusmalus-systemet

Anf. 28 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Sofia Westergren har frågat mig om jag avser att på något sätt förändra fordonsbeskattningen för dem som är beroende av bilen i yrket, exempelvis hantverkare.

Boriana Åberg har frågat mig om det gjorts några konsekvensbeskrivningar av vad det förändrade och förstärkta bonus–malus-systemet innebär för företagare som behöver lätta lastbilar i sitt arbete och hur det påverkar människor som har bilstöd. Boriana Åberg har också frågat mig om jag anser att det är rimligt att svenska skattebetalare står för kostnaderna för klimatomställningen i Norge och, om inte, vilka åtgärder jag avser att vidta.

Klimatkrisen är vår tids ödesfråga. Ska Sverige nå klimatmålen är det avgörande att utsläppen av växthusgaser i transportsektorn minskar. Bonus–malus-systemet bidrar till detta genom att högre skatt tas ut på nya lätta fordon med högre utsläpp och bonus lämnas till mer miljöanpassade fordon. Syftet är att systemet ska styra mot en högre andel miljöanpassade fordon i nybilsförsäljningen.

Andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen ökar, vilket är positivt för omställningen av fordonsflottan men också en indikation på att den tekniska utvecklingen går framåt och att laddbara fordon blir mer konkurrenskraftiga. Även om den tekniska utvecklingen inte nått lika långt för lätta lastbilar som för personbilar bedömer regeringen att det är viktigt att sammanhållet försöka styra inköpen av lätta fordon till renare alternativ.

I syfte att motverka export från Sverige av subventionerade miljöbilar har Miljödepartementet remitterat ett förslag om återbetalningsskyldighet av klimatbonusen om bilen exporteras inom fem år. Remisstiden löpte ut den 23 november förra året, och inom Regeringskansliet pågår ett arbete för att analysera remissvaren.

För att främja delaktigheten i samhället för vuxna och barn med funktionsnedsättning utgör bilstödet en betydelsefull förmån. Den 1 oktober förra året trädde nya bestämmelser i kraft utifrån regeringens förslag om förbättrade möjligheter till bilstöd. Syftet med de ändrade reglerna är bland annat att öka ändamålsenligheten i stödet. I samband med detta höjdes också nivåerna på tilläggsbidragen i bilstödet för att öka kompensationen för kostnaderna i samband med bilköp.

Jag vill också betona att regeringen löpande och noga följer utvecklingen avseende frågan om möjligheten för personer med funktionsnedsättning och deras anhöriga att ta del av bilstödet samt miljöstyrningen inom bonus–malus-systemet.

Anf. 29 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Bonus–malus är skatter som byter ägare, kan man säga. Det blir bonus till miljövänliga bilar och malus för att straffbeskatta de bilar som inte anses vara miljövänliga.

Arbetslinjen behöver utvecklas och inte bli ytterligare invecklad. Bonus–malus är ett kontraproduktivt medel. Det blir en skatt på arbete, och folk hamnar i kläm. Det är dålig landsbygdsolitik. Detta drabbar människor som inte har alternativ; vi har inte tunnelbana i hela vårt land.

Hantverkare, till exempel, behöver ha lastkapacitet på sina viktiga arbetsfordon. Dessa fordon, som väger 3,5 ton, jämförs med små personbilar. I södra Sverige kan man se att detta har påverkat konkurrensen. Vi har hantverkare som kör utlandsregistrerade bilar. Det är bilar från Polen, Tyskland och Danmark. Lätta lastbilar, under 3,5 ton, har inte färdskrivare, och det går alltså inte att se om de utför olaglig cabotagetrafik. Det saknas alternativ för hantverkare. Deras elbil skulle kosta ungefär 50 procent mer

än en annan bil, som inte går på el. Laddinfrastrukturen är heller inte utbyggd – om en hantverkare köper en elbil saknas det laddstolpar för att ladda den. Dessutom blir den dyrare i inköp.

För något år sedan hörde jag på ett infrastrukturseminarium från Göteborg i Västra Götaland att antalet laddstolpar hade ökat med 100 procent, fru talman – från en till två stolpar.

Jag hade tidigare en debatt med finansministern om bonus–malus. Den handlade om familjer med funktionshindrade barn som behöver ha plats för två permobiler i sitt fordon. Då svarade finansministern mig att familjer slipper malus om de köper en mindre bil. Men detta är inget alternativ för dessa familjer – lika lite som det är ett alternativ för hantverkare. Det blir en konkurrensnackdel. Vi behöver ju stå upp för svenska företag. Vi behöver stå upp för arbeten. Vi behöver stärka arbetslinjen, inte urholka den.

Jag saknade svar på min fråga i finansministerns skriftliga svar, så jag ställer om frågan: Tänker finansministern förändra fordonsbeskattningen för dem som är beroende av bilen i yrket, som en hantverkare är?

Anf. 30 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Tack, finansministern, för svaret!

Jag upplevde inte att ministern svarade på min fråga om det har gjorts någon konsekvensbeskrivning av beslutet att belägga arbetsredskap, som de lätta lastbilarna är, med högre skatt. Eftersom ministern valde att inte besvara denna fråga förmodar jag att en konsekvensbeskrivning inte har gjorts – ministern får gärna rätta mig om detta inte är sant.

I stället pratade ministern i sitt svar om miljönyttan. Men det finns ingen miljönytta med förslaget om bonus–malus. Både Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet har oberoende av varandra dömt ut bonus–malus-systemet som dyrt och ineffektivt, men i stället för att skrota detta system valde regeringen att förstärka det.

Ministern medgav i sitt svar att den tekniska utvecklingen för lätta lastbilar inte har nått lika långt. Ändå valde regeringen att förstärka bonus–malus-systemet även för lätta lastbilar, trots att marknaden erbjuder väldigt få fordon som kan användas som arbetsredskap av hantverkare och samtidigt kan få bonus.

Man kan säga att regeringen lider lite av Marie-Antoinette-syndromet. Är malus för dyrt? Låt dem köra elbilar i stället! Men elbilar kräver som bekant laddningsmöjligheter, och det är inte självklart att en hantverkare som måste köra på olika ställen kan anpassa användningen av bilen till den räckvidd som bilen har. Laddningen tar dessutom väldigt lång tid; tekniken är inte utvecklad.

Vi vet också att el är en bristvara i dagens Sverige, både när det gäller effekt och när det gäller kapacitet. Den energipolitik som förs, med kärnkraftsreaktorer som stängs och import av smutsig kolkraft från utlandet, drar både företagandet och hela Sverige i fördärvet.

Jag ställde också en fråga om människorna som är beroende av bilen för att kunna förflytta sig. För dem finns det inget alternativ – det finns inte tillräckligt stora bilar.

Man kan säga att bonus–malus-systemet de facto också är en skatt på funktionshinder, och så kan det inte vara i ett välfärdsland. Hela skatteutskottet fick mejl från människor som var förtvivlade över att Försäkringskassan inte hade kunnat hantera deras ansökningar om stöd i tid. De riske-

rade att köpa fordon efter den 1 april och att bli belagda med betydligt högre skatt än de hade räknat med eller hade råd med. Ministern får gärna rikta sig till dem och berätta vad de ska göra.

Anf. 31 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! När det gäller straffskatten på bilismen finns det, som vi har beskrivit, två vinnare. Det är utländska hantverkare, som väljer in i södra Sverige och får en konkurrensfördel. Och det är norska bilköpare, som får bilar subventionerade av svenska skattebetalare.

Fru talman! Jag vill haka på det som Boriana Åberg tar upp: konsekvenserna av straffbeskattningen på Sveriges funktionsnedsatta som är i behov av bil. Tyvärr måste man sätta in straffbeskattningen på funktionsnedsatta i sitt sammanhang. För den som är intresserad av att veta vad regeringens politik betyder i praktiken rekommenderar jag att man går in på rbu.se, Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar. De har gjort en förskräcklig 16-punktslista. Jag lägger nu till den 17:e punkten med bonus–malus. På hemsidan räknar de upp 16 punkter över hur den här regeringen konsekvent har skurit ned och försämrat för dem som behöver samhällets stöd mest.

RBU skriver på sin hemsida:

- personlig assistans har kollapsat sedan 2015
- beviljanden av aktivitetsersättning har kollapsat
- allt fler förlorar sin kontaktperson
- kommuner avslår ansökningar medvetet för att driva frågor till förvaltningsrätten
- resurser till skolor för att ge stödinsatser minskar
- hjälpmedel: neddragning av sortiment och införande av avgifter
- bilstöd svårare att få
- nödstoppet för omprövningar av personlig assistans fungerar inte som det var tänkt
- betydligt svårare att få parkeringstillstånd
- LSS-boenden, egen lägenhet med assistans är en insats som sällan beviljas
- besparingar för ledsagarservice
- korttidsboende beviljas i mindre grad
- resursskolor läggs ned, väldigt få nya startar
- omvårdnadsbidraget har försämrats
- färdtjänsten har försämrats
- bidragen till bostadsanpassning har kollapsat.

Jag får mejl från hela Sverige från desperata äldre människor som har jobbat hela sitt liv och betalat skatt i hela sitt liv och som nu ska få en permobil

utskrivnen. Men det kan de inte få, eftersom de inte får något mobilt rullstolsgarage.

Fru talman! Dessutom har den socialdemokratiska finansministern infört en straffbeskattning på de familjer som behöver få in två rullstolar i en minibuss. Jag förstår att de allra flesta inte känner till hur systemet fungerar. Man kan alltså få 40 000 kronor i anskaffningsbidrag. Men för den minibussen får man betala en straffskatt på 120 000 kronor. Man kan alltså få 40 000 i anskaffningsbidrag, men man ska betala 120 000 kronor.

Fru talman! Jag tror att de allra flesta förstår att det är helt orimligt. När jag för någon månad sedan debatterade frågan med finansministern sa hon att det kanske finns bättre sätt att stödja funktionsnedsatta på, att det kanske är det regelverket som måste ändras. Nu har det gått lång tid sedan förra debatten om straffskatten på funktionsnedsatta och deras mobilitet. Det är nog många som undrar vilka åtgärder finansministern har vidtagit.

Vilka förbättringar finns för Sveriges funktionsnedsatta i den vårandringsbudget som nyligen presenterades? Eller är finansministern nöjd med de 16 punkterna på RBU:s skamlista? Det är en skamlista.

Samma regering pratar om att införa en familjevecka, vilket skulle kosta 30 miljarder, för familjer med friska barn. Det är inte anständigt.

Det svar som finansministern och en annan minister i regeringen har gett är att man kan köpa en mindre bil. Det är fullkomligt verklighetsfrånvänt. Man får inte in två permobiler i en Golf. Man är tvungen att ha en minibuss.

Jag vill ställa samma fråga som min kollega Boriana Åberg. Vad är svaret till de familjer som behöver de här bilarna?

Anf. 32 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag ger mig in i debatten eftersom jag är intresserad av fordon och trafik. Det är något som jag har ägnat i stort sett hela mitt vuxna liv åt. Jag måste säga att den här bonus–malus-skatten nog är något av det mest bakvända man kan leta rätt på om man har inriktningen att få en bättre miljö.

Sofia tog upp det här med utländska aktörer som kommer in i Sverige och utför arbete. Det är en absolut konsekvens av det här systemet. Det finns exempel, som polisen har rapporterat, på att det har gått så långt att man till och med väger ned tyngre fordon, som ligger på en totalvikt på 6 eller 7 ton, till 3,5 ton. Då flyger man nämligen under radarn när det gäller kör- och vilotider. Det har fått konsekvensen att svenska företag konkurreras ut på grund av att de får betala höga skatter samtidigt som andra aktörer som flyger under radarn kommer in och inte betalar en krona.

Jag förstår inte riktigt hur det är tänkt att det här ska fungera. Jag kan ta ett exempel. En möbelhandlare ringde upp mig och berättade att de hade en gammal skåpbil som de körde ut möbler till kunder med. Nu skulle de köpa en ny bil. Men då skulle skatten öka med 90 000 kronor under en treårsperiod. 90 000 kronor skulle det kosta en möbelhandlare i Lidköping att köra ut möbler. Om den bilen rullar 2 000 mil om året – men det tror jag inte att den gör – måste de få in 17 kronor och 50 öre per mil bara för att täcka skattekostnaden. Självklart valde de att behålla den gamla bilen, som de kunde reparera för de 90 000 kronorna under ganska lång tid.

Det blir motsatt effekt, när man behåller gamla smutsiga bilar i stället för att köpa nya. För dem som är möbelhandlare, snickare rörmokare, elek-

triker eller vad det kan vara finns det inget bonussystem att tillgå. Det blir bara malus.

Om man har en budbil som rullar 6 000 mil om året måste man ha in ungefär 6 kronor per mil bara för att täcka skattekostnaden. Slår man ut de 35 000 kronor som bilarna kommer att kosta i årlig skatt måste man ha in 3 000 kronor i månaden bara för att täcka skattekostnaden. Och då har man inte ens satt nyckeln i tändningslåset. Var och en förstår att det sätter de små företagen i en nästan hopplös situation. Samtidigt väljer det in bilar från utlandet och tar jobben i stället. Då har vi inte vunnit någonting. Det blir snarare en förlust för staten.

Jag kan ge statsrådet ett tips. Ett enkelt sätt att känna igen de där fordonen på 3,5 ton som kommer utifrån är att de har en mössa på taket. Det finns en liten uppbyggnad på hytten där föraren ligger den korta stund han har möjlighet att sova. De flyger ju under radarn också när det gäller kör- och vilotider. Det är alltså inte bara fråga om illegal konkurrens när det gäller sättet att utföra verksamheten. Det handlar också om att folk utnyttjas å det grövsta och får köra i stort sett dygnet runt.

Ett tips till statsrådet är: Titta ute på vägarna för att känna igen de där i fordonen på 3,5 ton som tar jobben från de svenska hantverkarna!

Anf. 33 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Sofia Westergren påpekade att tunnelbana inte finns i hela landet. Det är alldeles korrekt. Det finns bara i Stockholmsregionen. Men även hantverkare i Stockholm har ofta egen bil och åker ganska sällan tunnelbana. Som hantverkare måste man ofta ha med sig lite grejer.

Syftet med bonus-malus-systemet är att styra inköpet av nya bilar till mer klimat- och miljövänliga alternativ. Bakgrunden är att vi för att kunna bli nettonollutsläppare och kunna minska transportsektorns utsläpp behöver styra om fordonsflottan till att mer av den ska gå på antingen miljövänliga bränslen eller på el. Syftet med bonus-malus är att styra dit.

Det som Boriana Åberg säger är helt korrekt; Konjunkturinstitutet menar att bonus-malus inte är särskilt effektivt. Men det som Konjunkturinstitutet föreslår att regeringen borde göra i stället är att införa en rejäl höjning av koldioxidskatten. Det menar de är mer effektivt. Utifrån deras utgångspunkt är alltså Moderaternas klimatpolitik än mer ineffektiv, eftersom man vill minska den skatt som enligt Konjunkturinstitutet är mest effektiv.

Vad är det för konsekvensanalyser som har görs? Vi gör naturligtvis de sedvanliga konsekvensanalyserna. Först har man en utredning som kommer med förslag och som ska göra konsekvensanalyser av sina förslag. Sedan skickas förslaget ut på remiss. Då finns det möjlighet för dem som man skickar remissen till men också för så kallade spontana remisser att skicka in konsekvensanalyser. Det är alltså fritt fram för vem som helst att skicka in konsekvensanalyser. Efter det tar regeringen ställning.

Export av bonusbilar är problematiskt, och det var det också på den tiden då det fanns en direkt miljöbonus som snarare betalades av alla skattebetalare. Bonus-malus har en stor fördel jämfört med Alliansens bonus-system, där underskötterskan fick vara med och bidra till dem som hade möjlighet att köpa helt nya bilar. Nu betalas bonusen av dem som köper bilar som släpper ut mer.

Det finns dock en liknande risk för export. Därför har Miljödepartementet remitterat en promemoria, och nu bereder vi de remissvar som har kommit in. Det har kommit en del kritik i remissvaren, och det behöver vi titta på så att det hela görs på ett bra sätt.

Anf. 34 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Kollegan Boriana kallade det här Marie-Antoinette-politik. Det passar otroligt bra – om det inte finns bröd, varför äter de inte bakelser? Det är samma sak här: Finns det ingen bil? Köp en elbil!

Men det här funkar inte. Det är inget alternativ för hantverkaren. Det hindrar vanliga människor från att köpa en husbil. Det här blir konsekvensen om man måste betala 90 000 eller kanske till och med 100 000 extra för en bil som man behöver i arbetet eller har tänkt att semestra med i Sverige. Just det senare har vi ju tyckt vara en viktig del genom att det på olika vis gynnar besöksindustrin i Sverige och att vi spenderar pengar i vårt land i stället för alternativet att resa till Thailand, som man flygmässigt sett inte tycker är bra.

I mitt förra anförande talade jag om att det här skadar hantverkaren. Det skadar även försäljningen av dessa bilar och till exempel husbilar. Det skadar även den försäljare som säljer hästbilar, vilket jag tänkte ta upp i detta anförande.

För hästfolket har B-kortaren blivit ett bra alternativ. Man behöver fordonets lastkapacitet, och den väger 3,5 ton. Med lite vilja kan man få in två hästar i den. Vartenda kilo är otroligt viktigt när det gäller lastkapacitet.

Säljaren måste dock kunna motivera till ett köp trots att malusdelen finns. Man åker på att betala en hög skatt – kanske mellan 60 000 och 100 000 på tre år, något som sedan fhas ut. Samma säljare säljer större lastbilar och jämför dem med 3,5-tonnaren. Den större lastbilen kör lika lite eller lika mycket som 3,5-tonnaren. Det finns ingen skillnad i körsträcka. Utsläppen från 3,5-tonnaren ska däremot straffbeskattas, och man ska missgynna den. För en lastbil som väger 16, 18 eller över 20 ton finns dock ingen malus. Därmed inte sagt att det ska vara någon malus för en sådan lastbil. Att man straffbeskattar en liten 3,5-tonnare är något förmått. Därför passar Borianas Åbergs benämning Marie-Antoinette-politik otroligt bra.

Jag hörde en kollega säga att Sverige är ett land i kris. Det föreslås och genomförs skattechocker på det mesta. Vi har höjda skatter på fordon, tjänstebil, el, hämtmat, kläder, skor, företagande och entreprenörskap. Som grädde på moset förbereds ett återinförande av fastighetsskatten. Det här är politik som sätter landet ur kurs, faktiskt helt fel kurs. Antagligen har styråran gått av utmed ruten.

Fru talman! Ministern nämner att bonus–malus har fått hård kritik. Jag undrar om hon har tagit åt sig av den och är beredd att likt Moderaterna kasta bonus–malus i papperskorgen.

Anf. 35 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Moderaterna vill i sin miljöpolitik framför allt förse Sverige med pålitlig, säker och miljövänlig el genom att satsa på kärnkraft. Vi moderater anser även att bonus–malus-systemet borde skrotas likt en gammal bil som inte fungerar och som bara bidrar till ökade utsläpp.

Bonus–malus-systemet gör att människor som av någon anledning inte kan köpa en elbil hindras från att köpa en miljövänligare diesel- eller bensindriven bil. Detta gör att den svenska bilparken blir allt äldre och mindre miljövänlig än den kunde vara. Redan nu är den genomsnittliga åldern på den svenska bilparken tio år. Det är oerhört högt för ett utvecklat land. Därför är alla förslag som förhindrar människor från att byta till miljövänligare bilar, oavsett om de drivs med bensin, diesel eller el, skadliga.

Det är positivt att regeringen har dragit tillbaka förslaget om bonus-systemet. Det var felaktigt på alla sätt. Förslaget var rättsosäkert. Att införa en återbetalningsskyldighet för den första ägaren, oavsett om det är han eller hon som har exporterat bilen, borde inte kunna ske i en rättsstat. Dessutom gjorde förslaget så som det var utformat att man kunde manipulera systemet och placera en målvakt som sedan kunde exportera bilen utan att få några återkrav.

Jag hoppas att denna pengarullning till våra grannländer stoppas. Enligt statliga Trafikanalys hamnade 400 miljoner av de bonuspengar som staten betalade ut 2019 i andra länder.

Det finns ett annat problem med bonus–malus-systemet som vi inte har tagit upp än, nämligen att system inte är självfinansierat, vilket var tanken. Systemet gick back med 674 miljoner på två år. Miljöpartiet öppnade så sent som i mars för nya höjningar av malusdelen. När betänkandet om ett förstärkt och förenklat bonus–malus-system debatterades i kammaren uttryckte Centerpartiet att deras mål är att bonusen ska höjas till 100 000 kronor. Det innebär ännu större utgifter för statskassan och en ännu mer oklar miljönytta.

Jag undrar om finansministern vill kommentera detta. Har man planerat någon höjning av bonusen enligt Centerpartiets önskemål, eller är detta bara påhittat? Vad tycker finansministern om förslaget?

Anf. 36 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Bara den som har tappat kompassen skulle acceptera den lista på 16 nedskärningar som regeringen har gjort sedan 2015, vilket RBU har redovisat på hemsidan rbu.se. Jag tycker att alla ska gå in och läsa den listan på försämringar för personer med funktionsnedsättningar. Den 17:e punkten finns inte, men den borde RBU lägga till: straffskatt på bilar för dem som är beroende av rullstol.

Jag noterar att finansministern inte med ett kommatecken eller en bokstav kommenterade hur hon anser att ekonomin ska gå ihop för den barnfamilj som bor i Gävle och som har två barn beroende av permobil. Det finns bara ett alternativ, och det är en minibuss. Man kan inte få in två permobiler i en Golf, en Volvo eller någon annan personbil, utan det som återstår är en minibuss. Det stöd den här tvåbarnsfamiljen, som till exempel bor i Sätra, kan få är 40 000 i anskaffningsbidrag. Men den direkt konfiskativa straffskatten för den här barnfamiljen är 120 000 kronor. Det säger sig självt att man därmed kraftigt begränsar möjligheterna för Sveriges funktionsnedsatta som är beroende av bil att kunna investera i en sådan.

Precis som Borian Åberg har jag fått förtvivlade mejl från barnfamiljer i Sverige som har missat att få sin beställda bil före det här datumet. De får en fruktansvärd straffskatt av den här finansministern och regeringen. Hur ska de klara sig?

Anf. 37 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Det har varit mycket diskussion om det här med bonus–malus. Jag har gjort den här liknelsen tidigare från talarstolen: Det är ungefär som en orienterare som är ute i skogen och har fått en karta men ingen kompass. Han har ingen aning om vart han ska ta vägen. Vid detta kan regeringens miljöpolitik liknas. Man har inget tydligt mål för hur man ska göra. Man gissar mest. Det är den uppfattningen jag får.

Vad gäller de här hantverksbilarna, budbilarna och bilarna för handikappade har detta slagit fullständigt fel. Det finns inget alternativ, utan man får en straffskatt. Man har ingen möjlighet att välja något annat. Det finns ett åkeri som har provat det här med alternativa lösningar. Då finns gasbilar. Det kan ju låta bra. Men grejen är att själva bränslesystemet i bilen är så pass tungt att man förlorar mellan 30 och 60 procent i lastkapacitet. Vad får då det för effekt? Jo, då måste man köra flera gånger för att transportera samma mängd gods, och då är ju hela miljöpoängen borta.

Man kan faktiskt kräva av regeringen att den tänker till lite grann på hur vi ska nå målet att sänka utsläppen och hittar en tydlig målbild i stället för att sitta och kasta tärning, vilket nästan är vad man kan likna regeringens miljöpolitik vid. Ta bara en sådan sak som att 40 procent av bilarna är äldre än elva år! Sänker vi åldern på bilparken och får ned den till elva år på dem som ligger över minskar utsläppen med 404 000 ton per år. Det motsvarar i stort sett hela inrikesflyget 2017. Det är enkelt, snabbt och effektivt.

Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Sofia Westergren börjar nu återigen, som moderater gör när vi närmar oss val, prata om fastighetsskatten. Jag vill bara påpeka att jag har varit finansminister eller ekonomisk-politisk talesperson för Socialdemokraterna i nio år och att det under alla de åren har funnits lokala delar av Socialdemokraterna som velat återinföra fastighetsskatten. Moderaterna har inför varje val hotat med att vi socialdemokrater ska återinföra fastighetsskatten. Det har dock inte gjorts. Jag undanber mig ytterligare skrämselfpropaganda av den typen från Moderaterna. Den har varit ogrundad de senaste nio åren, och den är lika ogrundad i dag.

Boriana Åberg undrar om vi är beredda att titta över förändringar i bonus–malus. Det har vi gjort vid flera tillfällen. Jag är naturligtvis beredd att löpande se över förändringar i bonus–malus för att systemet ska styra på ett bra sätt.

Lars Beckmans engagemang för familjer med barn som har funktionshinder uppskattar jag verkligen. Att däremot stå här i kammaren och underkänna RBU:s arbete genom att säga att de gör fel när de inte har en 17:e punkt om bonus–malus smakar kanske inte riktigt lika bra i munnen. Jag vill också påpeka att regeringen har höjt bilstödet.

Thomas Morell menar att det inte finns något alternativ. Det är klart att det finns hantverkare som har väldigt svårt att hitta alternativ som är mer miljövänliga än en mer traditionell hantverksbil. Men det finns också många hantverkare – jag säger inte alla – för vilka det ändå kan finnas ett alternativ med elbil, om man inte behöver riktigt lika tung last. Naturligtvis måste man då vara någonstans där det finns tillgång till laddinfrastruktur. Det är viktigt att vi fortsätter att bygga ut laddinfrastrukturen, så att den finns i hela landet. Precis som påpekas är lätta ellastbilar dyrare i inköp,

men de är ofta billigare i drift. Hur den kalkylen ser ut beror därför naturligtvis också på hur mycket man kör.

Anf. 39 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Stefan Löfven sa vid valet: Utred mig på jobben! Målsättningen var då att Sverige skulle ha EU:s lägsta arbetslöshet. Nu har S-politik satt Sverige i skamvrån med den högsta arbetslösheten i EU tillsammans med länder som Grekland. Sedan 2014 har vi EU:s femte högsta arbetslöshet och EU:s tredje sämsta tillväxt.

Vi behöver stärka arbetslinjen. Som tidigare åkare har jag sett hur åkeryr successivt har slagits ut från marknaden. Kanske är det just därför som jag nu har svårt att acceptera bonus–malus, när jag ser de negativa konsekvenser som det får för arbetslivet. Dessutom ser jag det ur ett miljöperspektiv – vi får äldre bilar på våra vägar. Folk drar sig för att köpa nya fordon med den senaste tekniken avseende miljö och säkerhet.

Kollegan Boriána Åberg nämnde att systemet har gått back 649 miljoner på två år och att Centern vill höja bonusen ytterligare. En politik med trasiga styråror styr Sverige åt fel håll. Då blir min oro, fru talman: Tänker den här regeringen ytterligare förstärka bonus–malus eller helt skrota det med tanke på vilken hård kritik det fått?

Anf. 40 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Ministern nämnde fastighetsskatten. Lika mycket som ett återinförande av fastighetsskatten skrämmar moderatväljarna skrämmar Socialdemokraternas samarbete med Miljöpartiet de egna socialdemokratiska väljarna.

Jag undrar: Varför har man fördelat behandlingen av förslaget om bonus–malus-systemet på två departement, så att Finansdepartementet ansvarar för malusdelen och Miljödepartementet för bonusdelen? För oss som är utomstående och saknar insyn i Regeringskansliet känns det ganska märkligt och faktiskt oseriöst.

För oss som har betraktat Miljöpartiets förslag och utspel är det ingen överraskning att man tvingas återremittera ett förslag som kommit från dem, i det här fallet om bonus, när man fått alla negativa svar.

Det borde inte heller ha varit någon överraskning för finansministern. Jag undrar: Varför låter sig finansministern, som ansvarar för Sveriges finanser, styras i denna fråga av ett utvecklingsfientligt parti med 4 procents stöd och med aktivistiska inslag?

Anf. 41 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! I Sverige fattar regeringen beslut gemensamt i konsensus. Alla beslut inför regeringsbesluten bereds gemensamt i Regeringskansliet, och alla har möjlighet att lämna synpunkter. Det gör att vi är överens om de beslut som regeringen fattar och står bakom dem gemensamt.

Det är heller inte så att Finansdepartementet är ansvarigt för utbetalning av alla former av utbetalningar som sker från statsbudgeten. I sakfrågor är Finansdepartementet ansvarigt för skattefrågorna. Därför är det naturligt att malusdelen ligger på Finansdepartementet. Utbetalningar av olika stöd sker oftast via fackdepartementen. Då är det naturligt att det ligger på Miljödepartementet. Däremot har vi från regeringens sida natur-

ligtvis ett gemensamt ansvar för helheten. Det är så man arbetar i Regeringskansliet.

Ursprunget till att vi har ett bonus–malus-system är att vi befinner oss mitt i klimatkrisen. Just nu arbetar hela Regeringskansliet väldigt intensivt med de åtgärder av historisk storlek som regeringen har vidtagit för att hantera den pågående pandemikrisen. Men samtidigt pågår underliggande en klimatkris.

Det handlar om att Sverige ska ställa om så att vi blir klimatsmartare. Vi ska göra vår del för att rädda klimatet. Det är också för att det är här som framtidens jobb finns. Ett grönt Sverige är också ett Sverige som kommer att arbeta och skapa framtidens jobb. Det är så vi ska stärka arbetslinjen i framtiden.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:561 om områdespoliser i alla kommuner

Anf. 42 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Kerstin Lundgren har frågat mig vilka åtgärder jag vidtagit för att säkerställa att landets samtliga kommuner får områdespoliser. Hon har också frågat om jag och regeringen är beredda att ange ett mål för antalet områdespoliser i samtliga av landets kommuner.

Låt mig inledningsvis understryka att jag och regeringen kommer att fortsätta det intensiva arbetet med att bekämpa kriminalitet i hela landet. För att lyckas krävs bland annat en tillgänglig polis, ett starkt rättsväsen samt en ändamålsenlig lagstiftning. Utbyggnaden av Polismyndigheten är en central del i arbetet, och regeringen gör en historisk satsning på myndigheten. Vi har nu passerat halvvägs till målet om 10 000 fler polisanställda till och med år 2024.

Områdespoliser spelar en viktig roll för att bygga relationer till boende i ett område. Regeringen är angelägen om att utvecklingen går i rätt riktning. Därför har vi bland annat gett Polismyndigheten i uppdrag i regleringsbrevet att redovisa i vilken omfattning det finns områdespoliser på lokalpolisområdesnivå. Vi vill också veta vad som görs för att dessa ska få möjlighet att arbeta med kontaktskapande, brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete utan att tas i anspråk för annan verksamhet.

Att öka antalet områdespoliser för att stärka det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet är en av viktig del i Polismyndighetens långsiktiga strategiska arbete. Jämfört med 2019 ökade antalet områdespoliser under 2020 med 23 procent och var vid utgången av året över 800 personer. Det är en positiv utveckling även om mer finns att göra, bland annat när det gäller att öka den fredade arbetstiden. För att möta de rekommendationer som Riksrevisionen gett Polismyndigheten vidtas och planeras flera insatser i polisregionerna för att successivt stärka förmågan hos områdespoliser och åstadkomma en långsiktig och tydlig polisiär närvaro i hela landet.

Polismyndigheten har ett brett och viktigt uppdrag som rör hela det brottsförebyggande och brottsbekämpande arbetet och service till allmänheten. En viktig princip för mig är att det är Polismyndigheten som är bäst

Prot. 2020/21:110
20 april

Svar på
interpellationer

lämpad att avgöra hur tilldelade resurser ska användas och fördelas för att myndigheten ska kunna leva upp till sina åtaganden i hela landet. Jag följer fortsatt frågan noga och ser fram emot myndighetens redovisning av utvecklingen för områdespoliser.

Anf. 43 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret på min fråga!

Jag uppmärksammades på läget i Stockholmsregionen när Lidingö kommun inte ville skriva under samverkansavtal på grund av att man helt saknar områdespolis. Det är naturligtvis någonting som är mycket bekymmersamt. Områdespoliserna var en viktig del i den polisreform som genomfördes.

För att knyta polisen närmare medborgarna, klara medborgarlöften och kunna få en brottsförebyggande verksamhet värd namnet är områdespoliserna väldigt viktiga. Jag noterar att ministern i svaret på min interpellation hänvisar till det uppdrag som har funnits regleringsbrevet. Det kan man ju ha några kommentarer om, fru talman.

Ett lokalpolisområde kan vara väldigt stort. Det behöver inte innebära att det är områdespoliser i alla kommuner. Min utgångspunkt och min fråga gällde att alla kommuner ska ha områdespoliser som kan fungera enligt uppdraget att vara områdespolis.

Det handlar om brottsförebyggande och samverkande arbete och att delta i lokalsamhället med den synlighet som det skulle innebära. Det är oerhört viktigt om vi ska kunna klara att minska nyrekrytering till brott och komma till rätta med de vardagsbrott som många människor upplever skapar otrygghet eller andra saker som bidrar till otrygghet ute i våra stadsdelar. Det är naturligtvis knepigt.

Vi kan ta det lokalpolisområde som rör Lidingö. Det är lokalpolisområdet Norrmalm. Där ingår stadsdelarna Östermalm, Norrmalm, Kungsholmen och Lidingö. Det är ett väldigt stort område. Har man inte någon lokal koppling får man inte någon bra samverkan med vare sig kommunen, föreningslivet, näringslivet eller invånarna i kommunen. Därför måste man säkerställa att varje kommun har områdespoliser. Det räcker inte med en, utan man behöver öka antalet.

Fru talman! När jag läser granskningsrapporten från Riksrevisionen noterar jag att man säger att motsvarande det som sägs i regleringsbrevet som hänvisas till i ministerns svar också har givits tidigare. Man har fått svar. Man konstaterar att den markanta ökningen av antalet områdespoliser mellan 2018 och 2019 förklaras av att Polismyndigheten använde en annan metod snarare än en faktisk ökning från ett år till ett annat. Det är en av de utmaningar vi har. Om man byter metod när man värderar detta kommer man att få svar som inte går att använda för att dra slutsatser om vilken åtgärd som måste vidtas.

Fru talman! En annan bit i det hela är erfarenheter som många berättar om. Det är inte tydligt vad det är att vara en områdespolis. Nu finns det ambitioner att göra en utbildning så att man kan tydliggöra vad det innebär. Bilden av vad områdespoliser är måste få en ökad tydlighet och en större tyngd i polisverksamheten om man ska lyckas rekrytera. Annars klarar man inte rekrytering.

Vi har erfarenheter från närpolisreformen som fanns en gång i tiden. Den hade ungefär likartade problem. Låt oss inte göra om de misstagen utan låt oss lära av det.

Anf. 44 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Ja, statsrådet Mikael Damberg, jag kan inte låta bli den här frågan, för den ligger mig varmt om hjärtat.

Polisen har en oerhört viktig roll i vårt samhälle. Polisen ska naturligtvis vara ute och bekämpa brottslighet. Det är en viktig del i deras arbete. Men det är också en viktig del att vara förebyggande och skapa trygghet. Människor ska känna en trygghet i att se en polisbil komma åkande i området och att se poliser vara ute i området och röra sig och prata med människor.

Det skapar också en oro för de kriminella. Den polisiära närvaron har en förebyggande effekt. Finns det poliser på plats drar sig de kriminella för att begå brott.

Vi ser en ganska otäck utveckling i vårt samhälle. De senaste dagarna har varit riktigt kusliga – vi talar om mord på kvinnor på öppen gata och så vidare.

Det kan ju inte hänga en polis i rockärmen på varje kriminell. Det inser var och en. Men det måste ändå finnas en upptäcktsrisk för den som begår brott. Det måste finnas poliser i närheten som kan göra en insats när de kriminella är i farten.

Som det är nu är risken oerhört liten för att polisen ska finnas i närheten när någon begår ett brott. Nu har polisen i storstadsområdena bättre resurser för att åka ut, men de skjutningar och annat som pågår i samhället tömmer ändå stationerna på polispatruller. Då är det fritt fram för andra att begå andra typer av brott.

Den här frågan är viktig. Jag vet att statsrådet kommer att svara att man gör en historisk satsning på polisen. Och visst är det så, jag påstår inget annat, men det har i huvudsak handlat om civilanställda för att frigöra polisiära resurser ute på fältet. Även om satsningen är stor är den för liten för att komma åt den kriminalitet vi har i samhället.

Vi måste få bort de kriminella. Vi måste begränsa deras handlingsutrymme. Det största gift vi har i vårt samhälle är de kriminella. De tar sådan plats och skapar oro för den vanliga, hederliga medborgaren. Trots allt är de allra flesta människor laglydiga samhällsmedborgare. De måste kunna leva i lugn och ro och känna en trygghet i att samhället står där med polisiära resurser när det behövs. Då får det inte vara som på många mindre orter i landet, där det kan ta timtals innan en polispatrull kommer på plats. I värsta fall kan det dröja till dygnet därpå innan det kommer en polispatrull. Det är ohållbart.

Precis som interpellanten sa kan ett område vara en hel kommun. Jag har mina rötter i Vilhelmina, och den kommunen är väldigt stor. Man kan behöva åka 15 mil om man ska från tätorten till någon mindre by. Det är klart att det måste finnas polisiära resurser även där. Även de samhällsmedborgarna måste känna en trygghet att samhället kan komma och stötta i händelse av brott.

Prot. 2020/21:110

20 april

Svar på
interpellationer

Anf. 45 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack, interpellanten, för en viktig interpellation! Jag vill börja med att säga att det är en korrekt analys att vi har för få områdespoliser i Sverige, och eftersom vi har för få områdespoliser finns det en för svag lokal närvaro.

Områdespoliserna definieras av ett arbetssätt som ska vara att knyta kontakt, lära känna och jobba förebyggande, inte bara mot skolor utan också mot näringsidkare, och de ska kunna vara en väldigt nära spelare gentemot kommunerna som viktiga aktörer på det lokala planet.

Om vi ser till polistillväxten kan vi se att alla polisregioner växte förra året, men om vi ser lite djupare på siffrorna kan vi se att polistillväxten i Sverige inte riktigt har tagit fart, utan det är nu och framöver som den kommer att göra det.

Den första delen av tillväxten har, precis som Thomas Morell beskrev, gällt civilanställda. De är viktiga för utredningskapaciteten, och man har fått in en del kompetenser som man kanske inte hade i Polismyndigheten tidigare. De är alltså en viktig del av tillväxten. Men den andra delen av polistillväxten nu och framöver är i princip polisiär tillväxt. Vi räknar med att bara i år över hela landet anställa 1 400 nya poliser direkt från polisutbildningarna.

Tyngdpunkten i tillväxten ska ligga på områdespoliser. Det finns andra områden som också kommer att behöva växa med den växande organisationen, inte minst trafikområdet, vissa specialistfunktioner och annat, så det är alltså inte bara områdespoliser det handlar om, men det är ändå ett område som är tydligt utpekad av rikspolischefen. Ett av syftena med polisreformen var ju, precis som Lundgren påpekat, att komma närmare medborgarna.

Än så länge har polisen fyllt på där det har varit mest nödvändigt. När man då inte har full kapacitet i utryckningsverksamheten är det i första hand där som förstärkningarna hamnar.

Jag instämmer alltså i problembeskrivningen. Däremot kanske jag inte går riktigt lika långt i definitionen som Kerstin Lundgren gör, och det beror på att jag ändå tycker att det är viktigt att Polismyndigheten ska äga fördelningsfrågan. Det är annars lätt att vi tar över ansvaret för att fördela Polismyndighetens resurser, och det vill jag helst inte göra.

Men, fru talman, när det gäller regleringsbrevet är vi inte bara specifikt jättetydliga med att Polismyndigheten måste redovisa områdespoliser – vi är också tydliga med att vi måste ha områdespoliser som är fredade för dessa arbetsinsatser. Det har det varit lite si och så med. Man har haft områdespoliser, men de har knappt hunnit jobba i den rollen.

Nu ska jag informera riksdagen om att den region som just nu kanske har det tuffast med detta är Stockholmsregionen. Det är kanske inte den bild vi annars har av polistillväxten, men den region som just nu har extra mycket utmaningar när det gäller tillväxten polisiärt är just Stockholmsregionen. Där jobbar Polismyndigheten strukturerat och målmedvetet med detta, och man försöker också flytta fler utbildningsplatser till exempelvis Södertörn för att säkra bemanningen och resurssättningen i Stockholmsregionen.

Jag delar problembilden. Jag tycker att vi ska styra mot detta, och jag tycker att vi gör det. Det är på gränsen till att vi kanske inte kan gå så mycket längre. Men jag tror att vi i kammaren fortfarande är överens, som vi var vid den stora polisreformen, om att det ytterst är Polismyndigheten som ska fördela Polismyndighetens resurser.

Anf. 46 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! Tack, ministern, för kompletterande svar! Självklart är det en uppbyggnadsfas som vi nu går igenom. Vi har ju gemensamt arbetat för att tillföra ökade resurser för att få en tillväxt i Polismyndigheten. Självklart har vi initialt också en ökad andel civilanställda, vilket är viktigt för att utbildad polis ska kunna göra det som utbildad polis har specifik kompetens för.

Det är angeläget och finns skäl att understryka att man drar lärdom av problemen med närpolisreformen. När närpolisreformen genomfördes var ju syftet att få nära kontakter mellan polisen och det omgivande samhället och att medborgarna skulle kunna känna tilltro och trygghet. Det skulle vara grundläggande för förståelsen av hur samhället ser ut, så att man skulle kunna påverka och förhindra nyrekrytering till brott, komma åt småbrottsligheten och snabbt kunna vända en utveckling som är på väg att gå åt fel håll. Där misslyckades man i mångt och mycket. Det var en otydlighet, och man kanske var för få för att få tillräcklig kraft i arbetet. Erfarenheten blev också att man rycktes än hit, än dit.

Det är en del av det som ministern också nämner när ministern nämner områdespolisen och fredat tid. Om områdespolisen växer till namnet men inte till gagnet kommer man ju att få besvikelse både i myndigheten och hos dem man ska samverka med. Myndighetslöften som har givits, medborgarlöften som har givits och samverkansavtal som finns kommer då att bli en restpost, så att säga, i systemet eftersom man hela tiden rycks bort.

Jag noterar återigen hur det var i rapporten från Riksrevisionen. Det var en bild från 2018 i redovisningen. Då ansåg 79 procent att de hade ett utpekade geografiskt ansvarsområde, och 11 procent uppgav att de kunde arbeta fredat till 70 procent. År 2019 var det 59 procent av områdespoliserna som hade ett geografiskt avgränsat område. Men det var väldigt tydligt att många fick arbeta med ingripande verksamhet och att de rycktes bort. Då får de inte möjlighet att vara den närvarande polisen. Och det är ju den närvarande polisen som väldigt många medborgare efterfrågar och som jag tror att vi gemensamt kämpar för att försöka åstadkomma.

Jag hoppas verkligen att ministern är beredd att försöka följa upp detta, och inte bara ge regleringsbrev, för att säkra att det inte blir en områdespolis bara till namnet. Om man inte ser områdespolisen därför att den alltid är på en annan plats kommer hela reformen att falla.

Anf. 47 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Mikael Damberg! Skydda, hjälpa, ställa till rätta – det är polisens valspråk. Det säger ganska mycket om vad den polisiära verksamheten handlar om. Man ska hjälpa. Man ska skydda. Och man ska gripa dem som begår brott.

Jag är boende i Skaraborg. När jag jobbade på trafikpolisen där hade vi polisstationer i Tibro, Tidaholm, Hova, Töreboda och Vara. I dag är det i princip bara Skövde, Falköping, Lidköping och Mariestad kvar. Sedan

finns det en liten skvätt av polisiär verksamhet i en skrubb i Karlsborgs kommunhus. Det är vad som finns.

Patrullerna som utgår från de stora stationerna i Lidköping, Skövde och Mariestad åker kors och tvärs i Skaraborg. Det blir liksom inget vettigt gjort. Och händer någonting tar det tid innan patrullen är på plats. Det var till och med en polis som blev svårt misshandlad. Han var civil. Det tog tid innan patrullen var på plats. Det är det som är bekymret: När människor utsätts för brott tar det tid innan hjälpen kommer.

Den gamla närpolisreformen ska begravas och helst glömmas, men det får inte bli något nytt av detta. Det måste verkligen bli en polisverksamhet som står på samhällsmedborgarens sida. En utpekad fiende ska vara de kriminella. Det måste vara fokus på det. Då måste man stärka polisverksamheten och göra den tydlig i sin organisation.

Anf. 48 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag börjar med en kort kommentar kring Thomas Morells förra inlägg, som jag glömde att kommentera. Det är korrekt att vi har för få poliser. Vi är inne på det i en väldigt bred enighet. Men vi ser också ett nytt läge, som rikspolischefen säger.

Vi har ungefär 1 000 fler frihetsberövade i dag än för ett par år sedan. Vi ser också att det nu är väldigt många gängrättegångar runt om i Sverige. Det som är nytt i detta är att det är en del ledande gestalter i de kriminella nätverken som nu står inför rätta, som polisen har haft svårt att komma åt. Det är också en stor numerär. I till exempel Stockholmsregionen säger regionpolischefen att man har slagit ut åtta hela nätverk genom ett strategiskt arbete.

Det finns fler kvar, och det finns röda konflikter. Men polisen är väldigt offensiv i sitt arbete nu. Det gör att ett fönster öppnas, som rikspolischefen har sagt. I det här lite lugnare läget kan man jobba mer förebyggande, under förutsättning att det finns poliser där ute som är områdespoliser och kommunpoliser och som bygger relationer och jobbar långsiktigt med detta.

Det jag verkligen tar med mig av denna debatt är att det verkar finnas en fortsatt väldigt bred enighet mellan riksdagspartierna om våra förväntningar på den stora satsning vi gör på Polismyndigheten. Vi ska inte bara ha 10 000 fler anställda. Det ska också märkas i Sverige att vi har 10 000 fler anställda. En väldigt viktig del är områdespolisen, för där sker mycket av det brottsförebyggande och långsiktiga arbetet.

Jag vill hävda att rikspolischefen är väldigt tydlig i dialogen med mig, men också med sin myndighet, om att det är hans ambition att områdespolisen ska växa. Jag menar att polisen också har ett egenintresse av detta. Lundgren var inne på det. Polisen kommer inte att kunna göra allt detta arbete själv.

Det handlar om att polisen ska ha tid och resurser för att kunna se till att kommunerna vet hur de ska agera ihop. Det handlar om att få in näringsidkare i det förebyggande arbetet. Det handlar om att kunna jobba närmare unga människor för att bryta nyrekryteringen. Då får polisen en enklare vardag i nästa led. Det finns alltså ett egenintresse i att jobba på det här sättet, lokalt och med god kännedom.

Men om det inte räcker krävs det också redovisningar. Våra förväntningar från regeringens sida är att rikspolischefen redovisar: Hur går det

med områdespoliserna? Hur stor del är fredad? Utvecklas detta över tid i rätt riktning i enlighet med ambitionerna?

Jag tar med mig en stor enighet om detta. Jag vill också ta fasta på det Kerstin Lundgren diskuterar om att följa upp. Det är sådant jag nu diskuterar på departementet. När är det dags att också lite mer formellt, inte bara via regleringsbrev och återkrav, följa upp de stora satsningar vi gör på Polismyndigheten? Det handlar inte om att säga att de satsningar vi gör är dåliga utan om att se till att det går i linje med de ambitioner som både riksdagen och rikspolischefen har haft med detta.

Det är en pågående diskussion. Vi ska inte släppa frågan, för än så länge är vi bara i början av tillväxtperioden när det gäller framför allt polisiära resurser. Vi ser framför oss att ungefär 5 000 fler poliser kommer att anställas de kommande åren, och det måste göra skillnad runt om i Sverige.

Anf. 49 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! Ja, tillväxten måste göra skillnad. Polisen måste vara synlig, finnas nära och ha den lokala förankringen. Den lokala förankringen är oerhört viktig. Den tekniska delen och den tekniska utvecklingen är angelägen. Men det är också viktigt att ha lokal kännedom och kunskap om man ska kunna jobba förebyggande och bygga tilltro till att polisen finns och kan göra sitt jobb.

Vi kan titta på tillväxten i Stockholmsregionen. Det fanns en bild av att man skulle öka från 7 000 till 9 000 anställda i polisregionen till 2024. Under den tiden skulle områdespoliserna öka från 100 till 300. Det skulle då vara i storleksordningen 3 procent, om det är 300 av 9 000 anställda. Det är en bild som man har anledning att fundera kring.

Fru talman! När det gäller uppföljning tycker jag att man ska fundera på om man inte också ska följa upp tydligheten: Vad är en områdespolis, och vilka förväntningar finns? Vad har man för grundläggande krav? Jag ser att vissa har assistentnivå. Andra har helt andra kravbilder när de anställer.

Jag tror, fru talman, att det är angeläget att områdespoliserna inte blir något som uppfattas som ännu ett projekt i systemet. Det är en mening med den nära polisen, som ska finnas i vår region, Stockholmsregionen, men också i hela landet.

Anf. 50 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack, Kerstin Lundgren, för en viktig interpellationsdebatt! Jag har bara stärkts i min egen uppfattning. Det handlar om hur viktigt det är att be Polismyndigheten redovisa hur man gör och att vara ännu tydligare med den fredade tiden, så att den inte används till annat. Det är också viktigt att inte vara rädd för att ställa ytterligare krav om Polismyndigheten inte gör det som Sveriges riksdag förväntar sig. Vi ska se en tydligare polisiär närvaro över hela landet.

Jag har goda skäl att tro att rikspolischefen är väldigt ärlig när han säger att han tror att områdespoliser ger en väldigt stor utväxling för Polismyndigheten, att det är en väldigt viktig komponent i tillväxten och att det måste vara något som vägleder tillväxten framöver.

Prot. 2020/21:110

20 april

Svar på
interpellationer

Jag ser därför fram emot att återkomma till den här diskussionen, och jag ser fram emot att se fler områdespoliser som jobbar runt om i hela Sverige, också i Stockholm.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:610 om svensk lag och Encrochat

Anf. 51 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Arin Karapet har frågat mig om jag avser att utreda om det är möjligt för svensk polis att arbeta på samma sätt och genomföra insatser som fransk polis gjort med Encrochat.

Regeringen har en kompromisslös hållning mot de kriminella nätverken. Därför vill vi se till att de brottsbekämpande myndigheterna har bästa möjliga förutsättningar att utföra sina uppdrag. Vi ser till att det finns fler poliser, strängare straff och fler verktyg till polis och åklagare. Regeringens 34-punktsprogram mot gängkriminalitet syftar till att både bryta nyrekryteringen och bekämpa gängkriminaliteten. Det innehåller också förebyggande insatser inom skola, socialtjänst och välfärd. Den satsning mot gängkriminalitet som regeringen nu genomför är den mest omfattande någonsin i Sverige, och den angriper brottsligheten från flera håll samtidigt.

Genom den första punkten i 34-punktsprogrammet har de brottsbekämpande myndigheterna fått ett nytt verktyg, hemlig dataavläsning, som infördes den 1 april 2020. Nu kan myndigheterna komma åt elektronisk kommunikation och annan elektronisk bevisning som tidigare varit otillgänglig, till exempel på grund av kryptering. Vi vet att hemlig dataavläsning redan har kommit till användning och gett resultat.

Det material som kommit från Encrochat är resultatet av ett intensivt internationellt polisiärt samarbete. Insatsen mot Encrochat genomfördes i huvudsak av fransk polis i samarbete med brottsbekämpande myndigheter från andra länder.

Insatsen mot Encrochat visar på vikten av ett gott polisiärt och rättsligt samarbete med våra europeiska partner, inte minst inom Europol och Eurojust. Regeringen är pådrivande inom EU för att se till att möjligheterna till internationellt samarbete förbättras.

Lagen om hemlig dataavläsning är fortfarande ny och gäller under en begränsad tid, och vi kommer att behöva utvärdera dess effekter framöver. Polisen har fått ett ökat anslag för att skaffa sig de resurser som krävs för att använda verktyget. Polisen arbetar aktivt för att skala upp sin förmåga att utföra bland annat hemlig dataavläsning.

Regeringen har också gett myndigheterna i uppdrag att redovisa användningen av hemlig dataavläsning till den årliga skrivelsen om hemliga tvångsmedel. Vi följer utvecklingen på området noga och har en god dialog med myndigheterna om deras behov framöver.

Sammanfattningsvis har regeringen vidtagit och vidtar en rad olika framåtsyftande åtgärder för att bekämpa brottslighet i kriminella nätverk. Det här arbetet kommer att fortsätta med oförminskad styrka.

Anf. 52 ARIN KARAPET (M):

Fru talman! Tack, statsrådet Mikael Damberg, för svaret!

Gängkriminaliteten sipprar som ett gift i vårt samhälle. Gängmorden avlöser varandra. De senaste veckorna trodde vi att vi hade fått ett andrum, men bara för några dagar sedan var det ännu en dödsskjutning här i Stockholm.

När det gäller Vårbynätverket har den franska polisen, som har knäckt Encrochat, möjliggjort för svensk polis och svensk åklagare att bedriva en historisk rättegång, även om jag vet att statsrådet inte får kommentera en pågående utredning. Jag tycker själv att inte heller en riksdagsledamot ska göra det, så det är inte bara statsrådet.

I nyheterna kan vi dock se framgångarna. Med tanke på vilken bevisning som har lagts upp efter att man knäckt Encrochat ser man att våra svenska gäng inte består av några 16–17-åringar som får för sig att gå ihop och leva rövare. Ibland beskrivs det också som om det är på grund av en mindre bra uppväxt som man hamnar man i dåligt umgänge. Så slår impulserna till, och så börjar man begå brott.

Men det här är väldigt organiserat. Man ser väldigt tydligt att det finns en ledare. Det finns tydliga uppdrag. Någon är löpare. Någon är kapten. Någon är spanare. Någon sitter i Spanien och sköter inhämtningen av narkotika från Latinamerika eller Nordafrika. Sedan ska det distribueras genom hela Europa, hela vägen ända upp till Sverige, ut till våra förorter och sedan in i övriga samhället.

Vi ser på sociala medier hur man stoltserar med t-shirtar som kostar 7 000–9 000 kronor, t-shirtar som jag inte ens visste fanns. De har inte bara en t-shirt som det står Balmain, Louis Vuitton eller Gucci på. En sådan där liten handväska som kallas för beacknarväska kan kosta 10 000–20 000 kronor. Gängen tvättar pengar med hjälp av prepaid cards som man kan köpa på bensinmacken, alltså kontantkort som används som betalkort. Så tvättar man pengarna antingen genom att köpa varor och tjänster på nätet eller genom spel på onlinekasinon etcetera. Pengarna tvättas och kommer in i systemet.

Fru talman! Det vi ser är att både gärningsman och offer ofta har utländsk bakgrund. Det är ett gift som har satt sig i våra förorter. Det vi ser i Vårbynätverket är inte bara en misslyckad integration. Det beror på kravlöshet och på att vi har haft en alltför hög invandring. Vi har haft en socialtjänst som antingen inte har utfört sitt arbete på ett korrekt sätt eller så har de inte haft resurserna.

Det är många fel som har begåtts, och det är många politiker som är ansvariga. Det här är ett samhällsproblem. Det ska inte vara en moderat eller en socialdemokratisk fråga. Det är vårt samhälle som vi lever och verkar i.

I mitt nästa inlägg kommer jag in på det här lite mer djupgående, men min fråga till statsrådet är ändå: Avser statsrådet att utreda om det är möjligt för svensk polis att arbeta på samma sätt och genomföra insatser som fransk polis gjort med Encrochat?

Det handlar inte om år, det handlar inte om månader. Att förhindra ett mord kan handla om minuter eller sekunder. Jag ser därför fram emot att få höra svaret på min fråga.

Anf. 53 MIKAEL DAMSGAARD (M):

Fru talman! Skjutvapenvåldet i Sverige har under en lång tid legat på en mycket hög nivå, och 2020 blev ett nytt rekordår för gängbrottsligheten i Sverige när skjutningarna ökade ytterligare. Skjutningar, sprängningar och annat grovt våld är emellertid bara toppen av ett isberg. Under ytan döljer sig brottnätverk som kontrollerar hela stadsdelar, som skrämmer människor till tystnad och som bidrar till att korrumpera samhället. I vissa fall är brottnätverkens strukturer maffialiknande.

Det gör att gängbrottsligheten är ett särskilt allvarligt hot mot hela samhället och att det därför krävs särskilda verktyg för att kunna knäcka den. Det handlar naturligtvis om att vi behöver fler poliser, som den föregående debatten handlade om. En lång rad straff behöver skärpas ytterligare. De olika formerna av straffrabatter behöver reformeras i grunden, och barn och ungdomar behöver förstås välja andra vägar än brottets.

En annan viktig del är hur polisen kan använda sig av hemliga tvångsmedel för att inhämta underrättelser och bevis. Det har inte minst aktualiserats av den franska polisens insats mot Enchrochat och vilken betydelse den har haft för att förhindra brott och för att ett stort antal kriminella nu har kunnat ställas inför rätta.

Med den bakgrunden har ledamoten Karapet ställt en viktig interpellation till inrikesministern om ministern avser att utreda om det är möjligt för svensk polis att arbeta på samma sätt och genomföra insatser som fransk polis har gjort mot den krypterade chattverktyget Encrochat.

Något tydligt svar på den frågan gavs emellertid inte i interpellationssvaret. Jag kan instämma med beskrivningarna i svaret av vikten av ett gott polisiärt och rättsligt samarbete inom Europol och Eurojust liksom att hemlig dataavläsning är ett viktigt nytt verktyg. Men det är som sagt inte ett svar på frågan.

Jag ställer mig därför frågan om inrikesministern anser, även mot bakgrund av den senaste utvecklingen, att den svenska lagstiftningen är tillräcklig, eller skulle den svenska polisen behöva ytterligare verktyg till sitt förfogande?

Ett sådant ytterligare verktyg som rikspolischefen efterfrågat är ökade möjligheter att använda sig av hemliga tvångsmedel proaktivt. I dag finns vissa möjligheter att till exempel avlyssna eller använda sig av hemlig dataavläsning i preventivt syfte. Dessa möjligheter begränsar sig dock i huvudsak till situationer när det kan vara fråga om att förhindra terrorism eller spioneri.

Det förslag som rikspolischefen har lyft fram handlar om att kunna rikta hemliga tvångsmedel gentemot individer som driver den organiserade brottsligheten utan att det i det enskilda fallet finns en konkret brottsmisstanke. Det bör naturligtvis finnas starka skäl för att använda en sådan ordning, och rekvisitet om att det gäller en person som är aktivt gängkriminell måste naturligtvis påvisas i det enskilda fallet. De högt ställda rätts-säkerhetsgarantier som ställs vid annan användning av hemliga tvångsmedel ska också gälla i de här fallen.

Jag vill därför till sist fråga inrikesministern om de nuvarande möjligheterna att använda sig av hemliga tvångsmedel mot gängkriminella är tillräckliga eller om inrikesministern är beredd att gå rikspolischefen till mötes och utreda möjligheten att använda hemliga tvångsmedel mot gängkriminella i preventivt syfte.

Fru talman! Jag tackar för en viktig interpellationsdebatt där vi har en gemensam syn på problemet. Gängkriminalitet är ett gift som har ätit sig in i Sverige och etablerats under lång tid. Dessa skjutningar och sprängningar i Sverige är inte bara i sig brott utan också symptom på något djupare. De är inte minst ett utslag av hur narkotikamarknaden har fått växa, äta sig in och befästa sig i Sverige. Mycket av gängkriminaliteten kretsar kring detta.

Jag vill också säga att jag tror att det är viktigt att se att vad rikspolischefen nu talar om är att vi är i ett nytt läge med gänggrättegångarna som rullar i Sverige. En del av gänggrättegångarna startade innan Encrochataavslöjandet till följd av polisens offensiva arbete mot gängkriminalitet och att det nu finns ungefär tusen fler frihetsberövade än för några år sedan. Men detta är något som fortfarande kräver mycket arbete framöver.

En av de poänger som interpellanten tar upp är att den här typen av brottslighet måste angripas från flera olika håll. Det räcker inte att bara titta på vapnen eller sprängmedlen eller något sådant, utan i stället handlar det om inte minst ekonomin, det vill säga statusprylarna som de använder för att bygga upp och rekrytera till gängen.

Vid sidan av den stora gängutredningen som tittar på skärpta straff för gängbrottslighet finns en utredning som tittar på beslagsfrågan. Vi har redan nu ökat möjligheten för myndigheterna att ta i beslag tillgångar som kan ha kommit från brottslig användning. Vi går längre och inspireras av länder som Tyskland och en del andra europeiska länder, eller USA, som har mycket skarpare lagstiftning.

Om det står två Porschebilar på uppfarten, men man har aldrig redovisat en hederlig krona i sitt liv, är det rimligt att man får behålla Porschebilarna? Utredningen tittar på den frågan för att hårdare kunna ge sig på de ekonomiska resurserna och finansieringen av de kriminella gängen. Jag lägger fram det här som en inledning för att visa att det inte handlar om bara en eller två frågor.

En av de frågor som jag har lagt mycket tid på som inrikesminister är att jag tror att vi måste fundera över vad som leder till fällande domar. Vad är det polisen och åklagarna behöver för att påvisa att det finns tillräckliga omständigheter för fällande domar? Då tror jag att teknisk bevisning i olika former i dag är helt avgörande för att nå framgångar.

Därför har vi infört nya regler för datalagring. Det blev ett uppehåll efter Tele 2-domen, och det var ett mycket svårt slag mot polis och åklagare. Det är en enormt viktig fråga. Vi har gjort det enklare att besluta om hemlig avlyssning, så att det går snabbare för myndigheterna att jobba med de frågorna. Vi har utökat möjligheten att använda hemliga tvångsmedel, till exempel signalspaning, under förundersökningen. Det är också efterfrågat av brottsbekämpande myndigheter. En fråga som inte har diskuterats så mycket, som har med teknisk bevisning att göra, är också möjligheten att vi har gått vidare och tillträtt it-brottskonventionen. Med det får vi ett nytt hemligt tvångsmedel i form av frysning av elektroniska uppgifter. Det är också viktigt i viss typ av brottslighet, mer mot sexualbrott och barnpornografi. Men återigen påminner jag om att den tekniska bevisningen är helt avgörande.

Jag har knappt hunnit gå igenom hemlig dataavläsning. Det är ett helt nytt verktyg som gör det möjligt för polisen att göra saker och ting som de

aldrig har gjort förut, det vill säga att komma åt krypterad information. Rikspolischefen gör bedömningen att fullt utnyttjat kan hemlig dataavläsning innebära ett Encrochatavslöjande om året för svensk polis. Det är ett oerhört kraftigt verktyg.

Anf. 55 ARIN KARAPET (M):

Fru talman! Samhället kan inte alltid ligga ett steg efter. Det gör vi nu. Tekniken går framåt. Den tekniska utvecklingen kan inte förhindras. Det enda samhället kan göra är att alltid ligga jämsides med de kriminella nätverken.

I dag pratar vi om Encrochat. I morgon är det en annan krypterad tjänst. När vi har knäckt den krypterade tjänsten har de kriminella gått över till nästa tjänst.

Personer som begår organiserade brott är smarta. Det enda problemet är att de håller på med något olagligt. Det är grejen. Vi som befinner oss i en rättsstat, en demokrati, måste se till att kriminalitet förebyggs och att de kriminella – brottslingarna – grips, utreds och döms.

Men vi ligger ett steg efter. Problemet är att samhället inte alltid kan låta utredningarna dra i långbänk. När polisen väl får verktygen måste de få de ekonomiska resurserna. Vi vet själva att det tar tid att hitta spetskompetens. En rekryteringsprocess kan ta månader i det här landet. Det är bara att titta på vilken bransch som helst.

Sedan handlar det också om att vi vet att det offentliga inte betalar lika mycket som det privata näringslivet. Vad har staten att erbjuda för dessa unga kvinnor och män som är duktiga programmerare och kunniga inom it?

Vi måste få verksamheten på plats, och sedan måste Polismyndigheten jobba tillsammans med Åklagarmyndigheten. Åklagarmyndigheten måste i sin tur ställa om, och det måste också Sveriges Domstolar göra – och i sin tur Kriminalvården, etcetera. Därför är detta akut. Jag tror att inrikesministern delar uppfattning med Moderaterna och mig i att det här är ett stort samhällsproblem. Men jag önskar, fru talman, att inrikesministern tillsammans med sina kollegor i regeringen kommer ut från den politiska låsningen och säger att det inte spelar någon roll vilket parti man representerar. När en gängkriminell avlossar ett skott mot ett offer tittar inte skottet på vilket parti den personen röstar på eller var personen kommer från. Det skottet har avlossats för att döda.

Det vi glädjande nog kan se nu är att medlemmar av ett stort nätverk har gripits, men i Vårby har narkotikan börjat komma tillbaka. Kriminaliteten har gått ned i åldrarna så pass mycket att vi pratar om 10-, 11- och 12-åringar. Då är de under polisens radar eftersom socialtjänsten inte har de musklerna. När de väl hamnar på radarn är det inte fråga om en 15-åring som begår småbrott. Den 15-åringen har en helt annan världsbild. Den 15-åringen har blivit itutad att mord ger status. Den 15-åringen har en bruten personlighet – är en skadad person – omstöpt till att döda. I vår värld borde en 15-åring spela fotboll och göra läxorna, men dessa 15-åringar begår grova brott som tidigare 25–30-åringar gjorde.

Därmed har jag följande fråga. När nu vuxenvärlden är frånvarande och världen för de ungdomarna är mobiltelefonen och krypterade tjänster, avser ministern att göra något radikalt så att samhället inte ligger ett steg

efter utan jämsides med de kriminella, så att vi får bort morderna från gatorna?

Prot. 2020/21:110
20 april

Svar på
interpellationer

Anf. 56 MIKAEL DAMSGAARD (M):

Fru talman! Tack vare den information från Encrochat som svensk polis kunnat ta del av genom det europeiska polissamarbetet har ett stort antal grovt kriminella personer kunnat frihetsberövas. Det pågår nu rättegångar i flera av de fallen.

Det är naturligtvis glädjande att rättsväsendet kan visa på stora framsteg. Men det finns samtidigt skäl att befara att det vi ser nu är ett tillfälligt andrum och att andra delar av brottsnätverken efter en tid kommer att kliva fram. Vi kan också konstatera att gängkriminaliteten fortsätter ha en väldigt stark attraktionskraft på många unga. Men vi befinner oss i ett fönster, och det gäller att utnyttja de möjligheter som det här tillfället ger oss att flytta fram positionerna för rättsväsendet.

Jag hade hoppats få lite tydligare svar från inrikesministern på interpellantens fråga om vilka ytterligare åtgärder som regeringen ser med anledning av vad vi har lärt oss av Encrochatinformationen. Men tyvärr kom inte det i dag.

Vi välkomnade också för en tid sedan att vi kunde ratificera it-brottskonventionen. Men vi kan i det sammanhanget också konstatera att regeringen trots sju åtta år av beredning i Regeringskansliet efter att utredningen var klar inte har förmått lägga fram förslag som ändrar beslagsreglerna och gör det möjligt att göra husrannsakan på distans, alltså att gå in och söka efter information som finns lagrad i molnet. Det är en stor brist, och där har regeringen fortfarande inte levererat.

Det finns fortfarande väldigt mycket att göra, och jag är lite bekymrad över att inrikesministern i den här debatten är lite för nöjd med lagstiftningen som den ser ut i dag.

Anf. 57 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Nej, jag är absolut inte nöjd. Vi ska göra mycket mer. Vi är bara i början av den här tillväxt- och utbyggnadsfasen, som inte bara handlar om polisen. I år kommer också de stora leveranserna från 34-punktsprogrammet i alla de utredningar som är tillsatta. Det kommer att ge oss nya legala möjligheter att både skärpa straff och komma vidare i flera viktiga frågor. Jag är inte nöjd. Mycket mer ska göras.

Man ska vara lite försiktig när man talar om det här med Encrochat som en tillfällig effekt. Man ska veta att Sky SCC är nästa stora internationella genombrott. Vår bedömning så här långt, preliminärt, är att Sky SCC kan beröra dubbelt så många personer i Sverige som Encrochat. Det kommer alltså mer, och vi fortsätter jobba med Encrochatavslöjandet. HDA har precis börjat användas och jobba. Det kan leverera ungefär ett Encrochat om året, och det är teknikneutralt. Det är det som är så bra med HDA – det spelar ingen roll vilken typ av plattform man använder; lagstiftningen ger möjlighet för polisen att agera i alla fall. Det är vad som sker redan nu.

En sak till i fråga om det fönster som ni båda diskuterade och som rikspolischefen har talat om: Det är otroligt viktigt att det inte heller går prestige i andra änden av detta. Just nu borde alla aktörers fokus vara på hur vi hindrar att unga människor sugas in i de kriminella nätverken koplade till narkotika och annat. Just nu har vi slagit ut en ledargestaltsdel av

nätverken och har en väldig press på de formella nätverken i dag. Låt oss nu jobba väldigt proaktivt för att hindra nyrekrytering och se till att det inte kommer in nya där! Annars finns det risk att vi får tillbaka det framöver.

Jag räknar med att det kan komma nya våldsdåd och att det kan uppstå nya röda konflikter, som redan finns i Sverige. Vi tar inget för givet. Det är klart att det är mer positivt att skjutningarna har minskat med 40 procent i början av det här år än det hade varit om de inte hade gjort det, men vi är inte framme än.

Vad ligger i pipelinen? Det första jag vill säga är att inte ens Moderaternas förslag skulle ge svensk polis det som fransk polis har, bara så att vi är klara över det. Det är inte så det går till. Vi har inte de här bolagen i Sverige, vi har inte de här serverhallarna i Sverige och inte ens om man skulle gå utanför förundersökningsfrågorna skulle man kunna komma åt att tömma hela serverar. Så nej, inte ens Moderaternas förslag låter svensk polis göra det som fransk polis har gjort.

Kommer det ytterligare åtgärder? Ja, jag kan lugna er. Beslagsfrågan är på gång. Den är ganska teknisk. Den utredningen fick en del kritik, så vi jobbar med den nu. Jag hoppas kunna återkomma ganska snart i den frågan, inklusive distansmöjligheten. Det är en jätteviktig fråga.

Vi har också tillsatt en utredning för att göra det lättare att använda hemliga tvångsmedel i fler fall än i dag. Om Åklagarmyndigheten får rangordna förslag och välja ett som de tycker är viktigt för att komma åt gängkriminaliteten i Sverige, då blir det en ändring av reglerna för när hemliga tvångsmedel ska få börja användas. Den utredningen är tillsatt, så det kommer mer.

Jag tycker att det är viktigt att också titta på vad vi egentligen vet om de lagrum som har använts i Frankrike, Belgien och Nederländerna. Vilken lagstiftning använde de, hur gick det till och vilken effekt kan hemlig dataavläsning ha på den här typen av frågor? Jag tycker att man måste gå igenom det väldigt noga när man diskuterar ytterligare förändrade hemliga tvångsmedel i Sverige.

Anf. 58 ARIN KARAPET (M):

Fru talman! Avslutningsvis: Ja, vi måste ha hemlig dataavlyssning och hemliga tvångsmedel.

Men låt oss ta Vårbynätverket som exempel. De flesta är bakom lås och bom, i alla fall i dag – det är en pågående rättegång, och vi vet inte utfallet ännu. Men det fylls på.

Det vi måste förstå från politikens och samhällets sida är att synen på kriminalitet har förändrats i vårt samhälle. Det vill säga att många ungdomar växer upp i en miljö där man har räknat ut på förhand och tycker att det är värt att begå det här brottet med straffrabatter och med ungdomsrabatten.

I den perfekta värld som jag skulle vilja ha skulle vi inte ha ungdomar som är kriminella. Ingen begår brott där.

Visst, en gång i tiden hade någon form av straffrabatt och ungdomsrabatt en funktion i vårt samhälle. Men kriminaliteten har gått ned i åldrarna, och den har förändrats. Den har blivit mycket grövre. Man kan prata med någon om hur det var på 70-talet. Då var det kanske någon knivskärning på Södermalm. Nu har vi folk som tömmer automatvapen vid en bensin-

mack och till och med träffar en oskyldig person och tar livet av den medan de inte ens träffar den som är the target, det vill säga måltavlan.

Jag hade uppskattat om vi hade en regering som kom och samlade hela oppositionen och sa: Vet ni vad? Vi lever och verkar i samma samhälle. Låt oss lägga undan all prestige! Det som sker nu är att vi inte kommer åt huvudena, och det fylls bara på och på och på.

Fru talman! De som är offren är barnen till dem som en gång fick skydd i Sverige. Det är barn med utländsk bakgrund som skjuter ihjäl andra barn med utländsk bakgrund, och det måste bli ett stopp på det.

Anf. 59 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! En viktig interpellation som handlar om ett av vår tids största problem, gängvåldet och gängkriminaliteten. Det ska krossas, och vi ska angripa det från alla håll.

Jag uppskattar när riksdagen är enig om uppfattningar. Jag ska inte gå hela vägen dit, men vi bjöd in till gängsamtal. Moderaterna hoppade av, men det kan vi ta en annan gång. Det är bara bra om vi kan vara överens om frågor och driva igenom dem snabbt.

En parentes: Vi skärper straffen för gängkriminalitet. Det kommer en utredning nu under året. Vi kommer att avskaffa ungdomsrabatten för 18-åringar vid grov kriminalitet. Men det räcker inte. Vi måste inse att det går att vrida livet rätt för 10–12-åringar i Sverige. Det är inte omöjligt att hindra att unga människor dras in i kriminalitet. Men då måste större fokus läggas på hur vi hindrar nyrekrytering. Hur jobbar man strukturerat från skola och socialtjänst ihop med polis? Vilka insatser kan civilsamhället göra nu när vi har ett nytt fönster, som rikspolischefen beskriver det, där skjutningarna i Sverige har minskat en del i början av året så att det inte bara fylls på med nya unga människor?

Lite perspektiv, dock, när man talar om att förr i tiden var det möjligtvis någon knivskärning på Södermalm: När jag gick ut gymnasiet var det dödliga våldet i Sverige större än i dag. Ungefär då sköt mc-gängen med granatgevär och granatkastare på varandra och varandras lokaler, så det har funnits dödligt våld.

Det som har ökat på senare år är skjutvapenvåldet och sprängningarna. Det är verkligen allvarligt, och det är därför jag ser det som positivt att det har minskat i början av året. Men mycket mer måste göras, och jag tar inget för givet. Vi ska fortsätta upptrappningen, och vi gör det gärna i samarbete med riksdagens alla partier.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:623 om ökande säkerhetsshot mot Sverige

Anf. 60 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att motverka de säkerhetsshot som Säkerhetspolisen rapporterar om i sin årsbok och om jag har för avsikt att stärka upp centrala myndigheter som Säkerhetspolisen, FRA och Must för att de ska kunna

hantera ett accelererande säkerhetshot. Slutligen har Alexandra Anstrell frågat mig vilka trygghetsåtgärder jag och regeringen har vidtagit för att minska säkerhetshotet och om jag anser att de är verkningsfulla.

Regeringen tar Säkerhetspolisens bedömning på största allvar. Under de senaste åren har vi arbetat systematiskt med dessa frågor, och vi kommer att fortsätta att göra så. Ett centralt exempel är regeringens beslut om totalförsvarspropositionen, som tillsammans med tillskotten i budgetpropositionen innebär den största satsningen på civilt försvar i modern tid. Regeringen har också förstärkt försvarsunderrättelseförmågan inom ramen för detta.

För att stärka skyddet av de mest skyddsvärda verksamheterna i samhället har en moderniserad säkerhetsskyddslag tagits fram, och den 1 januari i år skärptes lagstiftningen ytterligare. Det pågår även ett arbete med att ta fram lagförslag som bland annat syftar till att stärka tillsynen på området och införa sanktioner mot verksamhetsutövare som inte sköter sitt säkerhetsskydd. Regeringen har också tillsatt en utredning med uppdrag att föreslå ett system för granskning av utländska direktinvesteringar inom skyddsvärda områden. Regeringen har vidare beslutat om inrättandet av ett cybersäkerhetscenter och en myndighet för psykologiskt försvar.

Med dessa åtgärder får centrala myndigheter bättre verktyg för att arbeta sårbarhetsreducerande, och samhället har i dag en synbart ökad medvetenhet om vikten av säkerhetsskydd.

Den nationella strategin mot terrorism är utgångspunkten för Sveriges långsiktiga arbete, nationellt och internationellt. Därtill genomförs ett omfattande arbete inom ramen för de politiska överenskommelserna mot terrorism, bland annat genom att se över möjligheterna att begränsa den grundlagsskyddade föreningsfriheten i förhållande till sammanslutningar som ägnar sig åt terrorism, och stärkt samarbete och informationsutbyte mellan berörda myndigheter.

Det är ett stort problem att personer som bedöms utgöra ett säkerhetshot mot Sverige är kvar i landet. Samtidigt är vi bundna av internationella överenskommelser avseende mänskliga rättigheter. Inom Regeringskansliet bereds ett förslag till en ny lag som ska ersätta lagen om särskild utlänningskontroll. I den utredning som ligger till grund för arbetet, *Ett effektivare regelverk för utlänningsärenden med säkerhetsaspekter* (SOU 2020:16), föreslås bland annat ett lägre krav för utvisning av personer som utgör ett kvalificerat säkerhetshot och utökade möjligheter till tvångsmedelsanvändning mot sådana individer.

Frågan om ansvarsutkrävande och lagföring av de individer som har begått brott i Syrien och Irak är fortsatt prioriterad för regeringen. Lagföring bör i första hand ske i regionen. De vuxna personer som frivilligt anslutit sig till Daish/IS kan inte räkna med hjälp om de senare vill återvända hem. För de personer som ändå återvänder till Sverige finns sedan något år tillbaka en väl fungerande myndighetssamverkan, och polisiära och andra åtgärder vidtas när så är möjligt.

Jag och regeringen kommer att fortsätta det prioriterade och angelägna arbetet med att motverka säkerhetshot mot Sverige, och vi delar Säkerhetspolisens bedömning att fler måste göra mer och tänka steget längre.

Anf. 61 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Säkerhetshoten mot Sverige har ökat och bedöms fortsätta öka de närmaste åren. Hoten kommer från både främmande makt och våldsbejakande extremism. Angriparna har fått en ökad förmåga som stöds av både digitalisering och polariseringen i samhället. Den pågående pandemin och brister i säkerhetsarbetet bidrar till att förstärka sårbarheterna. Detta konstaterar Säkerhetspolisen i årsboken för 2020.

Det är därför har jag skrivit den här interpellationen. Jag är oroad över att vår svenska säkerhetspolis konstaterar att säkerhetshoten ökar. De konstaterar dessutom att det vi gör inte är tillräckligt. Jag citerar: "Fler måste göra mer och tänka steget längre." Precis detta sa också minister Damberg i sitt svar till mig.

Ju fler säkerhetshoten blir, desto mer arbete krävs av Säkerhetspolisen. Därför frågade jag i min interpellation om statsrådet avser att vidta några åtgärder för att motverka de säkerhetshot som Säpo rapporterar om i sin årsbok. Jag frågade också vilka trygghetsåtgärder statsrådet och regeringen har vidtagit för att minska säkerhetshoten och om statsrådet anser att de har varit verkningsfulla.

Jag har fått ett antal uppräkningsfrågor, fru talman, men jag upplever inte att jag får några riktiga svar från ministern på frågan om de har varit verkningsfulla. Jag får heller inga egentliga svar på om statsrådet har för avsikt att stärka upp centrala myndigheter som Säpo, FRA och Must för att de ska kunna hantera ett accelererande säkerhetshot.

Jag hade en intressant diskussion med en av mina tonåringar i går kväll. Hon undrade vad jag satt och arbetade med, och jag berättade om den här interpellationsdebatten. Jag berättade att det finns ungefär 130 personer i Sverige som är klassade som ett hot mot rikets säkerhet och ska utvisas men inte har lämnat Sverige för att man inte har kunnat verkställa utvisningen ännu.

Hon trodde först att det var ett skämt. Men när hon förstod att det var allvar kom kloka frågor: Hur ska staten säkerställa att jag är trygg? Har inte jag någon prioritet i det här? Är inte jag viktig i det här?

I dag ska ju Säkerhetspolisen ha koll på dessa personer. Men vad händer om det som inte får hända ändå händer och någon av dessa personer utför ett terrordåd, speciellt nu när Säkerhetspolisen har flaggat för att Sverige inte gör tillräckligt? Kan man då stämna staten? Vem bär ansvaret? Anser ministern att ministern och regeringen har gått tillräckligt långt i lagstiftningen för att snäva in möjligheterna för dessa personer, som utgör ett kvalificerat säkerhetshot, att röra sig fritt i samhället?

I samband med att sex radikala islamister släpptes fria i väntan på att man skulle kunna verkställa utvisning uttalade sig ministern i november 2019 om att utvisningshinder ska undanröjas. Min följdfråga till ministern blir då: Hur har det gått med den undanröjningen?

Storbritannien lyfts upp som ett bra exempel när det gäller att arbeta med diplomatiska garantier. Jag undrar om ministern och regeringen arbetar med att i större utsträckning kunna använda sig av diplomatiska garantier för att på så sätt kunna verkställa utvisningsbeslut och ändå säkerställa den utvisades mänskliga rättigheter.

(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.57 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

*Svar på
interpellationer*

§ 13 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:623 om ökande säkerhetshot mot Sverige

Anf. 62 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Tack, inrikesministern, för svaret! Och tack, Alexandra Anstrell, för en mycket angelägen interpellation!

Låt mig inledningsvis säga att det sammansatta utrikes- och försvarskottet bjöd in Must, Säpo och FRA för ett par veckor sedan för att tjänsterna gemensamt skulle få återge sina årsrapporter. Jag måste säga att det var mycket värdefullt att kunna ta del av och jämföra analyserna mellan myndigheterna. Men det ingav också en betydande oro när man fick den sammanställda bilden kopplad till det aktuella säkerhetsläget.

Jag fastnade precis som Alexandra Anstrell för det som Klas Friberg återgav då. Han pratade helt enkelt om att ansträngningarna och viljan som krävs för att hålla Sverige säkert inte är tillräckliga, att mer måste göras och att fler måste tänka steget längre. Det tycker jag är mycket tänkvärt och mycket angeläget.

Precis så är det, fru talman. Sverige befinner sig i ett mycket allvarligt säkerhetspolitiskt läge där hoten mot vår säkerhet har ökat över tid. Pandemin har bidragit till att förstärka det både på lång och på kort sikt.

På kort sikt ser vi att cyberangreppen ökar. Vi blir mer sårbara när vi arbetar hemifrån. Vi ser att desinformationsoperationer riktas mot olika vacciner, och vi ser att cyberspionaget ökar, till exempel mot läkemedelsproducenter.

Men om man tittar på de längre linjerna ser man också att stormaktskonfrontationen ökar. Vi ser ökade spänningar mellan stormakterna; det har till exempel Must tagit fasta på i sin årsrapport. Jag tycker att det ryska skramlandet med sablarna nu utmed gränsen mot Ukraina och den stora mobilisering som är fullt i nivå med 2014 och den illegala annekteringen av Krim manar till eftertanke om det mycket allvarliga säkerhetspolitiska läge vi befinner oss i.

Det andra som jag tycker är viktigt att ha med sig är att vi står inför en mer komplex och flerdimensionell hotbild nu än för några år sedan. Vi kan konstatera att utöver att vi inte kan utesluta en risk för ett väpnat angrepp ser vi att hybridhoten ökar i styrka och omfattning. Moderaterna presenterade därför för ett tag sedan ett 24-punktsprogram för att få en sammanhållen politik i Sverige för att öka motståndskraften mot de här hybridhoten.

Jag tror helt enkelt att vi måste konstatera att hoten mot vår säkerhet är både militära, ekonomiska och politiska. Det är alltså inte antingen eller utan både och.

Detta, fru talman, måste få konsekvenser. Vi måste få bättre kunskap om de hot, risker och sårbarheter som Sverige står inför. Därför är en förstärkt försvarsunderrättelseförmåga mycket angelägen.

Moderaterna drev därför på väldigt hårt under försvarsförhandlingarna just för att öka medlen både till FRA och till Must för att stärka förmågan att inhämta hot från omvärlden. Jag kan också konstatera att vi i vår skuggbudget lägger 100 miljoner över tre år extra just på FRA. Vi anser att det är naturligt att de får det ledande ansvaret för cybersäkerhetscentret, för det är centralt att kunna kombinera signalspaning och informationssäkerhetsarbete. Det handlar om att föra in mer resurser till försvarsunderrättelseförmågan.

Den andra dimensionen är att se över lagstiftningen. Där har vi drivit på från Moderaterna att vi behöver en översyn av lagen om signalspaning. Det handlar dels om vilka myndigheter som ska få genomföra detta. Vi tycker att det kan finnas skäl för att fler i försvarsfamiljen får inrikta signalspaning. Men det handlar också om hur signalspaningen ska kunna bedrivas. Det kan till exempel vara att man ser över 2 a §, som i dag hindrar oss från att följa två underrättelseofficerare eller två terrorister som befinner sig i Sverige. Man kan inte följa dem med signalspaning.

Regeringen har dock fortfarande inte gett något besked om inriktningen på en sådan utredning eller om när den kommer.

Jag vill därför fråga Mikael Damberg när man kommer att återkomma med besked om direktiv för en utredning av lagen om signalspaning. Det brådskar.

Anf. 63 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Detta är en viktig interpellation med ett brett område, som vi hör på debatten. Det är både, och inte minst, fråga om Säkerhetspolisens bedömning av de individer som befinner sig i Sverige – vi kommer att tala om det – och om den bredare hotbilden och en lång rad frågor som Pål Jonson lyfter upp i debatten.

Jag börjar ändå med Anstrells fråga. Hon frågade mig om jag anser att Sverige har gjort allt som krävs för att hantera den säkerhetsproblematik som kommer av att en del av de personer som vi skulle vilja utvisa från Sverige har verkställighetshinder. Domstolar har bestämt att de inte får utvisas ur Sverige under rådande omständigheter.

Mitt enkla svar på den frågan är nej. Vi har haft en utredning som har tittat på frågan om hela lagstiftningen. Den har lämnat ett betänkande som innehåller väldigt många delar. Man föreslår att lagen om särskild utlänningskontroll ersätts av en ny lagstiftning – lagen om särskild kontroll av vissa utlänningar. Kraven att bli utvisad enligt den nya lagen föreslås bli lägre, det vill säga att det ska bli enklare att utvisa människor. Tiden som en utlänning får hållas i förvar ändras, bland annat genom att tidsgränserna för verkställighetsförvar förlängs avsevärt och att möjligheten till förlängning utvidgas jämfört med dagens regelverk.

Utredningen pekar också på att möjligheten att använda hemliga tvångsmedel ska utvidgas för den här gruppen personer så att den omfattar fler och att Säkerhetspolisen ska få möjlighet att använda hemliga tvångsmedel vid fler utvisningar.

Anmälningsskyldigheten kommer enligt den nya lagen att bli mer ingripande. I beslutet ingår också till exempel att en utlänning i fortsättningen ska kunna förbjudas att lämna ett bestämt vistelseområde, som det heter i förslaget. Straffen ska skärpas för bland annat brott mot anmälningsskyldigheten. I betänkandet föreslår man att de aktuella brotten är av den art att påföljden i normalfallet ska vara fängelse och inte böter.

Det är alltså en lång rad förslag som nu bereds. Mitt besked är att vi jobbar med det här med fullt tryck men att den här lagstiftningen bör beslutas om samtidigt som den nya terroristbrottslagen eftersom den nya lagstiftningen hänger ihop med terroristbrottslagen och bygger på den. Därför behöver de här två lagrådsremisserna samordnas. Men vi jobbar med full kraft med att lagrådsremisserna ska kunna läggas så att vi ska kunna komma vidare i lagstiftningsarbetet.

När det gäller Pål Jonsons många perspektiv är det helt korrekt; jag delar helt bilden av att vi möter en försämrad säkerhetspolitisk situation, att vi möter en breddad hotbild och att ett inslag i denna breddade hotbild är att antagonistiska krafter egentligen använder hela hotskalan och en mängd olika verktyg – allt från ekonomiska insatser till politiska påtryckningar men också spionage, underrättelseverksamhet och den klassiska delen.

Cyberområdet är ett speciellt område där vi nu bara inom ramen för cybersäkerhetscentret har lagt uppemot 440 miljoner kronor i en uppbyggnadsfas för centret till de berörda myndigheterna, om jag kommer ihåg rätt. Det är i alla fall över 400 miljoner kronor. Och då är det bara till centret och inte till det säkerhetsskyddsarbete som vi nu förstärker väldigt kraftfullt med flera hundra miljoner kronor så att myndigheter också ska jobba med tillsynsfrågor kopplat till säkerhetsskydd. Det är alltså en enorm utbyggnadsfas som sker på området, men mer kommer att behöva göras.

Jag får återkomma till de sista frågorna, som jag inte hann med.

Anf. 64 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Lagen om särskild utlänningskontroll fyller en viktig funktion för Sveriges säkerhet genom att särskilda åtgärder kan vidtas gentemot utlännningar som bedöms utgöra kvalificerade säkerhetsshot.

Om jag har förstått det hela rätt förband sig regeringen i samband med den så kallade terroröverenskommelsen 2017 att se över lagstiftningen. År 2019 hade vi det ärende som jag talade om tidigare, om de omdebatterade sex islamisterna. Nu har vi 2020, och ministern nämner i sitt svar en massa saker om vad detta kan innebära och att ett arbete med det här bereds inom Regeringskansliet. Nu får vi också höra att detta ska samordnas med annan lagstiftning. Frågan är, fru talman, hur länge vi ska behöva vänta. Kan ministern ge oss någon lite mer detaljerad tidsplan för när detta kan komma upp för beslut? Det har ju gått, och går, väldigt mycket tid.

Moderaternas utgångspunkt är att utländska medborgare som utgör ett hot mot Sveriges säkerhet ska lämna landet. Om det av olika skäl inte går att genomföra behöver dessa personer hållas i förvar eller övervakas på ett betryggande sätt, såklart i överensstämmelse med våra internationella åtaganden.

Europadomstolen säger att staten ska göra sitt bästa för att skydda sina medborgare. Men vet vi ens vilka som ska skyddas och mot vad? I dag har det kommit en rapport från Riksrevisionen, som har granskat om Migrationsverket och utlandsmyndigheterna säkerställer att handläggningen av så kallade anknytningsärenden håller hög rättslig kvalitet. Granskningen visar att det finns ganska stora brister, framför allt i arbetet med att klarlägga den sökandes identitet. Personalen på utlandsmyndigheterna kontrollerar att den sökande har rätt sorts dokument men inte om de är äkta, detta trots att det i väldigt många länder är vanligt med förfälskade id-handlingar.

Fru talman! Det är centralt att staten kan fastställa vilka som lever i Sverige och säkra ordning och reda. Sverige har allvarliga problem med grov organiserad brottslighet, omfattande utanförskap, bidragsbrott och hot mot rikets säkerhet. Nu finns Riksrevisionens rapport, som påvisar stora brister vad gäller identitetskontroll. Brister i kontrollen av folkbokföringen är en av flera faktorer som lagt grund till en hel del av de här problemen. Utöver de 130 som vi tidigare talat om, som vi vet finns i Sverige i dag och är ett uttalat hot mot rikets säkerhet, kan det alltså finnas fler som vi inte ens vet om och inte vet någonting om.

Vi Moderater har föreslagit en folkräkning som ger staten möjlighet att bättre bekämpa brott, verktyg för att hindra framväxten av utanförskap och parallellsamhällen samt viktig kunskap i arbetet med att motverka problem som trångboddhet. En nationell folkräkning skulle vara en viktig början på att upprätta ett tryggare Sverige och värna samhällskontraktet.

Min följdfråga till ministern blir därför: Är det någonting som ministern skulle kunna tänka sig att genomföra?

Anf. 65 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Jag vill följa upp två saker i Mikael Dambergs svar. Dels lyfter Damberg det nya nationella cybersäkerhetscentret, dels vill jag belysa den nya myndigheten för psykologiskt försvar.

Själva grundtanken med att skapa ett center i stället för en myndighet var ju att det skulle gå snabbt. Jag kan konstatera att det nu är tre år sedan statsministern först presenterade tanken att vi skulle ha ett nytt cybersäkerhetscenter. Moderaterna har välkomnat detta. Dock känner jag en oro för att det tar rätt så lång tid. Vi vet fortfarande inte var centret ska ligga, tre år efter att man beslutade att inrätta det.

Fru talman! Sverige har rätt så stora problem när det kommer till cybersäkerhet. Det har blivit bättre. Jag tycker att det var bra att regeringen pressade på hårt för att höja säkerhetsskyddet i anslutning till totalförsvaret. Vi är helt ense om att det verkligen behöver byggas upp ett mycket starkare säkerhetsskydd men också en bättre säkerhetskultur. Men trots allt har vi brister i vår cybersäkerhet även i en internationell jämförelse. Tanken var att centerbildningen skulle utgöra själva navet i detta arbete genom att få till en mer effektiv samverkan mellan sju myndigheter.

Det andra jag ville lyfta var den nya myndigheten för psykologiskt försvar. Den kommer att ha delad verksamhetsort mellan Karlstad och Stockholm. I Karlstad kan man samverka med MSB och FHS, kan jag tänka mig, och i Stockholm kommer man att flytta över de operativa delar som i dag är på MSB. Jag tycker att det helt naturligt att de också ligger i Stockholmsområdet. De kommer att behöva jobba nära underrättelse- och säkerhetstjänsten.

Från mitt perspektiv skulle jag tycka att det var väldigt naturligt att man samlokaliserade den operativa delen av myndigheten för psykologiskt försvar med cybersäkerhetscentret. Båda dessa aktörer kommer att jobba med påverkansoperationer i digitala miljöer. Båda kommer att jobba i mycket nära samverkan med säkerhets- och underrättelsetjänsten. Båda kommer också att ha starka behov av lokaler med högt säkerhetsskydd. Det bedöms att man skulle kunna spara någonstans mellan 10 och 15 miljoner bara i säkerhetsskydd genom en sådan samlokalisering. Är ministern öppen för detta?

Anf. 66 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är flera olika delar. Jag börjar med Anstrells frågor om tidsplanen. Det här är ganska teknisk-juridiskt. Bara den utredning som jag bär ansvar för är uppemot en decimeter tjock. Eftersom denna lagstiftning ska länkas ihop med en annan lagstiftning som just nu är under utveckling är det viktigt att dessa lagstiftningar följer varandra. Lagrådet skulle nog inte uppskatta att vi presenterade en produkt som bygger på en annan lagstiftning som ännu inte är presenterad. Därför blir dessa produkter bäst genomförda ihop.

Vår ambition är att göra det så snabbt som möjligt. Förhoppningsvis kan vi lägga fram lagrådsremissen innan sommaren, annars direkt efter sommaren. Jag har ingen anledning att vilja vänta med detta, men juristerna måste bli färdiga med arbetet innan vi kan presentera lagrådsremisserna. Det finns ingen annan väg framåt. Men förhoppningsvis sker detta så snart som möjligt så att riksdagen också kan processa, besluta och ta ställning.

I flera olika frågor i övrigt handlar det om identitetskontroller och folkbokföring. Det sker nu ett stort arbete kopplat till säkerhetsfrågorna kring id-korten i Sverige, som lämnar mycket att önska. Vi har hela folkbokföringsarbetet, som är en stor fråga som framför allt finansministern driver. Där har vi ett omfattande arbete igång och flera myndighetsuppdrag som löper. Vi genomför också pilotprojekt och har riktade uppdrag till skattemyndigheten för att jobba mycket mer strukturerat med folkbokföringen på ett sätt som inte är gjort förut.

När det gäller den renodlade frågan om vi ska genomföra en folkräkning måste man också fundera på vad det betyder. Jag har inte sett några övertygande argument för hur en sådan ska genomföras på ett klokt sätt. Eftersom de allra flesta bor på den adress man de facto är skriven på blir det ett enormt slöseri med resurser, tid och kraft för myndigheten i stället för att fokusera på de fel och det missbruk av folkbokföringen som finns. Det är det arbetet som inte minst finansministern har ett stort engagemang kring för att komma framåt.

Nästa steg i detta är biometrifrågorna, att koppla ännu mer fingeravtryck och biometri till identitetshandlingar på ett sätt som gör att de blir

säkrare. Vi har en resa att göra, men vi har väldigt många processer igång på det här området, både i Sverige och en del kopplat till europeiska processer.

När det gäller frågorna om underrättelseförmåga ska vi väl först bara konstatera att det säkerhetspolitiska läget måste få konsekvenser, och det får det verkligen. I den försvarspolitiska propositionen är det en kraftig utbyggnad av det militära försvaret, det civila försvaret med flera förmågor, inklusive FRA:s förmåga. De får över tid resurser som inte är knutna bara till cybersäkerhetscentret utan också till annan utbyggnad. Det är en bred utbyggnad av Sveriges förmåga som vi nu står inför och som vi genomför.

Det var jättemånga frågor; jag försöker hinna med.

Nej, vi har gett besked om att vi ska se över lagen om signalspaning. Vi har inte en tidsplan presenterad. Jag tror att Peter Hultqvist kanske ännu hellre än jag vill presentera den tidsplanen när det blir aktuellt. Men vi bereder frågan.

När det gäller de stora problemen med cybersäkerhet beror ju de på att Sverige är väldigt digitaliserat. Då får man större problem med cybersäkerheten än länder som är underutvecklade.

Jag kan bara konstatera en glädjens stund: För någon vecka sedan vann Sverige världens största tävling i cybersäkerhet, där polisen, Försvarsmakten, Säpo och MSB tävlade ihop. Det var väl ett gott tecken på att vi också har en del goda förmågor i Sverige på detta område.

Anf. 67 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack för svaret, ministern! Det var verkligen glädjande att höra att vi vann den tävlingen, inte minst för mig som är tävlingsnörd.

Under påskhelgen fick vi rapporterat att två personer blev gripna av Säpo här i Stockholm, misstänkta för stämpling till terroristbrott. Islamistisk och högerextremistiskt motiverad terrorism bedöms utgöra det främsta terrorhotet mot Sverige. Det konstaterar Nationellt centrum för terrorhotbedömning, NCT, i sin helårsbedömning för 2021.

Inom dessa extremistmiljöer kommer det under 2021 möjligen att finnas ett fåtal personer som utvecklar avsikt och förmåga att utföra ett terrorattentat i Sverige. Nu har Säpo redan gripit två personer. Då ställer man sig ju frågan: Hur många fler finns det? Och har vi tillräckliga resurser? Hur ska vi lugna ned våra tonåringar?

Sverige beskrivs som ett attraktivt mål för främmande makt, och Säpo bedömer att underrättelsehotet fortsätter att öka. Attentatshotet är fortsatt förhöjt – det är en trea, vilket innebär att ett attentat kan inträffa i Sverige.

Fru talman! Säpo, Must och FRA föredrog häromveckan sina årsrapporter för försvarsutskottet. Jag är tacksam och uppskattar ärligheten i deras rapporter, men jag kan inte säga att jag blev mindre oroad.

När ett problem belyses behöver vi hitta lösningar som vi tror förbättrar det hela. Jag undrar om ministern – handen på hjärtat – är nöjd med läget i Sverige i dag? Är man nöjd med insatserna och med verkkningsgraden av insatserna? Den frågan har jag inte fått svar på.

Jag tror nämligen att vi kan bättre än så. Men tiden går, och det dröjer. Varför dröjer det så länge?

Anf. 68 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är viktigt att påpeka att Sverige under de senaste åren har investerat kraftigt i höjd förmåga att hantera terrorhot mot Sverige i form av resurser till både Säkerhetspolisen och den öppna polisen. Detta betyder också, när det gäller polisens stora tillväxt, att polisen inte bara har utbildat sig i hur man ingriper mot aktivt pågående dödligt våld och har utrustat sig på ett helt annat sätt, utan det handlar även om hur man taktiskt agerar i samband med dessa situationer och om hur man genom att ha löst utrustningsfrågor kan hantera flera pågående händelser samtidigt, vilket man inte kunde göra på samma sätt tidigare.

Jag kan – handen på hjärtat – säga att vi i Sverige i dag har bättre förmåga att hantera terrorangrepp mot Sverige än vad vi hade för några år sedan. Det betyder dock inte att vi kan slå oss till ro eller att vi säger att vi inte har utvecklingsområden, utan vi måste fortsätta att utveckla detta. Hotbilden mot Sverige är fortsatt förhöjd, och vi måste fortsätta att utveckla dessa förmågor.

Mycket är kopplat till den digitala utvecklingen. Vi ser att väldigt många av de aktörer som pekas ut som de största potentiella hoten mot Sverige är ensamagerande aktörer som ofta har radikaliserats i olika forum på nätet, i Sverige men kanske med kopplingar till internationella miljöer i Ryssland, i andra europeiska länder eller i USA, egentligen oavsett extremistmiljö.

Detta är en teknisk resa som underrättelsetjänsterna måste utveckla ytterligare. Det handlar dock också om vårt internationella samarbete – ofta är dessa miljöer inte enbart svenska utan har också internationella kopplingar.

Detta är ett arbete som pågår. Mycket kommer att ske i Sverige, men mycket kommer också att ske inom ramen för det europeiska samarbetet. Vi har en väldigt stark utveckling när det gäller Europas arbete mot terrorism och radikaliserings, och denna måste fortgå.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:624 om bredbandsutbyggnaden

Anf. 69 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har ställt tre frågor till mig. Den första frågan handlar om huruvida jag avser att vidta några åtgärder för att underlätta att stödet till bredbandsutbyggnad ska betalas ut. Den andra frågan handlar om huruvida jag avser att göra en översyn av bredbandsstrategin för att öka utbyggnadstakten. Den tredje frågan är vilka åtgärder jag avser att vidta för att snabba på utbyggnaden av bredband på landsbygden.

Post- och telestyrelsen, PTS, är ansvarig myndighet för bredbandsstödet i enlighet med förordningen om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur. Enligt sitt regleringsbrev ska PTS säkerställa att samtliga Sveriges regioner med stödberättigade byggnader kan komma i fråga för fördelning av stödmedel. PTS ska främja att stödet får god geografisk spridning och säkerställa att olika typer av aktörer kan komma i fråga för stöd, särskilt bredbandsföreningar.

Enligt information från myndigheten har PTS förenklat ansökningsprocessen för sökande genom utvecklingen av ett nytt it-system som direktanpassats för ansökningar om bredbandsstöd. Vissa förenklingar av de krav som ställs på utbyggnadsprojekt har också gjorts, vilket förväntas förenkla projekteringen för stödsökande.

Det långsiktiga målet i bredbandsstrategin till 2025 är att 98 procent av hushållen och företagen ska ha tillgång till bredband om minst 1 gigabit per sekund eller fiber i den absoluta närheten.

Bredbandstrategin följs upp kontinuerligt. PTS redovisade i mars en uppföljning av målen i strategin. Närmare 95 procent av hushållen och företagen hade tillgång till 1 gigabit per sekund eller fiber i den absoluta närheten i oktober 2020, alltså för ungefär ett halvår sedan, jämfört med cirka 92 procent i oktober 2019, alltså för ett och ett halvt år sedan.

Sverige har i en internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. I EU-kommissionens rapport *DESI 2020* rankades Sverige på andra plats på området uppkoppling.

År 2021 tillfördes ytterligare 1,4 miljarder kronor för att stärka det nationella stödsystemet för bredbandsutbyggnad på landsbygden. Regeringen har dessutom fattat beslut om en fortsättning för Bredbandsforum samt uppdrag till PTS att vara ett stöd till Bredbandsforum och regeringen i arbetet med att främja tillgången till bredband.

Regeringen har också beslutat att erbjuda regionerna och Gotlands kommun att upprätthålla en funktion som regional bredbandskoordinator även under perioden 2021–2025 i syfte att bidra till att frågorna även placeras i ett strategiskt regionalt utvecklingsperspektiv. Utöver detta har länsstyrelserna i uppdrag att främja och stödja insatser för bredbandsutbyggnad och därigenom verka för uppfyllelsen av målet att Sverige ska ha bredband i världsklass.

Regeringskansliet har gett Håkan Eriksson i uppdrag att ta fram förslag till undantag från lokaliseringsprincipen, som bland annat styr var kommunala satsningar på bredbandsutbyggnad kan genomföras. Syftet är att främja utbyggnaden av bredband. Uppdraget ska slutföras senast den 9 december 2021.

Anf. 70 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Pandemin har gjort att nyttjandet av digitala lösningar har ökat väldigt mycket, och vi har nog alla blivit varse hur oerhört viktigt det är med en bra uppkoppling. Med tanke på ändrade resemönster och möjligheter att bosätta sig längre bort från sin arbetsplats om man ska jobba hemma mer blir detta än viktigare.

Bredband tillhör ju en grundläggande digital infrastruktur, och vi är överens politiskt om att det är viktigt att alla får tillgång till bra bredband.

Vi har en strategi sedan 2016. Även om nio av tio hushåll i städerna har tillgång till fiber i dag har landsbygden halkat efter. PTS kunde i en översikt gällande bredbandsmålet konstatera att vi inte kommer att nå de uppsatta målen. PTS gjorde även bedömningen att det kommer att krävas ytterligare statliga investeringar för att nå de hushåll som är kvar.

Bredbandsforum har konstaterat att en av de viktigaste åtgärderna för en snabbare utbyggnad, utöver ökade anslag, är ett aktivt offentligt ledarskap.

Sverige har satt upp ett ambitiöst mål om att bygga ut bredband i landet. Detta är bra, och det bör genomföras för att hela Sverige ska leva. Det är dock alldeles tydligt att regeringen inte gör tillräckligt för att dessa mål ska bli verklighet.

Att hela Sverige ska få den här uppkopplingen är oerhört viktigt. Många moderna lösningar inom exempelvis offentlig service, såsom hemtjänst och liknande, bygger i dag på en fungerande anslutning. Nya affärsmodeller och företagssatsningar är också beroende av dessa lösningar, framför allt nya metoder för att effektivisera de gröna näringarna, som lantbruk och skogsbruk.

Lokaliseringsprincipen ställer till problem, och det har den gjort länge – detta är ingen nyhet. Kommunala bolag kan inte gräva över kommungränsen även om det är det mest rationella. Problemet har varit känt väldigt länge, och man kan fråga sig varför regeringen har dröjt så länge med att adressera det. Förslag till undantag ska presenteras i december 2021. Då kan man ju undra om det kommer att bli någon förändring ens under den här mandatperioden.

Det är viktigt att vi öppnar upp för konkurrens och en väl fungerande marknad på detta område, men det är också viktigt att vi har en avvägning så att det offentliga och den privata sektorn får lite olika ansvar och kan vara delaktiga i bredbandsutbyggnaden. Det måste vara tydligt hur gränsdragningarna mellan stadsnät och kommersiella aktörers nät bör se ut.

Om man vill underlätta för en kostnadseffektiv utbyggnad av höghastighetsbredband till så låg kostnad som möjligt för såväl konsumenter som skattekollektiv behöver man utnyttja de resurser som redan finns tillgängliga. Exempelvis har Trafikverket, Svenska kraftnät och ytterligare ett antal statliga aktörer fibernät som sträcker sig över hela Sverige. De används i huvudsak för att styra järnvägs- och kraftledningsanläggningar. Delar av de fibernäten är i dag underutnyttjade. De anläggningarna skulle kunna användas för att utöka tillgången till bredband. Dessutom skulle en mer driftssäker nätverksstruktur kunna skapas om man kopplar samman de fibernäten.

Av den anledningen bör man se över möjligheten att tillgängliggöra de olika fibernäten i statlig ägo för marknaden, naturligtvis utan att kompromissa med nationella säkerhetsintressen. Jag undrar därför om regeringen är beredd att titta på möjligheten att utnyttja de statliga fibernätverken för att snabba på utvecklingen och hålla nere kostnaderna.

Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Låt mig först konstatera att det här är ett problem som har varit känt länge och som jag adresserade när jag blev digitaliseringsminister. Samverkansavtal gör det redan i dag möjligt att gräva i en annan kommun. Men vi vill gå vidare och har därför tillsatt en utredning.

Den ödmjuka kan undra: Om det nu har varit känt så länge, varför löstes det inte under de åtta år som Moderaterna ledde regeringsarbetet? Nu löses problemet, och det kan vi nog båda vara glada över.

Jag har ingenting emot att titta på om vi kan använda den statliga it-infrastrukturen effektivare än i dag. Dock har 95 procent av Sveriges befolkning tillgång till fiber i sin omedelbara närhet. Sverige är det land i Europeiska unionen där flest medborgare har tillgång till riktigt snabbt internet. Det är till och med dubbelt så många medborgare i Sverige som

har tillgång till snabbt internet som i det land som kommer tvåa i EU. Och det är tre gånger så många medborgare i Sverige som har tillgång till riktigt snabbt internet som i exempelvis Finland, som är ett mer jämförbart land, eftersom det liksom Sverige är lite mer glesbefolkat.

Det som behövs nu är inte i första hand ryggradsinfrastruktur längs våra stamjärnvägar, utan det är att bygga de sista få procenten ute i väldigt glest befolkade områden. Där finns tyvärr ingen statlig fiber som ligger utanför torpen. Det måste antingen grävas eller bli radiolänk. Båda dessa tekniker stöds av det bredbandsstöd som regeringen har sjudubblat i den senaste budgeten.

Anf. 72 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Det är lätt att slå sig för bröstet och säga att vi har bra siffror jämfört med andra länder. Det ska vi kanske vara glada för. Samtidigt är vi ett av världens mest digitaliserade länder. Det tas för givet att ha bra tillgång. För dem som inte har det, som inte har tillräckligt hög kapacitet i sina nät, är det svårt att utnyttja den digitala service som våra myndigheter och kommuner börjar erbjuda.

För att vi ska nå bredbandsmålen krävs politiskt ledarskap. Det var tydligt uttalat. Där behöver det göras mer. Det finns en hel del problem, inte minst med hur bredbandsstödet betalas ut.

En av anledningarna till att jag har valt att ta upp frågan med digitaliseringsministern är en artikelserie i Norrtälje Tidning. Den rör specifikt Norrtälje kommun, men om jag har förstått det rätt är det inte unikt för Norrtälje kommun. Telia planerar att lägga ut radiolänkslösningar i kommunen. Det i sin tur gör att det kommunala bolag som skulle bygga bredband diskvalificeras när det gäller att få statligt bredbandsstöd, enligt EU:s statsstödsregler. Där gör man en bedömning huruvida det finns ett marknadsmisslyckande. Då räknar man på 30 megabit per sekund. En radiolänk kan i bästa fall ge en hastighet på 30 megabit per sekund, och om det finns planer för det i ett område leder det i sig till att de diskvalificeras från att få statsstöd, enligt EU-reglerna.

Jag undrar hur regeringen ser på att ett statligt bolag nu blockerar möjligheter för det kommunala bolaget att få stöd för att bygga ut bredband i kommunen. Det är svårt att säga att Norrtälje kommun, även om det finns glest befolkade delar i den kommunen, tillhör den absoluta glesbygden i Sverige. Där behöver man göra mer.

Detta moment 22, som man har hamnat i, är inte acceptabelt. Jag har full förståelse för att det nog kommer att finnas enstaka hushåll som ligger väldigt långt bort för vilka det kommer att vara svårt att hitta någon annan lösning än radiolänk. Där måste hastigheten komma upp i mer än 30 megabit. Men i ett område som Norrtälje ska man inte vara hänvisad till en sådan lösning. Man ska inte diskvalificeras från statligt stöd till att bygga ut bredbandet bara på grund av att en radiolänk är planerad eller delvis täcker kommunen.

Förändringar är på gång när det gäller vad som ska anses vara ett marknadsmisslyckande och när det gäller gränsen på 30 megabit. Men det kommer att ta tid innan EU har ändrat det. Under tiden blir det problem med statligt bredbandsstöd till vissa kommuner.

Tyskland har tydligen fått ett undantag. Jag undrar hur digitaliseringsministern ser på möjligheten att Sverige ska få ett undantag. Är det någon-
ting som regeringen driver i EU?

Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Nej, vi tänker inte söka något undantag.

Och nej, det är inte som Maria Stockhaus ger uttryck för. Det är en helt felaktig bild.

För det första kan radiolänkar med 5G komma upp i 500–600 megabit per sekund, alltså fem sex gånger snabbare än det mål som vi har satt upp för snabbt bredband i Sverige.

För det andra kommer inte Telia eller de andra företagen som skulle kunna vara intresserade av att bygga fixed wireless access att rapportera in några områden. De kommer att i efterhand rapportera de adresser där de har kopplat upp fixed wireless access. De enda som skulle kunna exkluderas från bredbandsstöd är alltså de adresser där någon redan har tecknat sig för en annan lösning, ingen annan. Detta är således inget problem.

Icke förty är Sverige aktiva i den uppdatering av EU-regelverket som ska ske, eftersom 30 megabit per sekund inte räknas som snabbt bredband i Sverige. Vi sätter gränsen vid 100 megabit per sekund. Och det gäller oavsett teknisk lösning. Enligt vårt sätt att se det har du inte en snabb uppkoppling om du har något som är under 100 megabit per sekund. Men detta är inte ett problem i Sverige.

Anf. 74 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! I Norrtälje är det ett väldigt konkret problem. De har nekats bredbandsstöd just på grund av att det inte bedöms som ett marknadsmisslyckande i Norrtälje i och med att Telia har byggt ut radiolänken så att det i delar av kommunen är möjligt att få en hastighet på 30 megabit.

Det är intressant; om det är så enkelt att det inte alls är diskvalificerande undrar jag varför Norrtälje kommun inte har fått svar på det brev som man har skickat till digitaliseringsministerns departement. Det skrevs för tre månader sedan.

Jag vet att det här i just Norrtälje ses som ett stort problem. Jag har också fått uppgift om att ett femtiotal andra kommuner är i samma situation som Norrtälje. De behöver få tydliga besked om vad som gäller. I dagsläget upplevs det som ett problem, och man har nekats bredbandsstöd.

Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Nej, man har inte nekats bredbandsstöd i Norrtälje kommun eller någon annan kommun på grund av detta. Det fanns en oro i Norrtälje kommun och någon annan kommun över att man skulle kunna nekas bredbandsstöd på grund av den här anledningen. Men som jag beskrev i mitt tidigare svar kommer ingen att nekas bredbandsstöd med anledning av detta, eftersom problemet nu är utrett.

Såvitt jag är underrättad har Norrtälje kommun även fått svar på sitt brev. Om så icke är fallet får vi nog söka felet hos Postnord, som numera är leverantör.

Som information till Maria Stockhaus kan jag också säga att jag har en fastighet i Norrtälje, och det finns två bredbandsleverantörer i min omedelbara närhet som erbjuder hastigheter på över 400 megabit per sekund.

Jag är övertygad om att Norrtälje kommun i form av Norrtälje Energi, som är den kommunala utbyggaren, kommer att kunna ansöka om bredbandsstöd. De kommer inte att vara förhindrade av fixed wireless access. De som önskar bredband i Norrtälje kommuns regi kommer att kunna få det, och de som önskar bredband av andra leverantörer kommer att få det. Marknaden kommer att avgöra vilken lösning som är den bästa.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:634 om kraftsystemets funktion under sommaren

Anf. 76 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Joar Forssell har frågat mig hur jag ser på att Affärsverket svenska kraftnät återkommande begränsar överföringskapaciteten mer än vad som är tillåtet och om jag har för avsikt att vidta några åtgärder i anledning av detta. Vidare har Joar Forssell frågat mig hur grannländerna ser på att Sverige inte kommer att leva upp till sina åtaganden och vilka kontakter jag har haft med länderna. Joar Forssell har också frågat mig om de planerade nätförstärkningarna från norr till söder kommer att hjälpa, eller om de nya ledningarna också kommer att begränsas när de väl är på plats.

Sedan har Joar Forssell frågat mig om vilka åtgärder, utöver elnät, jag ser för att stärka kraftsystemet i södra Sverige, och när vi kan förvänta oss att situationen normaliseras. Vidare har Joar Forssell frågat mig om regeringen är beredd att diskutera en lagändring så att Ringhals 1 kan återstartas för att avhjälpa den allvarliga situation som södra Sverige befinner sig i.

Slutligen har Joar Forssell frågat mig om jag anser att Sverige lever upp till sina åtaganden enligt förordningen om riskberedskap inom elsektorn (EU) 2019/941, om Sverige agerar enligt förordningens artikel 15.1 ”i en anda av solidaritet för att förebygga och hantera elkriser” och om bedömningen förändras av de av Svenska kraftnät aviserade begränsningarna.

Låt mig inleda med att ge en något ljusare bild av läget än vad Joar Forssell gör. Vi har mycket goda förutsättningar att ställa om till ett förnybart elsystem jämfört med många andra länder. Vi har låga koldioxidutsläpp inom elsektorn. Vi har gott om el, och Sveriges rekordstora export på årsbasis är en tydlig indikation på att elen kostar mer i andra länder. Vi ser också flera exempel på investeringar och etableringar från industrin mot bakgrund av det jag just har nämnt.

Men det finns också utmaningar som vi tidvis kan uppleva såsom nätbegränsningar och prisskillnader inom landet. För att lösa detta behövs utbyggnad av nätinfrastruktur och rätt incitament för marknaden att göra investeringar i elproduktion. Förutom att Svenska kraftnät nästan tredubblar sina nätinvesteringar den kommande treårsperioden arbetar regeringen med flera initiativ.

Förra veckan presenterade vi förslag för att korta ledtiderna i tillståndsgivningen när det gäller nya elnät. Det är de största förändringarna av till-

ståndstider som har lagts på bordet sedan Sverige elektrifierades. Regeringen har lagt ett uppdrag till Svenska kraftnät att lämna förslag till nya ersättningsmodeller och regeländringar när det gäller stödtjänster i elsystemet. Regeringen har också nyligen remitterat förslag för att minska elproducenternas kostnader för att ansluta havsbaserad elproduktion till elnätet.

Så till Joar Forssells frågor. När det gäller den första och andra frågan har Svenska kraftnät såvitt jag förstår inte några planer på att införa större begränsningar än vad som är tillåtet. När det gäller den tredje frågan om nätförstärkningar arbetar Svenska kraftnät på kort sikt med att genomföra åtgärder och investeringar i stationer. På längre sikt behövs kompletterande ledningskapacitet i öst-västlig riktning. Svenska kraftnät har i sitt Nord-Syd-program beslutat om en öst-västlig ledning från Hamra i Stockholm över Västerås och vidare till Hallsberg, vilken kommer att förstärka nätet i detta avseende.

När det gäller frågan om icke nätrelaterade åtgärder vill jag hänvisa till mina exempel inledningsvis om att bland annat stärka förutsättningar för havsbaserad elproduktion.

Sedan har Joar Forssell frågat om återstart av Ringhals 1. Här vill jag påminna om att Ringhals huvudägare Vattenfall AB redan 2015 fattade ett inriktningsbeslut om en stängning av reaktorerna Ringhals 1 och 2 i tidsintervallet 2018–2020. Ett formellt beslut om stängning togs senare av Ringhals styrelse. Jag har i rollen som energiminister inte några synpunkter på Vattenfallkoncernens marknadsmässiga bedömningar.

Slutligen är mitt svar ja på frågan om jag anser att Sverige lever upp till sina åtaganden enligt den så kallade riskberedskapsförordningen. Förordningens syfte är att förebygga, förbereda sig inför och hantera elkriser. Arbetet med detta koordineras på EU-nivå, och regeringen har tidigare utsett Statens energimyndighet till behörig myndighet enligt förordningen.

Anf. 77 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Till att börja med kan jag konstatera att vi är ense om den enorma vikten av att elektrifiera Sverige och världen i kampen mot klimatförändringarna. Det går inte att fortsätta ha tillväxt och bygga Sverige starkare och på så sätt också skapa möjlighet till välfärd genom att först bygga välstånd om man inte elektrifierar. Det vore oseriöst. Det är genom elektrifiering som vi kan rädda klimatet och samtidigt fortsätta att utvecklas som land.

Fru talman! När jag lyssnar till statsrådets svar blir jag dock lite oroad. Min interpellation handlar om att det här och i dag finns stora problem i kraftsystemet. Mina frågor handlar om hur statsrådet ska hantera de problem som finns här och i dag. De svar som jag får handlar delvis om sådant som sker i dag. Där finns också en hel del sådant som statsrådet vill göra och som i många fall är bra, men de ska göras i framtiden.

Vi behöver såklart vara långsiktiga, men det är just nu som vi har problem. Vi har en exceptionell situation. Systemet funkar inte som det är tänkt.

Låt mig ge några konkreta exempel för att belägga mitt påstående om att systemet inte redan i dag funkar så som det bör. Svenska kraftnät har infört importstopp och exportbegränsningar för att klara normaldrift. De förlitar sig på så kallad mothandel, som de för bara ett år sedan – inte särskilt länge sedan – sa att de bara tar till om de har en situation som kan få

mycket stora konsekvenser. Nu används detta för att upprätthålla normaldrift i systemet.

Den brist på förståelse som jag upplever att statsrådet visar för att systemet här och i dag står inför stora utmaningar och har stora problem är vad som gör mig orolig. Vi behöver ha ett system som levererar och uppfyller de krav, kriterier och mål som vi har för energipolitiken, inte bara i framtiden när man har kunnat genomföra en del reformer utan här och nu.

Statsrådet sa något i sitt svar som jag skulle vilja få ett förtydligande om. Han påstod att Svenska kraftnät inte har några planer på att begränsa mer än tillåtet. Enligt mig är det en missuppfattning hos statsrådet, fru talman. Svenska kraftnät har nämligen aviserat att flera ledningar ska begränsas till under 70 procents kapacitet. Jag undrar om statsrådet inte känner till detta, och om han känner till det undrar jag om han tänker agera på något sätt med anledning av det.

Jag vill även passa på och svara på frågan om Sverige uppfyller solidaritetsklausulen. Jag skulle säga nej. Det gör vi inte när vi har så stora problem som vi har i dag. Vi kan ju inte vara säkra på att vårt system klarar stora störningar. Då uppfyller vi inte solidaritetsklausulen.

Anf. 78 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Tack, Joar Forssell! När det gäller de 70 procenten är det ett besked som Svenska kraftnät ger. Ytterst är det varken jag eller Joar Forssell som utövar tillsyn över det här, utan det gör Energimarknadsinspektionen. Hittills har de inte haft några synpunkter. Vi får se om de kommer att ha några synpunkter. I den europeiska frågan är det i sin tur Acer, European Union Agency for the Cooperation of Energy Regulators, som kan ha synpunkter på frågan. De har inte haft några synpunkter i frågan. Det återstår att se om de kommer att ha det i framtiden.

När det gäller det svenska elnätets beskaffenhet kan jag bara konstatera att när IEA rankar de nästan 200 nationella elnäten i världen kommer Sverige etta eller tvåa i de rankningarna. När det gäller rankningarna inom EU ser det ungefär likadant ut. Om Joar Forssell hävdar att Sverige inte lever upp till solidaritetsklausulen är det sannolikt inget land i EU som gör det. Men jag hävdar motsatsen: att Sverige gör det och att andra länder gör det. Det får bli Joar Forssells debatt med de europeiska myndigheterna om han hävdar detta, för de har i alla fall hittills varit på samma linje som jag.

Anf. 79 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Det här är statsrådet Anders Ygemans bästa gren: att låta lite trött, sävlig och lugn trots att vi har stora problem.

Fru talman! Jag är glad att Ygeman inte är landslagsspelare och jag chef för landslaget. Han dribblar som Ronaldinho, men det blir sällan mål, för det kommer inga svar på de frågor som jag ställer. Detta handlar om här och nu. Vårt nät och vårt kraftsystem har stora problem. Begränsningarna som vi har pratat om är förbjudna, men man kan göra undantag.

När man tittar på situationen nu kan man säga att vi har en patient, Sverige, som har lindriga förkylningssymtom – under ett år när det inte är pandemi då kanske. Det borde inte vara så stor oro kring detta. Men Sverige har så stora problem att vi tvingas sätta in bredspektrumantibiotika mot lindriga förkylningssymtom för att vårt system inte klarar av situationen. Om man tar till så kraftfulla åtgärder som man nu har tagit till, och

som det verkar som att man kommer att ta till även i sommar, i en situation när systemet inte borde vara särskilt ansträngt och när läget är normalt är det självklart alarmerande här och nu.

Man kan ”djupa” i några av de olika delfrågorna. Jag har ju ställt ganska många frågor i min interpellation, fru talman. En av de sakerna, som också statsrådet gärna pratar om, är den efterlängtda Sydvästlänken och stärkningen av Sveriges överföringskapacitet. Detta är såklart efterlängtat, men enligt SVK själva kommer den överföringen att begränsas från 1 200 megawatt till 800 megawatt. De förändrade flödena, som är en följd av stängningen av reaktorerna och de nya kablarna, gör att länken inte kan användas som planerat.

Statsrådet lyfter fram olika idéer på vilka åtgärder man skulle kunna vidta, men det finns ganska mycket problem kopplade till en efter en av de idéerna. Statsrådet försöker, som Ronaldinho, mycket skickligt att dribbla bort de här frågorna. Han gör det genom att i stället prata om saker som ska ske i framtiden. Men problemen finns ju här och nu. När jag har varit i samtal med Svenska kraftnät har de själva menat att det behövs planerbar produktion också i södra Sverige för att kunna lösa den situation vi har just nu.

En sak som man faktiskt hade kunnat göra här och nu är att se till att Ringhals 1 återstartar för att lösa de akuta problemen. Sedan kan vi ha långa och många samtal om hur vi ska lösa de långsiktiga problemen. Där tror jag att vi delar mycket som handlar om att det är viktigt med elektrifiering. Men vi delar uppenbarligen inte synen på att vi har stora problem i systemet här och nu som måste lösas med åtgärder nu och inte sedan.

Anf. 80 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Låt mig först tacka Joar Forssell för berömmet. Ronaldinho! Det är ju ingen dålig liknelse. Jag tror tyvärr att mina blygsamma insatser som fotbollsspelare inte riktigt når upp till de kvaliteterna. Men jag tackar och slickar i mig, även om jag inte riktigt får ihop det med att vara lugn, sänlig och trött. Det var inte min bild av Ronaldinho. Men vi kan ha olika syn på brasiliansk fotboll.

Låt mig också konstatera att jag svarade på Joar Forssells frågor med ja och nej. Det är inte att dribbla. Däremot gillar inte Joar Forssell svaren, men det är en annan sak.

Svaret är enkelt. Det finns tillsynsmyndigheter som ska se till detta. Hittills har de haft samma uppfattning som Svenska kraftnät. Skulle de komma att ha en annan uppfattning får vi återkomma i den frågan. Men jag ser inte det framför mig.

Joar Forssell talar om att återstarta Ringhals här och nu. Men Ringhals kan inte återstartas här och nu, inte ens om ägarna skulle vilja det och om all lagstiftning i övrigt var på plats. Det beror på att beslutet om att lägga ned Ringhals togs 2015 och ett antal investeringar som skulle krävas för fortsatt drift inte gjorts. Det skulle enligt företaget krävas omfattande investeringar för att det skulle vara meningsfullt med fortsatt drift. Då väljer de ägarna att göra investeringar i andra anläggningar.

Vi ska ändå komma ihåg att det här är anläggningar som det fattades beslut om att bygga på 60-talet och som uppfördes och startades i mitten av 70-talet. Jag tror inte att Joar Forssells familj har kvar någon bil från 1976. Jag tror inte att han har kvar tv:n från 1976. Jag tror absolut inte att

han har kvar någon telefon från 1976. Det säger sig självt att det är bättre att investera i moderna anläggningar om man ska göra den typen av investeringar, oavsett vad man tycker om kraftslaget som sådant. Det tror jag även gäller Joar Forssell. Om han fick en hög med pengar framför sig skulle han säkert investera den i kärnkraft, men i modern kärnkraft och inte i kärnkraft från 60-talet.

Jag tror att jag med det har besvarat de frågeställningar som Joar Forssell tog upp.

Anf. 81 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Jag tackar för de svar jag hittills har fått.

Liknelsen vid Ronaldinho är möjligen lite haltande. Den handlar om hur väl Ygeman dribblar bort sina frågor, inte om hur många mål han gör. I det fallet är väl hans insatser mer blygsamma än Ronaldinhos.

Fru talman! Det är ändå talande, får man säga, att vi använder mycket kraftiga åtgärder i ett läge där situationen faktiskt är normal. Jag säger igen det jag har sagt tidigare: Vi har en patient, Sverige, vars system vi debatterar här i dag och som har lite lätta förkylningssymtom. Men vi tvingas sätta in bredspektrumantibiotika. Det är klart att det måste ses som alarmerande. De kraftfulla åtgärder som vi använder ska kunna användas när det verkligen hettar till, så att säga, när det verkligen är ett akut läge. De ska inte behöva användas i ett sådant här läge, som faktiskt är normalt.

De begränsningar som vi har debatterat här tidigare i dag är förbjudna, men man kan göra undantag. Som statsrådet säger har vi myndigheter som ska göra de bedömningarna. Det är korrekt. De ventiler som finns för de åtgärder som jag har skrivit om i interpellationen finns ju till för när patienten är riktigt sjuk, inte för när patienten har lätta förkylningssymtom – inte för när det är normaldrift, utan för när det går riktigt snett. Då ska de användas, men Ygeman saknar svar på varför de behöver användas redan nu.

Anf. 82 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Ska man skicka ett analogitips till Joar Forssell får det bli att gå lite tillbaka i historien till Garrincha, också en känd brasiliansk dribblare, vars vänsterben var sju centimeter kortare än hans högerben, vilket gjorde att han alltid lutade lite åt vänster. Det kanske kan passa i de fortsatta debatterna. Tyvärr dog han alldeles för tidigt och var också alkoholiserad, vilket kanske gör att det namnet blir mindre väl använt som epitet på ens politiska motståndare.

Jag tror dock att Joar Forssell är lika illa ute som farmaceut som han är med att sätta fotbollsepitet på folk. Om det nu är så som Joar Forssell ger uttryck för, att vi har ett sjukt elsystem, blir han ändå svaret skyldig. Han har haft några inlägg på sig att förklara varför vårt elsystem rankas om ett av bästa i världen.

Om det är som Joar Forssell har gett uttryck för i den här debatten, varför rankas vårt system som ett av de bästa elsystemen i Europeiska unionen? Om det är så att Sverige skulle bryta mot solidaritetsklausulen, är det då något land som följer den och så vidare?

Sanningen är att Sverige har en i grund god position. Vi har ett mer ansträngt läge nu än för några år sedan. Men det beror på att vi är mitt i en

Prot. 2020/21:110
20 april

Svar på
interpellationer

grön omställning. Precis som Joar Forssell var inne på i inledningen ska vi göra en enorm resa.

Vi ska ta höjd för en fördubblad elproduktion, en tredubblad ledningsutbyggnad och halverade ledtider. Det är klart att i den enorma transformationsprocessen blir läget i övergångstiden lite ansträngt.

Men det är en utmaning som vi måste ta för att klara klimatet och klara framtiden och vara med och bidra till Europas klimatomställning. Där är jag övertygad om att Joar Forssell och Liberalerna har viktiga bidrag att ge till klimatarbetet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellationerna 2020/21:560 och 574 om Bromma flygplats framtid

Anf. 83 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag är beredd att låta privata aktörer överta driften av Bromma flygplats. Thomas Morell har också frågat näringsministern om regeringen och ministern är beredda att överlåta Bromma flygplats till privata ägare för att driften ska kunna fortgå. Interpellationen till näringsministern har överlämnats till mig. Jag väljer att besvara de två interpellationerna gemensamt.

Spridningen av det nya coronaviruset och sjukdomen covid-19 har påverkat flygresandet dramatiskt. Flygtrafiken har minskat kraftigt. Redan innan pandemin såg vi ett minskat flygande. Vi befinner oss fortfarande i ett läge där framtidsutsikterna är osäkra. Både minskat flygande och covid-19 påverkar flygmarknaden, både på kort och på lång sikt.

Swedavia AB har i uppdrag att bedriva flygplatsverksamhet vid de tio flygplatser som ingår i det av regeringen beslutade nationella basutbudet av flygplatser. Bolaget har vidare i uppdrag att, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Swedavia får inte utan regeringens godkännande lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det av regeringen beslutade nationella basutbudet av flygplatser.

Swedavia AB har under rådande marknadsförutsättningar och utifrån bolagets uppdrag och affärsmässiga perspektiv gjort en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Bolaget har presenterat sina slutsatser. Enligt Swedavias bedömning är det under rådande marknadsförutsättningar inte affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare.

Konsekvenserna av Swedavias bedömning analyseras för närvarande i Regeringskansliet. Det är därför inte aktuellt att ta upp en diskussion om driftsformen för Bromma flygplats.

Anf. 84 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Bromma flygplats är oerhört viktig för hela landet. Bromma flygplats är en viktig del i vår infrastruktur för att man ska kunna leva och verka i

hela landet. Bromma är inte en angelägenhet enbart för Stockholm. Den är precis lika angelägen för dem som bor upp i Norrland eller längre ned i Sverige.

I svaret säger statsrådet: ”Flygtrafiken har minskat kraftigt.” Det har den gjort på grund av pandemin. ”Vi befinner oss fortfarande i ett läge där framtidsutsikterna är osäkra. Både minskat flygande och covid-19 påverkar flygmarknaden, både på kort och på lång sikt.” Det är ju sant. Men har regeringen tappat tron på framtiden?

Det kommer ett liv efter coronan. Det vaccineras för fullt. Vi hoppas naturligtvis att vaccineringen kommer att innebära att vi går tillbaka till någon form av normalläge i vårt samhälle.

När vi går tillbaka i normalläge är det oerhört viktigt att vår infrastruktur fungerar. Det gäller oavsett om vi talar om sjöfart, järnväg, väg eller flygtrafik. Här har Bromma en oerhört viktig del i återstarten av landet, av flera skäl.

Ett är naturligtvis att de som använder sig av flyget, företagare och vilka det nu kan vara, för att ta sig till Stockholm snabbt och enkelt över dagen landar på en citynära flygplats i och med att de kommer till Bromma.

Men det finns också en annan del i detta. Vi står inför en omställning av flyget. I varje fall i närtid kommer de regionala flygmaskinerna att drivas med el eller vätgas. Här har vi alla möjligheter i världen att kunna utveckla den tekniken och vara det framstående teknikland som vi har varit under många år.

Det lade en av våra mest framgångsrika uppfinnare en gång grunden till, Gustaf Dalén, när han uppfann klippljusapparaten och solventilen för att vägleda sjöfarare. Vi har varit ett enastående teknikkunnigt folk i alla tider. Det är klart att vi ska driva det vidare. Här har Bromma en viktig del i att kunna vara med och utveckla framtidens flyg, det vi talar om ska finnas om 10–20 år. Varför inte utnyttja den möjligheten?

Den typ av flygtrafik som går på Bromma är propellermaskiner. De är lite långsammare i starten och lite långsammare vid inflygningen. Därför har de lite svårt att kunna passas in i slottiderna som är på morgon och kväll på Arlanda, där en betydligt tyngre flygtrafik går. Det är i huvudsak jetdrivna maskiner som går upp och ned.

Här har regeringen världens chans att verkligen kunna ta fram ett fossilfritt flyg i framtiden. Man kan använda Bromma för detta som en provbänk för den regionala trafiken. De maskiner vi talar om kommer i huvudsak att flyga regionalt. Jag kan ärligt talat inte förstå att man försitter den chansen.

Anf. 85 LARS THOMSSON (C):

Fru talman och statsrådet! Jag har haft den här diskussionen med statsrådet tidigare angående Bromma. Centerpartiets inställning i Brommafrågan är känd sedan tidigare. Vi är verkligen för att Bromma blir kvar. Argumenten är desamma som när vi diskuterade detta i september 2020.

Bromma är regionalflygets centrum. Det är inte en Stockholmsfråga i första hand. Det är den snabbaste och mest effektiva flygplatsen för flygresenärerna. Närheten till Stockholms centrum är oslagbar. Den är viktig för att den gynnar konkurrensen bland flygföretagen. Det finns mycket

stora investeringar kring Bromma som just är genomförda på typ 1 ½ miljard, och tvärbanan är snart klar.

För framtiden passar den elflyget alldeles ypperligt, och vi vet samtidigt att den är viktig för det samhällsnyttiga flyget. Det är kända diskussioner.

Sedan jag senast debatterade detta med infrastrukturministern har det tillkommit fyra eller fem faktorer. Först och främst har ACR visat sig viliga att driva flygplatsen. Det är ett tungt företag med en bra ägarbas som verkligen kan branschen. De har också haft tunga resonemang om ett effektivare organisationsupplägg än dagens.

Det andra som har hänt är att flygbolaget Bra har gjort en prövning av Arlanda och kommit fram till att det faktiskt inte fungerar. I huvudsak beror det på att det blir för trångt i peaktid. Det fungerar inte med det upplägget. Bra är nu på väg att återetablera sig på Bromma i maj, vilket jag med stor glädje ser fram emot. Till exempel ska de återuppta linjen till Gotland i början av maj.

Det tredje som jag ser är att det också är rätt tydligt att det finns ett brett folkligt stöd för att ha kvar flygplatsstrukturer och flyg. Inte minst visades detta vid folkomröstningen i Västerås, där 80 procent röstade för att man skulle ha kvar flygplatsen där, trots att den ligger bara en timme från Stockholm med tåg. I Kalmar har man varit lika tydliga. Där vill man också ha Bromma kvar.

Jag ser också att pandemin nog har spelat en roll. ACR påpekar att på de 16 flygplatser där man ansvarar för flygledningen har det bara varit 12 procents nedgång när det gäller flygrörelserna, alltså inte antalet passagerare utan antalet flygrörelser. Den kommersiella trafiken har ersatts med sjuktransporter.

Jag tror att pandemin verkligen visar på behovet av en omfattande flygplatsstruktur för framtiden. Då är Bromma liksom navet för det. Det är ju inte bara kommersiellt flyg vi har talat om, utan vi talar bland annat om sjukresor också.

Min fråga och fundering är: Varför kan inte regeringen snart landa i ett ställningstagande? Jag ser att branschen inte mår bra av att regeringen inte svarar. Jag hade gärna sett att statsrådet Eneroth hade varit tydlig och sagt vad regeringen vill. Det finns en väldigt omfattande framtidstro i branschen, trots att det är tuffa tider just nu. Så är det. Men osäkerheten kring Bromma sätter faktiskt en hämsko på branschens utveckling i onödan.

Anf. 86 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig börja med den sista frågan. Osäkerheten gäller ju faktiskt hela flyget. Det gäller flygplatser över hela världen. Det gäller flygbolag, och det gäller flyget som sådant.

För inte så länge sedan kunde Trafikverket konstatera att allt reguljärt flyg mellan länder i princip har upphört. Jag tror, med all respekt för Lars Thomsson, att vi måste inse att det vi står inför har den omfattningen. Det är ett läge där kommersiellt flyg från Gotland har upphört, vilket Lars Thomsson mycket väl vet, och där vi från regeringens sida har fått gå in med statliga resurser och upphandla flyg för att det alls ska bli någon flygtrafik. Vi har fått införa en allmän trafikplikt för att säkra att Gotland, eller för den delen Norrland, över huvud taget ska ha flyg när just privata aktörer, kommersiella flygbolag, inte kunde bära det.

På det sättet har vi också kunnat säkra patienttransporter och ambulansflyg, alltså genom att upphandla flyg med statliga pengar.

På tal om huruvida vi ska ha privata eller offentliga aktörer som driver flygplatser kan jag nämna att det är med offentliga medel som vi nu har fått gå in och säkra flygkapaciteten i Sverige med resurser till Swedavia, till de regionala flygplatserna., för att säkerställa att vi har en flyginfrastruktur. Dessutom har vi gått in med insatser för att tillförsäkra oss 27 beredskapsflygplatser, varav 17 är temporära.

Under den här tiden har alltså regeringen med riksdagens godkännande fått göra stora ansträngningar för att över huvud taget upprätthålla flygkapaciteten eftersom flyget inte har kunnat fungera. I det läget delar jag naturligtvis uppfattningen att det är viktigt att också titta framåt och att vara teknikoptimist. När flyget väl har möjlighet att återstarta ska det kunna ske på ett hållbart sätt.

Med all respekt för engagemanget och intresset tror jag dock i det här läget att detta att tala om att privatisera stora delar av flyget kanske inte är den första och mest prioriterade insatsen, särskilt inte när vi ser att kommersiella aktörer just nu har stora bekymmer med lönsamhet och uthållighet. Både flygoperatörer och flygplatser upprätthålls på många ställen runt om i Europa och i världen med offentliga medel.

Det är en kris. Det är en pandemi. Jag tror att båda debattörerna behöver inse att det vi just nu gör är att med offentliga medel upprätthålla åtminstone det samhällsviktiga flyget när det kommersiella flyget inte fungerar.

En konsekvens av det som Thomas Morell föreslår är att det nationella basutbudet kommer att minska. Det blir ju effekten om Swedavia skulle tillträda. Då är min fråga till Sverigedemokraterna om ni tycker att det nationella basutbudet ska minska. Det är i så fall ett viktigt ställningstagande från Sverigedemokraternas sida.

Avslutningsvis: När det gäller framtidens flyg är jag teknikoptimist. Thomas Morell och jag har flera gånger haft debatter om just tilltron till tekniken. Jag var med tillsammans med prins Daniel när Heart Aerospace presenterade och invigde sin elmotor, som ska kunna driva ett 19-personers elflygplan. I dag finns ju elflygplan för i huvudsak fyra personer, men det ligger alltså inom räckhåll att utveckla elflyg.

Nog är jag teknikoptimist, och jag ser förutsättningarna. Ska flyget återstarta måste det faktiskt ske genom biobränsle och med elflyg. Det är så vi ska skapa framtidens flyg.

Anf. 87 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det finns ju en privat aktör som är villig att ta över driften av Bromma, och det finns också en rapport där man har tittat på Brommas framtid. Den har dock regeringen hemligstämplat, och jag kan inte riktigt förstå varför. I min värld handlar det om att man försöker mörka något.

Visst, det är jätteviktigt med ny teknik. Ser vi till den kommersiella trafiken trafikeras Bromma av flygplan av typen ATR-72. Det planet har en marschhastighet på ungefär 500 kilometer i timmen och en marschhöjd på 7 600 meter. Man ligger alltså under det man kallar för höghöjds-effekten. Planet kan dessutom gå på upp till 50 procent biobränsle. Det är en bra övergång till mer klimatneutrala flygmaskiner.

Pratar vi elflygplan kan vi konstatera att de inte är längre bort än att vi nästan kan ta på dem i dag. Jag är övertygad om att vi kommer att se en oerhört snabb utveckling på den sidan. Och Bromma kan vara ett nav i den utvecklingen.

Det är en citynära flygplats med en unik profil. Trots att det är en pandemi i dag är det omfattande flygverksamhet på Bromma. Det är mycket transporter till sjukvården, ambulansflyg av olika slag och även organtransporter. Där finns också polisen och även brandflyg om det skulle behövas. Flyttar man till Arlanda blir det svårt att upprätthålla denna typ av trafik. Det finns alltså flera saker som är viktiga att ta hänsyn till, och man försitter lite grann chansen om man inte är mer aktiv i frågan.

Det finns en aktör som är villig att ta över och har naturligtvis gjort en affärsmässig bedömning av om det är lönsamt. Som jag har sagt tidigare är detta en Sverigefråga och ingen Stockholmsfråga. Det kommer en tid efter pandemin, och då måste vi kunna dra igång infrastrukturen även i luften. Där har Bromma en oerhört viktig roll. Mycket av den regionala trafiken i Sverige går ju till Bromma och gjorde det även innan pandemin bröt ut.

Bromma är viktigt för samhällsnyttigt flyg och för flyg som är av kritisk betydelse för samhället. Vad händer exempelvis om man behöver evakuera viktiga samhällsfunktioner från Stockholm om Arlanda är utslaget och Bromma inte finns tillgängligt? Då är det långt till en flygplats där man kan lösa det.

Enligt Trafikverket är Bromma av riksintresse. Bromma har närhet till Karolinska Universitetssjukhuset, och det kan vara avgörande för människors liv. Bromma är bättre för elflyg än Arlanda, för Arlanda har den tunga trafiken, alltså de stora Airbusmaskinerna och Boeingmaskinerna.

Bromma är bättre för inrikesflyg och kan klimatoställa snabbare än Arlanda. Och Bromma kan drivas billigare, bättre och effektivare. Bromma är, som sagt var, en citynära flygplats. Själva flygplatsen kan i framtiden drivas helt fossilfritt. Sedan gäller det att även få flygmaskinerna att bli fossilfria.

Här finns det en möjlighet för regeringen att göra ett aktivt val. Man kan börja med att släppa den här rapporten, så att vi i riksdagen kan läsa vad som står där och fatta kloka beslut.

Anf. 88 LARS THOMSSON (C):

Fru talman! Tack för svaren och diskussionen, statsrådet Eneroth! Jag delar mycket av det du säger. Jag förstår att flygbranschen i dag är offentligt upprätthållen. Det är precis så det är, men det är också rätt naturligt i en pandemi. Jag håller också med om att man verkligen ska vara teknikoptimist. Det finns all möjlighet att det kommer att gå väldigt bra för flyget framåt, både inrikesflyg och utrikesflyg.

Det som däremot gör mig orolig är regeringens otydlighet i frågorna. Jag har varit med och startat upp det klimatsmarta flygnätverket i riksdagen och driver det som en av tre. Vi vet att elflyg snart är här. Jag var också i Göteborg. Vi vet att biojet snart är här. Vi vet att e-bränsle ligger en bit fram. Vi vet att vätgas ligger en bit fram. Men samtliga dessa fyra spår är faktiskt snart här.

Men om man ska fortsätta ha trafik är det viktigt att det finns en flygplatsstruktur och att det finns flygplatser kvar. Ska man lyckas med det är det väldigt smart, anser Centerpartiet, att ha en utarbetad flygstrategi.

Det som oroar mig och, tror jag, faktiskt stora delar av branschen är regeringens otydlighet. Jag vet inte om statsrådet Bolund agerar för regeringen eller som språkrör, men han är väldigt tydlig med att vi ska avveckla Bromma i förtid.

Då har jag två frågor: Står statsrådet bakom Bolunds besked att det ska vara en förtida avveckling av Bromma? Och varför kommer det inte en flygstrategi? Vi har väl all anledning i världen att ta fram en flygstrategi, så viktigt som flyget kommer att bli framöver med de nya teknikerna.

Anf. 89 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Till Lars Thomsson vill jag säga att vi har en flygstrategi. Den är beslutad sedan länge, och den är nu gällande. Det är en strategi som antogs för ett antal år sedan. Däremot tror jag att pandemin, med tanke på hur den har slagit mot flyget, gör att många tidigare ställningstaganden kan komma att behöva omprövas.

Tidigare var det en diskussion som i grunden handlade om flygets omställning och förmåga att bli hållbar och om luftrumets användning, inte minst med den allt tätare trafiken över Europa. Man ska vara medveten om att den diskussion som jag nu får föra på ministerråd och i andra sammanhang snarare handlar om hur samhällsviktiga grundläggande funktioner kan säkerställas. Hur ska vi över huvud taget se till att vi har flygaktörer framöver som klarar en återstart? Så illa är faktiskt läget för många av flygets aktörer.

Den svåra balansen är att göra rätt insatser nu för att säkra samhällsviktiga funktioner, som allmän trafikplikt för att vi ska ha flyg från Gotland när inga kommersiella aktörer kan eller vill bedriva en sådan verksamhet, och samtidigt, naturligtvis, skapa förutsättningar och hopp och framtidstro i en bransch som är viktig för Sverige och för världen. Det var väl ett av skälen till att jag valde att vara med vid presentationen av Heart Aerospace och elmotorn för ett elflygplan för 19 personer.

Jag själv har, med den bakgrund jag har, varit engagerad i just flygets utveckling och industriell utveckling. Detta är ju näringspolitik, där Sverige också har starka möjligheter när det gäller flygets tekniska utveckling.

Kombinationen av att vara ett land med höga ambitioner på klimatomställningsområdet – vi ska ju bli världens första fossilfria välfärdsnation – och att vara en industriell nation med goda förutsättningar till teknisk utveckling är nästan det allra bästa.

Vi ser nu inom fordonsindustrin att vi har fått en snabb omställning till elektrifiering. Jag hoppas och tror att vi också i industrikluster i Sverige ska se motsvarande utveckling, inte minst när det gäller flyget men kanske också när det gäller sjöfarten.

När det gäller Thomas Morell är det två saker jag noterar.

För det första svarar Thomas Morell inte på grundfrågan. Eftersom interpellationen handlar om huruvida Bromma ska tas över av en privat aktör innebär det, om jag tolkar Thomas Morell rätt, att Sverigedemokraterna föreslår att det statliga basutbudet ska minska. Är det korrekt?

För det andra talas det om hemligstämplande. Jag tror att vi ska vara medvetna om att Swedavia verkar på en konkurrensutsatt marknad och har

tagit fram ett underlag där man gör marknadsmässiga bedömningar av Brommas utveckling. Jag kan ha förståelse för att ett bolag, vilket detta är, inte ska redogöra all sin information i offentligheten för övriga marknaden. Jag antar att det kan vara ett skäl, om nu inte allting är offentligt.

Detta är, som sagt, frågor som ligger inom näringsministerns ansvarsområde. Jag ansvarar inte för Swedavia. Men jag ogillar misstänkliggörandet som Thomas Morell ägnar sig åt genom att hävda att det är ett hemligstämplande. Det finns säkert goda skäl i så fall för att man inte kan offentliggöra grundläggande material om ett av statens bolags interna ekonomiska förhållanden. Det tror jag faktiskt de flesta förstår.

Anf. 90 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Jag försökte faktiskt två gånger att få ställa interpellationen till näringsministern, men den halkade över till Tomas Eneroth i stället. Jag har alltså gjort tappra försök att få ett svar från näringsministern, men det har inte lyckats.

Ja, vad händer om man lägger ned Bromma? Då minskar det statliga utbudet definitivt. Då minskar utbudet över huvud taget. Finns det en privat aktör som driver Bromma finns det ett utbud kvar. Jag förstår inte hur man skulle kunna upprätthålla det statliga utbudet om man lägger ned verksamheten.

Jag förstår heller inte varför man inte tar chansen att ta Bromma som avstamp för den tekniska utvecklingen och se till att vi verkligen blir drivande i fråga om att få fram klimatsmart flyg i framtiden. Vi pratar om den regionala trafiken, kortdistanstrafiken i Sverige. Med de maskiner som nu är på gång skulle vi ledigt kunna täcka stora delar av landet och flyga helt fossilfritt.

I avvaktan på det kan vi flyga med något långsammare propellerkärror, på något lägre höjd, som drivs av biobränsle. Då klarar vi mycket av miljömålen i alla fall.

Jag kan inte för mitt liv förstå varför man är så tveksam till att ta ett steg framåt i denna fråga och tydligt visa vilka ambitioner man har. Det pratas mycket från regeringen om att man ska vara det första fossilfria välfärdssamhället. Jo, men när man verkligen har chansen att visa hur vi ska kunna upprätthålla en väl fungerande flygtrafik regionalt i landet står man och velar. Man vet inte riktigt hur man ska hantera frågan. Det är alldeles tydligt att det är samarbetspartnern i regeringen som styr denna fråga.

Anf. 91 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är uppenbart att Sverigedemokraterna nu inte kan eller vill ge besked om huruvida man vill minska basutbudet. Det är ändå en förutsättning, för det är det man indirekt säger sig vilja om man vill ha en annan aktör än staten som bedriver verksamheten. Det är det första.

Det andra är att jag är lite förvånad över hur Sverigedemokraterna och Thomas Morell beskriver klimatengagemanget. Sverige går ju i bräschen för flygets omställning. Vi har ledartröjan. Det är Sverige och jag som på Icaos generalförsamling i Montreal som enda land krävde att vi ska få beskatta fossilt flygbränsle, just för att vi på samma sätt som när det gäller fordonsflottan ska använda beskattningsinstrumentet på ett sätt som premierar biobränsle eller elektrifiering.

Där tycker Sverigedemokraterna något helt annat. Ni tycker att det i så fall fortfarande ska vara helt lika konkurrensvillkor oavsett om det handlar om biobränsle, elektrifiering, diesel eller flygfotogen. Det vore väl bra om Sverigedemokraterna i så fall utvecklade en klimatpolitik även för flyget. Men det är ju ingen hemlighet att Sverigedemokraternas intresse för klimatfrågorna är begränsat, med tanke på att de viktiga insatserna är sänkt bensinskatt, sänkt flygskatt och stora, dramatiska nedskärningar av klimatanslaget.

Vi satsar i stället på att utveckla och stödja flygets omställning med pengar till just elflygsutvecklingen. Det kommer av det statliga programmet Elis, som handlar om flygets omställning, med en utredning och stöd för förutsättningar för biodrivmedel till flyget och med en europeisk och internationell process för att hitta drivmedel eller styrmedel som gör det möjligt att ha biobränslen och beskatta dem mindre än fossilt flygbränsle. Inte minst har vi nationellt lagt förslag och vill ha miljöstyrande start- och landningsavgifter.

Vi tar ansvar för flygets omställning.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2020/21:571 om mobilitetspaketets framtid

Anf. 92 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag och regeringen avser att försvara det antagna mobilitetspaketet.

Sommaren 2020 fattades ett historiskt beslut i och med att vissa regler om vägtransporter ändrades när det så kallade mobilitetspaketet antogs av EU-parlamentet och rådet. Reformen, som föregåtts av mer än tre års förhandlingar, innebär bättre arbetsvillkor för yrkesförarna, rättvis konkurrens och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. För regeringen, som varit ledande i arbetet med mobilitetspaketet, var det en viktig seger att få de nya reglerna på plats. Fackföreningsrörelsen och den svenska åkeribranschen har stått eniga bakom vår linje.

Vinsterna med mobilitetspaketet är nu hotade genom att sju medlemsstater i femton olika mål i EU-domstolen begärt att hela eller delar av reformen ska ogiltigförklaras. Om dessa länder lyckas med sina föresatser missar vi chansen att främja sjysta villkor och rättvis konkurrens för hela transportbranschen. Regeringen har därför beslutat att Sverige aktivt ska försvara mobilitetspaketet i samtliga mål i EU-domstolen.

Tillsammans med svensk fackföreningsrörelse och åkeribranschen kommer vi nu återigen att ta strid för sjysta villkor och sund konkurrens i transportsektorn.

Anf. 93 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Jag får korrigera historieskrivningen lite grann. Det var faktiskt Peter Lundgren som startade det här arbetet i EU och som tillsammans med Jens Nilsson lade grunden till det som senare blev ett beslut. Det är oerhört

viktigt. Det var en lång väg fram till att beslutet fattades. Det var många förhandlingar och mycket kompromissande, men till slut landade det här mobilitetspaketet.

Mobilitetspaketet har sin grund i den osunda konkurrens som har uppstått inom transportnäringen, där man ägnar sig åt social dumpning. Man följer inte reglerna om cabotage eller kombitrafik. Man bedriver alltså godstrafik i en värdmedlemsstat, som man kallar det, utan att ha ett lagligt stöd för det.

Det här har inneburit att man har en fast etablering av fordon och förare i andra länder än sin hemstat, månader i sträck. Det har till och med gått så långt att man här i Sverige har mobila däckverkstäder. Man fraktar hit bränsle som man smugglar in i Sverige och förser de här bilarna med.

Den riktigt svarta sidan i den här verksamheten har vi på smuggelsidan, där det kommer in narkotika, alkohol, vapen och sprängämnen. Vi har även trafficking. I förra veckan redovisade polisen att man gjort stora tillslag mot sexhandel. Det är oftast unga tjejer från Rumänien som smugglas in i landet.

Det är den verksamheten som är den mörka delen i den här otillåtna trafiken som finns i Sverige, och det är det som har varit grunden till att få en skärpning. Mobilitetspaketet kom till för att styra upp det här så att inte de kriminella nätverken har den fria marknaden genom att helt enkelt ta kommando över logistikflöden, för det är det de gör. De använder logistikflödena för sin egen verksamhet.

Ni såg kanske på *Uppdrag granskning* i förra veckan om problemet med att man stjälar kläder från de här gåvoburkarna där människor skänker kläder till behövande. Kläderna stjåls av ligor för att sedan transporteras ut ur landet med lastbil och säljas på den svarta marknaden i andra länder.

Detta har fått en fri grogrund för att man inte har skött kontrollerna. Man har inte följt upp och förstått vikten av att följa den lagstiftning som finns.

Därför blir jag lite orolig. Regeringen har ju inte visat framfötterna när det gäller att i faktisk handling stärka upp kontrollerna i Sverige. Vad är det då som säger att regeringen skulle driva de här frågorna på EU-nivå?

Man behöver kratta manegen här hemma. Men här har vi en kontrollverksamhet som har varit på ett sluttande plan i många år. Sedan jag lämnade trafikpolisen 2007 har verksamheten i stort sett minimerats. På min enhet, där jag var anställd, hade vi tre turlag och nio i yttre tjänst i varje turlag. I dag finns det totalt tre trafikpoliser med tung behörighet.

Det gör det oerhört svårt att komma åt den här typen av svart marknad i transportnäringen. Ska mobilitetspaketet verkligen få den kraft som det är tänkt måste regeringen vara mer på tåspetsarna i den här frågan.

Anf. 94 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag måste säga att jag blir bekymrad över både Thomas Morells historieskrivning och verklighetsuppfattning i den här frågan.

Jens Nilsson gjorde otroliga insatser för att hantera och uppmärksamma frågan om chaufförers usla arbetsvillkor och villkoren i transportbranschen efter den nyliberala avregleringsvåg som fanns, där allt handlade om att det ska vara fria transporter till lägsta pris. Det skapade en orimlig situation och en osjyst konkurrens på transportmarknaden. Den processen

ledde till en diskussion där vi i flera länder tog strid för svensk åkerinäring och för arbetsvillkoren för dem som jobbar i transportbranschen.

Natten mellan den 3 och 4 december förhandlade jag fram slutpaketet, mobilitetspaketet, som nu har blivit verklighet och som innebär helt andra förutsättningar för kontroll och för ordning och reda i yrkestrafiken i hela Europa.

Problemet för Thomas Morell är att Peter Lundgren och Sverigedemokraterna på Europainivå, i EU-parlamentet, finns i samma partigrupp – ECR – där till exempel det polska partiet Lag och rättvisa är ledande. Det är de som nu vill stoppa detta. Det är de som nu ingriper i EU-domstolen och vill häva hela mobilitetspaketet.

Hur agerar Thomas Morell och Sverigedemokraterna när er egen partigrupp i EU-parlamentet vill stoppa mobilitetspaketet? Har Thomas Morell agerat på europeisk nivå för att säkerställa att mobilitetspaketet, som är så viktigt för Sveriges åkerinäring och åkeriföretag, ska kunna leva vidare?

Vi agerar som regering. Vi intervenerar. Så kraftigt har Sverige sällan agerat, för vi tänker inte acceptera att en sådan viktig reform stoppas genom att länder obstruerar på det sätt som Sverigedemokraternas samarbetsparti Lag och rättvisa nu gör.

På samma sätt är det på nationell nivå. Thomas Morell berömmar ofta regeringen för de insatser vi har gjort med klampning, med sanktionsavgifter och med ökade kontroller inte minst av polisen för utländsk yrkestrafik. Det gäller också våra ansatser att utreda och kanske få en yrkestrafikinspektion på plats.

Men sanningen är att Thomas Morell vill samarbeta med sitt gamla parti Moderaterna. Han vill att Ulf Kristersson ska bli statsminister, utan att ställa, som jag förstår det, några krav på vad en moderatledd regering ska göra för insatser när det gäller yrkestrafiken. Jag har ställt frågan tidigare, och jag ställer frågan igen: Kommer Sverigedemokraterna att ställa några krav på en moderatledd regering, om olyckan skulle vara framme, för att främja yrkeschaufförernas villkor, för att värna mobilitetspaketet och svensk åkerinäring, för att se till att vi inte återigen får, så som det var när Moderaterna tidigare innehade regeringsmakten, en avreglerad transportmarknad där lägsta pris och sämsta arbetsvillkor var det som skapade möjligheter till vinster för ett antal företag? Frågorna kvarstår: Var är listan? Kommer ni att ställa krav?

Regeringen har drivit igenom reformer under hela denna period för att stärka svensk åkerinäring, för att skapa sjysta villkor inom transportbranschen. Nu ska fackföreningsrörelsen tillsammans med åkeribranschen säkra att utstationering ska gälla, så att det blir sjysta villkor från dag ett. Thomas Morells stora bekymmer är att både i Sverige och på EU-nivå samarbetar ni med krafter som vill något helt annat än det Thomas Morell säger sig stå för. Det blir bekymmersamt.

Anf. 95 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar för svaret, statsrådet.

Jag kan lugna Tomas Eneroth med en sak. Låt mig reda ut begreppen. Peter Lundgren är den som kommer att kämpa stenhårt för att mobilitetspaketet ska vara kvar, alldeles oavsett vad övriga i partigruppen säger. Pe-

ter kommer att stå fast i den uppfattningen, nämligen att mobilitetspaketet ska ligga kvar.

Kommer vi att ställa krav på en moderatledd regering? Jag kommer att ställa krav på att det ska vara ordning och reda på vägen. Statsrådet behöver inte vara det minsta orolig, för jag kommer att driva frågan alldeles oavsett vem som är statsminister. Det är kristallklart.

Det är ytterst sällan jag berömmar regeringen när det gäller klampning och beställaransvar. Jag har kritiserat. Det är en viss skillnad. Klampningen håller bara i 36 timmar. Det finns åtskilliga exempel där de väntar ut de 36 timmarna. De tar en reducerad veckovila, och sedan drar de så fort klampen åker av.

Sedan var det beställaransvaret. Två domar har överklagats. Det finns inte ens en lagakraftvunnen dom i något ärende. Ändå antogs beställaransvaret 2018 – så det har varit verkningslöst.

Av de 100 cabotagemiljonerna som regeringen har tillfört kan polisen redovisa 2,6. Vart de andra pengarna har tagit vägen vet ingen människa.

När vi ser hur det fungerar och hur få kontrolltjänstemän som finns blir man ändå imponerad av det fåtal som finns kvar. De gör ett enastående bra arbete i Västerås, Eskilstuna, Sundsvall och Helsingborg. Det finns dessutom en polis i Göteborg som gör ett jättebra arbete. Men detta uppfyller inte kraven i kontroldirektivet. Där står det att fordon ska kontrolleras dygnets alla timmar och årets alla dagar på det stora vägnätet. Hur ska man reda ut detta när det finns ungefär 200 personer att disponera? Hur ska de klara detta 24 timmar om dygnet, alla dagar i veckan, hela året? Det handlar om hela det stora vägnätet. Det funkar inte.

Därför är jag orolig för om regeringen kommer att agera för att mobilitetspaketet ska ligga fast, när man inte ens reder ut den situation som finns här hemma för att stärka kontrollverksamheten. Ja, det kommer en utredning den 30 april är det sagt. Den kommer säkerligen att roa mig åtskilliga dagar därefter. Men det hjälper inte. Det måste finnas en kontrollverksamhet som fungerar fram till dess att utredningen har landat och det kommer något annat. Då kan man inte låta verksamheten fallera, utan den måste fungera i dag och i morgon.

Jag ska ge ett exempel i mitt slutanförande som visar hur illa ställt det är.

Anf. 96 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tror inte att någon som följer debatten missade det som Thomas Morell just nu bekräftade. Att individen Peter Lundgren kommer att kämpa må vara hänt, men det parti och den partigrupp som han tillhör gör allt de kan för att stoppa mobilitetspaketet. Det är verkligheten. 15 fall drivs nu i EU-domstolen där man vill häva hela eller delar av mobilitetspaketet.

Sveriges regering agerar. Vad gör Sverigedemokraterna?

Thomas Morell säger att han minsann själv, oavsett regering, kommer att kämpa för bra villkor i transportnäringen. Det betvivlar jag inte. Jag uppskattar att Thomas Morell har ett eget individuellt engagemang. Men Thomas Morell ingår i Sverigedemokraterna, som inte kommer att ställa krav på Moderaterna om en enda fråga när det gäller åkerinäringen eller transportarbetarnas villkor för att Ulf Kristersson en dag ska bli statsminister.

En röst på Thomas Morell kan ändå innebära att vi får en utveckling i Sverige där en moderatledd regering låter bli att göra insatser som skapar sjysta villkor i transportnäringen. Så var det innan 2014. Då fanns inte klampning. Då fanns inte sanktionsavgifter i den utsträckning som finns i dag. Då fanns inget beställansvar eller extra öronmärkta resurser till polisen för cabotagekontroller. Då fanns inte en regering som på Europainivå drev frågor om ett mobilitetspaket, sjysta villkor och sjysta konkurrensvillkor inom transportnäringen. Det är den stora skillnaden.

Efter 2014 fick vi en socialdemokratiskt ledd regering. Tillsammans med fackföreningsrörelsen och transportbranschen har vi systematiskt drivit en utveckling för att förbättra villkoren på europeisk nivå och i Sverige för transportnäringen. Det är en lång resa med tuff konkurrens och tuffa villkor. Men nu finns klampning, sanktionsavgifter, beställansvar och extraresurser till polisen. Och nu finns ett mobilitetspaket på plats, som jag var med och förhandlade fram natten mellan den 3 och 4 december.

När vi nu står i läget att implementera detta, se till att paketet verkligen gäller, finns ett antal medlemsländer som driver 15 ärenden för att stoppa det. Drivande är partiet Lag och rättvisa – Thomas Morells och Sverigedemokraternas samarbetsparti i Europa.

Grundfrågan går tillbaka till Thomas Morell. Ägna nu tiden åt att förklara varför Sverigedemokraterna tycker att det är rimligt att Lag och rättvisa ska stoppa processen med mobilitetspaketet, eller på vilket sätt en moderatledd regering kommer att främja åkerinäringen eller transportarbetarnas villkor i Sverige.

Anf. 97 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar för svaret, Tomas Eneroth.

Det råder inget tvivel om vad en röst på Thomas Morell kommer att innebära. Den kommer att innebära en kamp för att få ordning och reda i svensk transportnäring. Det råder inget tvivel om detta.

Vi ska inte blanda bort korten. Vi kan ägna oss åt hur det ser ut här hemma, där regeringen har ansvaret. Här stoppade polisen ett utländskt fordon där både färdskrivaren och Adblue-utrustningen var manipulerade. Adblue har med avgasreningen att göra. När den är manipulerad blir det betydligt högre utsläpp av både kväveoxider och partiklar.

Vad fick detta för konsekvenser? Jo, polisen tog bilen i beslag för att utreda huruvida utrustningen fanns i fordonet eller inte. Åklagaren hävde beslutet och menade att det inte fanns ett lagligt stöd.

Man blir minst sagt orolig när en åklagare säger att det inte finns ett lagligt stöd. Det är bara att läsa innantill i EU-förordningen, i sjätte kapitlet: ”Det är förbjudet att förfalska, dölja, hemlighålla eller förstöra uppgifter på diagrambladet, i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från färdskrivare.” Det står att det är förbjudet.

Det står också att ”om de certifierade kontrolltjänstemännen vid kontrollen funnit tillräckligt med bevis som leder till en skäligen misstanke om bedrägeri ska de ha befogenhet att skicka fordonet till en auktoriserad verkstad för ytterligare provningar”.

Allt det här och mycket därtill står i lagstiftningen, men vi får inte till det i Sverige. Jag har tjtat om det här i talarstolen åtskilliga gånger, men statsrådet är svaret skyldig. När tänker ni få till en kontrollverksamhet som fungerar och lagför den som begår brott?

Anf. 98 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag har ju svarat på frågorna många gånger. Vi tillför resurser till polisen. Det finns fler poliser än någonsin. Vi öronmärker resurser för kontroller på väg, och vi har infört klampning, sanktionsavgifter, beställansvar och en mängd andra saker. Det tror jag att de flesta är bekanta med.

Men Morell smiter ännu en gång undan ansvaret för vad det innebär att vara riksdagsledamot och företräda ett parti.

Det här som jag håller upp är uppenbarligen Sverigedemokraternas kravlista för en moderatledd regering. Här finns inga – inte ett enda – krav på att ta ansvar för mobilitetspaketet, för att lastbilschaufförer ska ha sjysta arbetsvillkor, för att svensk åkerinäring inte återigen ska drabbas av dumpade villkor och orimliga sociala villkor för dem som kör utländska lastbilar i Sverige. Eftersom Thomas Morell inte vid ett enda tillfälle har nämnt att Sverigedemokraterna kommer att ställa några sådana krav är en röst på Sverigedemokraterna uppenbarligen något som kan innebära att vi får en moderatledd regering som får frikort i transportfrågorna.

Det gör det väldigt enkelt att se att om man vill ha sjysta villkor i transportsektorn och bra villkor för dem som jobbar som yrkeschaufförer och för svensk åkerinäring, ja, då är alternativet väldigt tydligt. Det är med en socialdemokratiskt ledd regering som vi har sett till att förändra verkligheten och få mer kontroller och bättre villkor på europeisk nivå och i Sverige. Detta medan Sverigedemokraterna som parti på europeisk nivå samarbetar med Lag och rättvisa, som vill stoppa mobilitetspaketet, och i Sverige samarbetar med Moderaterna, som inte heller har drivit frågor som främjar åkerinäringens villkor. Det är ju sanningen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellationerna 2020/21:618 och 619 om vägunderhållet i Värmland

Anf. 99 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Marléne Lund Kopparklint och Pål Jonson har ställt flera frågor till mig om vägunderhåll i framför allt Värmland. Jag väljer att besvara frågorna i ett sammanhang.

För regeringen är det viktigt med god tillgänglighet i hela Sverige. Det är nödvändigt för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet och för att få ett Sverige som håller ihop.

I den nationella planen för transportinfrastrukturen som beslutades 2018 genomförde regeringen en rekordstor satsning på vägunderhåll om totalt 164 miljarder kronor. Satsningarna har sedan fortsatt, och efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2021 har anslaget för vägunderhåll utökats med 500 miljoner kronor per år under perioden 2021–2023. Satsningen inriktas på det finmaskiga vägnätet på landsbygden.

Regeringen har även genomfört åtgärder för att öppna upp ett vägnät med högre bärighet, BK4. Det har bidragit till att öka kapaciteten och transporterens effektivitet. Det skapar förutsättningar för att stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft, inte minst i Värmland. Det bidrar även med

positiva miljöeffekter i form av minskade utsläpp av både koldioxid och luftföroreningar.

Den 16 april överlämnade regeringen en proposition till riksdagen med förslag till inriktning och ekonomiska ramar för en ny nationell plan för perioden 2022–2033. För att transportsystemet ska utvecklas i riktning mot de transportpolitiska målen och bidra till klimatomställningen bedömer regeringen att det krävs stora insatser avseende både att ta hand om och utveckla befintlig infrastruktur och att genomföra nya investeringar. Totalt föreslås planeringsramen uppgå till 799 miljarder kronor, varav 197 miljarder kronor avsätts till vägunderhåll.

Den nya ramen innebär en ökning av medel till vägunderhåll, vilket behövs för att möta de behov som finns på såväl de högratifierade som de lågratifierade vägarna. Det kommer att skapa förutsättningar för en hög nivå på vägnätets standard och tillförlitlighet.

Anf. 100 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Tack för svaret, minister Eneroth!

Kvaliteten på vägnätet varierar i olika delar av Sverige. Värmland är, som ett utpräglat landsbygdslän med en stor basindustri, starkt beroende av ett bra vägnät. Det värmländska vägnätet är dock i uruselt skick och har varit det under lång tid på grund av kronisk underfinansiering. Detta är ett långsiktigt hot, inte bara mot konkurrenskraften hos länets företag utan också mot trafiksäkerheten på våra vägar.

Som trafikant på våra vägar – oavsett om man är lastbilschaufför, vanlig bilist eller cyklist – är man i dag livrädd för att köra ned i ett så kallat potthål, som finns överallt. Vi har fysiskt dåliga vägar med dålig beläggning och svag bärighet. Bilar slås sönder. Lastbilar vågar inte mötas. Man måste också vara vaksam på om vägrenen klarar att man kör ut en bit för att underlätta omkörning.

Bärighetsklassen sänks på många broar, vilket försämrar framkomligheten för framför allt godstransporter. BK4-satsningen förskjuter pengar till enstaka större broar. Det är förvisso en lovvärd satsning i sig själv, men ska den få effekt behöver betydligt mer pengar skjutas till.

Fru talman! Näringslivet längs det finmaskiga vägnätet drabbas hårt när hastigheter sänks. När standarden blir för dålig sänks hastigheten ofta från 90 till 80. Det senaste året har 130 mil statlig väg fått hastigheten sänkt till följd av bristande underhåll. Värmland är inget undantag.

Det är ett ganska sorgesamt facit för sju år av socialdemokratiskt regeringsinnehav. När Tomas Eneroth står på presskonferensen efter att infrastrukturpropositionen lagts fram och hurtigt kommunicerar ”Bigger than Biden” är det ett kinesiskt reptrick i den högre skolan, för bakom satsningen – som räknas på 2021 års penningvärde i propositionen och 2017 års i inriktningsunderlaget – finns inga svar på hur man ska komma i kapp underfinansieringen med 105 miljarder i den nuvarande planen eller de 66 miljarderna i underhållsskuld för järnväg och väg. Regeringen sätter i stället på sig slöseribyxorna och väljer att gå vidare med höghastighetståg till en kostnad av minst 300 miljarder, sannolikt ytterligare 100 miljarder.

Nej, fru talman, det här är inte ansvarsfullt. Minister Eneroth är inte pojken med guldbyxorna, så därför måste hans politik ifrågasättas. Politik är inte att ”löve och löve”, som vi säger i Värmland. Politik är att välja och att ta ansvar.

Prot. 2020/21:110

20 april

Svar på

interpellationer

Vi moderater väljer underhåll av väg och järnväg, gods- och pendling som bygger jobb och tillväxt och 250 kilometer i timmen som långsiktigt mål för hela Sverige. Vi vill gå vidare med Oslo–Stockholm och stärka omställningen från fossilt till fossilfritt. Allt detta kan vi göra eftersom vi inte vill bygga nya stambanor för jättesnabba tåg mellan tre storstäder.

Som moderat politiker från Värmland är jag stolt när jag säger att vi prioriterar godset till våra företag, pendlarna på våra vägar och restiden till vår viktigaste handelspartner Norge. Detta är viktigare än att vissa personer ska åka tåg jättesnabbt mellan Stockholm och Göteborg om 20 år. För mig är detta både en frihetsfråga och en rättvisefråga. Hela Sverige och Värmland ska leva. Regeringens satsning på snabba tåg ska inte ske på bekostnad av landsbygdens överlevnad.

Anf. 101 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret på interpellationen som jag och Marlène Lund Kopparklint har ställt! Den berör som sagt den bristande kvaliteten på det värmländska vägnätet. Detta är ett växande samhällsproblem i Värmland men även i hela Sverige. Vi har byggt upp en enorm underhållsskuld på infrastrukturområdet. Sverige är ett stort avlångt land, och det ställer höga krav på en infrastruktur i alla dess delar.

Fru talman! Generaldirektören för Trafikverket, Lena Erixon, varnade för en tid sedan för att vi i princip står i samma vägskäl i dag när det gäller underhållet av vägen som vi stod i för 20 år sedan när det gällde järnvägen. Men konsekvenserna om vi inte tar tag i bristen på underhåll av vägen kommer att bli mycket större och allvarigare.

I grunden handlar allt detta om att 90 procent av alla resor som genomförs går på väg och på hjul. Vi vet också att efterfrågan på transport av gods kommer att mer än fördubblas under de närmaste årtiondena. Det finns alltså, fru talman, starka skäl att ta Lena Erixons varning på största allvar och investera väsentligt mer i vägunderhållet än vad som görs i dag.

Infrastrukturministern nämner en del av dessa satsningar. Min bedömning är att de är otillräckliga – en bedömning som jag för övrigt delar med Trafikverket, som pekar på den mycket stora underhållsskuld vi har när det gäller väg.

Fru talman! Kvaliteten på vägnätet varierar givetvis i olika delar av landet, precis som Marlène Lund Kopparklint sa. Men man kan med väldigt stor säkerhet säga att kvaliteten på vägnätet i Värmland är väsentligt sämre än i många andra delar av landet. Motorförarnas Riksförbund utvärderar varje år kvaliteten på vägnätet i 21 olika län. Tyvärr får jag konstatera att vårt eget län Värmland ligger i botten; vi pendlar mellan att vara tredje sämst och sjätte sämst, som bäst.

Vi har helt enkelt under lång tid haft mycket stora problem när det gäller underhållet av väg, och, fru talman, det får naturligtvis konsekvenser också för trafiksäkerheten. Ett ojämnt underlag innebär sämre kontakt mellan väg och däck, vilket resulterar i ett försämrat grepp på vägen. Risken för singelolyckor ökar kraftigt när vägarna är ojämna.

Man kan tyvärr också se i statistiken att Värmland sticker ut i dessa sammanhang. Jag ska också säga att siffrorna, precis som i övriga landet, har sjunkit något över tid även om de gick upp 2018. Men vi har proportionellt sett fler allvarliga olyckor i Värmland än i resten av landet.

Det handlar å ena sidan naturligtvis om kvaliteten på ytskiktet, å andra sidan, vilket är allvarligt, om bristen på mötteseparation. Vi vet att det finns ett omedelbart samband – med mötteseparation får man färre allvarliga trafikolyckor. I länet har man därför arbetat väldigt hårt för att bygga ut mötteseparationen; man gör det på väg 61, 62 och 63. Men med tanke på den ekonomiska tilldelning som krävs för att bygga ut ungefär 15 mil kommer det att ta någonstans mellan 80 och 100 år med den ekonomiska plan vi har i dag för att få mötteseparation på de tre väldigt centrala vägarna.

Precis som Marlène Lund Kopparklint sa förut har Region Värmland sagt att bara för att vidmakthålla funktionaliteten hos vägnätet i länet krävs det 120 miljoner, och vi ligger i dag på 60 miljoner.

Jag vill avslutningsvis fråga infrastrukturministern om han delar bedömningen från både Region Värmland och Trafikverket att de satsningar som nu görs är otillräckliga för att vidmakthålla kvaliteten i vägnätet, både i Värmland och på nationell nivå.

Anf. 102 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag gav mig in i den här diskussionen eftersom det handlar om vägunderhåll. I detta fall gäller det Värmland, och jag var faktiskt ute och körde på värmländska vägar i helgen. Det var inte upplyftande – spårbildning, potthål, sprickor i vägen. Det är lite sorgligt att i en så viktig del av landet som Värmland, när det gäller industriproduktion, skogsproduktion och så vidare, se att vägnätet är i så dåligt skick. Ni pendlar mellan tredje och sjätte sämst i undersökningen, men det finns län i andra delar av Sverige som har samma situation.

Nu har regeringen föreslagit ökade satsningar på underhållet, men det täcker inte upp för den skuld vi har. Det kommer ändå att bli sämre och sämre.

Att inte sköta vägarna är ungefär som att inte laga taket på sitt hus om man har ett läckage. Om man inte vidtar en åtgärd blir skadan än värre. Det är precis samma sak med en väg. Om den på något sätt är skadad i sitt ytskikt tränger det ned i väggroppen, och man får frostsprängningar och värre skador som kräver större insatser för att vägen ska kunna rättas till.

En annan del av detta är när det finns kraftig spårbildning. Vid nederbörd ökar då risken för olyckor dramatiskt. Även om man har bra däck kan det innebära att man får vattenplaning. I bästa fall landar man på ett gärde vid sidan av vägen. I sämsta fall hamnar man på motsatta körbanan, och så möter man kanske ett tungt fordon där.

Själv kör jag inte längre yrkesmässigt med tunga fordon. Men jag har gjort det tidigare, och jag körde mycket i Värmland. Vägarna var dåliga, och man var rädd att det skulle slå i när man mötte någon. Det fanns vägpartier där timmertransporter fick gå i en riktning uppåt och i en annan riktning nedåt, just för att minimera riskerna för att fordonen skulle slå i varandra. Riskerna är ganska stora med luftfjädrade fordon, för de får en större sidorörelse än fordon med bladfjädrar.

Det bristfälliga underhållet får alltså dramatiska konsekvenser. Det handlar inte bara om att det kanske upplevs som obehagligt att åka på vägen, utan det leder till skador och slitage på fordonen och till en akut risk för olyckor. Man får också ett betydligt tyngre underhåll när vägen

tillåts gå ned sig så pass mycket innan en åtgärd vidtas och man hamnar i ett läge där man tvingas till en akutåtgärd.

Vi har också ett annat bekymmer; det gäller dem som kör tvåhjuliga fordon, alltså motorcyklar. Där är det etter värre när vägen är i dåligt skick, för man kan helt enkelt kastas av vägen om man har otur. Det kan handla om sprickbildning eller om att vägen så att säga delar sig, och på det viset kommer delar av bärlagret upp på vägytan. Det kan då innebära att man kör omkull.

Det förekommer också provisoriska lagningar som snarare får en halkskapande yta än den friktion som man rimligen kan begära. Vi har också haft ett antal sådana olyckor, där bland annat Trafikverket har fått stå till svars för att en felaktig metod har använts för att laga vägbanan. Oftast används budgetvarianten när vägar ska lagas provisoriskt.

Anf. 103 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag vill tacka interpellanterna för att ni reser en väldigt viktig fråga; det måste jag verkligen säga. Visste ni – det visste faktiskt inte jag innan – att BK4, satsningen vi gör för att vägar ska få ökad bärighet så att skogsindustrins och näringslivets transporter kan ske med lastbilar på 74 ton, började i Värmland? Det var där man gjorde de första BK4-vägarna, och nu gör regeringen sedan flera år tillbaka storsatsningar på just BK4. Skogsindustrin och många andra har efterlyst detta. Vi ökar alltså bärigheten, och inte minst ett län som Värmland drar nytta av detta, tillsammans med mitt Småland, där skogsindustrin också är tung, liksom Västerbotten och Norrbotten.

Detta är faktiskt ett av de sammanhang där det sker en omfördelning från stad till landsbygd, och det är väl på tiden, kan man tycka ibland, att gemensamma nationella medel i större utsträckning landar på landsbygden. Det tycker jag är bra. På samma sätt har det varit viktigt för mig att säkerställa att de satsningar vi gjort på att begränsa potthål och på ökat vägunderhåll i budgetarna på senare håll har öronmärkts för landsbygden. Detta har också kommit inte minst Värmland till del.

Jag tror att det är viktigt, för detta är en tuff utmaning. Skälet till att vägarna är dåliga är ju år av underinvesteringar, vilket ni också bekräftar. När vi hade en moderatledd regering lades 522 miljarder kronor i hela den nationella planen. Vi hade då en finansminister som öppet talade om att det inte fanns skäl att satsa på till exempel järnväg.

Detta innebar att det när vi tillträdde behövdes ganska stora tillskott – först 100 miljarder mer i den förra nationella planen, där vi lade mycket på järnvägsunderhåll för järnvägen var verkligen nedsliten, men också rekordstora summor på vägunderhåll. Och nu, i denna plan, är det 176,5 miljarder mer. Det är kraftiga ökningarna, för vi prioriterar från regeringens sida satsningar på investeringar i infrastrukturen och på underhåll före skattesänkningar. Det är den prioritering man till slut måste tvingas göra. Moderaterna har ofta en tendens att lägga mer pengar i opposition, men i regeringsställning blir det något mindre resurser.

Icke desto mindre uppskattar jag engagemanget, och jag tycker att det är viktigt att vi lägger resurser på vägarna. Det är därför vi nu föreslår 197 miljarder kronor. Moderaterna har i sin budget 7 miljarder som man i stället lägger på sänkt bensinskatt. Skulle de inte göra mer nytta om de gick till vägarna?

Vi har sedan länge haft en diskussion om vägtrafikskatt. I dag är det en nedsliten väg man kör på mellan Torsby och Eda, inte minst på grund av yrkestrafiken. Vi vet att i dag är ordningen sådan att när utländska lastbilar från Rumänien, Bulgarien, Polen, Litauen och andra kör där betalar de inte en krona för vägslitaget. Det gör de boende i Torsby. Det gör svenska åkeriföretag, men inte utländska.

Varför det? Jo, för att Moderaterna, Sverigedemokraterna och flera andra partier har motsatt sig att hitta en sådan beskattningsmodell som man har i Tyskland, i Frankrike och i många andra europeiska länder. Varför är det inte rimligt att de som kör på vägarna från utländska åkerier också är med och betalar för att vi ska få en ännu bättre vägstandard i Sverige?

Jag delar engagemanget för att vi ska förbättra kvaliteten på våra vägar och har därför en fråga tillbaka till interpellanterna. Moderaterna bör ju i så fall också vara beredda att se till att fler får glädjen och möjligheten att vara med och bidra, inte minst utländsk åkerinäring. När det gäller prioriteringen sänkt bensinskatt för flera miljarder – vore det inte rimligare, inte bara av klimatpolitiska skäl utan också när det handlar om var vi prioriterar att lägga resurserna, att lägga dessa pengar på att förbättra vägstandarden i Sverige? Det skulle behövas inte bara i Värmland utan också hemma i Småland.

Anf. 104 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Som jag sa tidigare: BK4 är lovvärt, men för att få effekt måste ministern ändå förstå att man måste lägga ännu mer pengar eftersom underlaget är under all kritik.

När det kommer till bensinskatten, som ministern verkar ha hakat upp sig på, kan jag berätta för ministern att vi satsar 2 miljarder mer än regeringen på elektrifiering av vägnätet.

Fossilt drivna bilar ska bort – så är det – men kostnaden för omställningen ska vara rättvis. Att ständigt höja bensinskatten, som regeringen har gjort, drabbar inte dem som bor på Söder i Stockholm. Det drabbar mamman i Värmlands Nysäter, som måste ha bil för att komma till jobbet och skjutsa barnen till skolan. Det kan inte vara så att minister Tomas Eneroth är klimatsmart och åker skattesubventionerad tunnelbana medan hela priset för omställningen ska betalas av mina värmländska väljare på landsbygden.

Fru talman! För Värmland krävs det enligt Region Värmland cirka 120 miljoner per år för att upprätthålla dagens funktionalitet på det statliga vägnätet. Men de tillgängliga medlen ligger endast på 60 miljoner per år, vilket leder till brister i funktionalitet och användbarhet i vägnätet.

Detta är mycket oroande och slår hårt mot näringslivets konkurrenskraft i Värmland – för att inte tala om trafiksäkerheten. Har vi inte säkra vägar, fru talman, riskeras människoliv, och företag väljer andra alternativ än Värmland på grund av de urusla vägarna och förbindelserna.

Fru talman! Både LRF och Transportföretagen har uttalat oro för det försämrade underhållet. Detta förstärktes när Transportföretagen räknade ut att underhållsskulden kommer att mer än fördubblas de närmaste tio åren om ingenting görs.

Man skulle ju kunna tänka sig att regeringen borde lyssna på Trafikverket, som anser att man saknar tillräckliga medel och därför enbart prioriterar högtrafikerade vägar. Verket bedömer att det skulle behövas minst

ytterligare 3 miljarder för att ens bibehålla dagens standard. Snacka om att bidra till splittring mellan stad och land!

Fru talman! Den återkommande frågan är varför minister Eneroth inte vill satsa på att underhålla våra vägar så att de blir mer trafiksäkra i stället för att bygga höghastighetståg. Regeringen kommer inte ifrån att det är ofantliga summor man vill lägga på höghastighetståg eftersom det kräver omfattande ombyggnationer på befintliga järnvägar för att de ska klara av driften av dessa tåg. Samtidigt finns det ett stort behov av att laga våra vägar runt om i landet.

Det här är fullständigt oansvarigt, fru talman, och det förstår vem som helst. Om man har ett gammalt hus kanske man ska se till att renovera taket så att det inte regnar in och förstör hela bostaden innan man bygger en pool.

Fru talman! Vi moderater vill utforma en modern och hållbar infrastrukturpolitik med fokus på jobb, pendling och tillväxt som med hänsyn till skattebetalarnas pengar inkluderar alla färdslag och som fungerar i hela landet. Det blir en inkludering som motverkar splittring mellan stad och land.

Hela landets vägnät har stor betydelse för att förflytta både människor och gods under en överskådlig framtid. Därför behöver vägarna stärkas med tydligt fokus på underhåll, breddning och säkerhet.

Anf. 105 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Det är uppenbart, Tomas Eneroth, att vi prioriterar olika.

Jag konstaterar att regeringen nu högt prioriterar höghastighetståg. Det gör inte Moderaterna, och därmed har vi också ett större reformutrymme för att satsa på annat, som vi tycker är mer behjärtansvärt. Det gäller till exempel underhållet av väg. Tomas Eneroth vet också att vi under den här perioden lägger 6 miljarder mer än regeringen på underhållet av väg.

Fru talman! Bensinskatten är en skatt som med hög precision landar på människor som bor på landsbygden. Om man bor på landsbygden lägger man mer än dubbelt så mycket av sin disponibla inkomst på drivmedel som om man bor i stan, så det är klart att sänkt bensinskatt är viktigt för människor som bor på landsbygden.

Fru talman! En röd tråd genom alla de län som har brister i vägnätet är att man har mycket tung lastbilstrafik. Moderaterna har också jobbat hårt för att vi ska kunna få tyngre och längre lastbilar.

Vi har också en betydande skogsindustri i Värmland; det är faktiskt inget annat län i hela Sverige som har en så stor del av befolkningen som jobbar inom skogsnäringen. Vi har många och tunga timmerbilar som kör på våra vägar.

Ett annat skäl, fru talman, till att kvaliteten på vägnätet i Värmland är sämre än i många andra delar av landet är att vi har haft betydande problem med att koordinera samarbetet över gränsen gentemot Norge. Vi har haft svårt att få ihop de svenska trafikmyndigheterna med de norska trafikmyndigheterna. För ett gränslän som Värmland är detta förödande.

Fru talman! Jag skulle vilja ta några tydliga exempel på vår oförmåga att gå i takt när det kommer till investeringar i vägnätet över landsgränsen mot Norge.

För det första: E18 skär rätt igenom mitt och Marléne Lund Kopparklints hemlän. Det är själva kroppspulsådern i korridoren från Stockholm till Oslo, och det är Sveriges mest folkrika korridor – och jag kan tillägga att det är den mest folkrika i hela Norden.

Det är 8 mil på sträckan som inte är mötesseparerade, mellan Valnäs och Töcksfors. Trafikverket är mycket tydligt med att man ser ett behov av att mötesseparera vägen. Det finns starka skäl, för vi har tyvärr många trafikolyckor i form av frontalkollisioner. Men Trafikverket är också tydligt med att man inte har de ekonomiska medlen för att satsa på E18. När det gäller E18 är alltså Värmland helt klart den felande länken mellan Sverige och Norge.

Jag kan konstatera att Norge har gjort klart alla sina investeringar på E18 hela vägen upp till gränsen, och de väntar nu på ett svenskt besked om att vi ska svara upp mot detta.

Och vad gör Trafikverket i stället? Jo, man tvingas sänka hastigheten, precis som Marléne Lund Kopparklint anförde. Man sänker nu hastigheten på stora delar av vägnätet i Sverige på grund av att kvaliteten på vägnätet är för låg, och det medför trafikfaror.

Ett annat exempel där vi också har gått i otakt gäller E16 från Torsby till Kongsvinger. Vi hörde att infrastrukturministern pratade om Torsby till Eda, och det stämmer. Lastbilar får nämligen inte köra över gränsen på E16 från Torsby till Kongsvinger eftersom vi inte har någon tullstation där. Detta är den enda Europavägen i hela Sverige som inte har en tullstation. I stället tvingas man köra en omväg på tolv mil. Det är inte speciellt klimatsmart. Det är ytterligare ett exempel där Sverige och Norge inte går i takt. Jag kan också konstatera att Norge faktiskt har investerat i E16 hela vägen upp till Kongsvinger.

Ytterligare ett problem är att Tullverket inte går i takt. Man har till exempel stängt av tullen på E18 på natten. Där klipper man av kroppspulsådern.

Vad jag försöker säga med detta är att vi behöver en mycket starkare koordinering över gränsen. Det finns möjligheter till detta om man använder Nordiska rådets infrastrukturministerråd. Jag vet dock att regeringen inte har varit entusiastisk för att koordinera det arbetet.

Anf. 106 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Jag har två saker jag vill korrigera igen. När det gäller eurovinjetten är det återigen ett bevis för att kontrollerna inte fungerar. De som kör i Sverige ska betala via eurovinjetten, och det fuskas hej vilt med det. Det beror på att det inte finns någon som kan lagföra den som inte följer regelverket.

Det andra är att vi har lagt fram motionsförslag om att införa samma typ av skatt för utländska fordon i Sverige som man har i Tyskland, den så kallade mauten. Då kan jag alltså se fram emot stöd från Socialdemokraterna i höst i den frågan.

När det gäller underhåll av väg är det oerhört viktigt för de människor som bor och verkar runt omkring i vårt land att vägtrafiken fungerar. Det är pulsådern. Det är möjligheten att leva och verka i det område där man bor. Det gäller Värmland, Västerbotten, Jämtland eller var som helst i vårt avlånga land. Det är en förutsättning för att jag ska kunna ta mig till jobbet, åka till doktorn, åka till affären eller vad det nu är fråga om. Det är oerhört

viktigt för den industriella verksamheten att den har ett väl fungerande vägnät så att transporter fungerar.

Detta står inte i konflikt med klimatarbetet. Man kan mycket väl förändra transportsystemet så att det uppfyller klimatkraven. Men vi kan inte släcka ned vår infrastruktur och säga: Det går inte, för klimatet klarar inte det. Det är klart att vi måste ha ett vägnät som fungerar. Oavsett om man bor i Karlstad, i Dikanäs eller var det nu kan vara måste vägnätet fungera. Det måste tillföras pengar. Här kommer det inte tillräckligt med pengar från regeringen.

Anf. 107 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar interpellanterna för engagemanget i något så viktigt som våra vägar.

Låt mig först korrigera Marlène Lund Kopparklint: Nej, jag åker inte tunnelbana hemma i Småland. Vi har inte det. Hemma i Småland är det vägar och ibland järnvägar som gäller. I Kosta, där jag själv har vuxit upp, fanns det inte vare sig det ena eller det andra, höll jag på att säga. Det innebär att jag verkligen är väl förtrogen med vad det innebär att åka runt på både mindre och större vägar.

Därför är jag också engagerad i det som jag vet att även Pål Jonson är oerhört engagerad i, nämligen trafiksäkerheten – att vi ser till att bygga säkra vägar, sätter upp mitträcken och har rätt hastighet. Där vill jag dessvärre korrigera även Pål Jonson: Pål säger att det är sänkta hastigheter på stora delar av vägnätet. Sanningen, bara för att det ska vara korrekt, är att vi har 10 000 mil statlig väg i Sverige. Sedan 2012, då denna process startades under moderatledd regering, har det genomförts sänkning på 425 mil väg – alltså 425 mil väg av 10 000 mil. Dessutom har hastigheten höjts på 125 mil, bland annat genom mitträcken och mittseparering. Då minskar risken för frontalkollisioner.

Där har den regering som jag tillhör gjort någonting som tidigare regeringar inte gjorde. Vi tillför extra resurser just för att kunna sätta upp mer räcken. Vi hjälper länsplanerna med att skjuta till statliga resurser så att vi kan öka trafiksäkerheten och sätta upp fler mitträcken, så att pendlingssträckor kan gå från 90 till 100 kilometer i timmen i stället för att sänkas till 80.

Men det behövs mer resurser, och det är för att det under lång tid satsades för lite. Det tycker jag är ett bekymmer. Nu är det 197 miljarder kronor, vilket är rekordstora resurser. Men jag vill ändå passa på att säga, eftersom jag är inne på Smålandstemat, att jag som smålänning också är väldigt angelägen om att vi använder pengarna effektivt. Jag blir bekymrad när jag ser i Trafikverkets underlag och Riksrevisionens granskning att kostnaderna för vägunderhåll har ökat med, tror jag, 60 procent. Då kan inte vare sig regeringen eller riksdagsledamöter säga: Lagg bara på mer pengar! Vi måste också noggrant granska och se hur pengarna används. Blir det mer vägunderhåll? Det kommer jag att vara väldigt noga med.

Inte minst tänker jag säkerställa att det sker till vägar i hela landet. I den senaste budgetpropositionen skjuter vi därför till satsningar öronmärkt till landsbygdens vägar.

Sedan är det ett bekymmer att Moderaterna ändå väljer att prioritera sänkt bensinskatt. Ni lägger till och med mer pengar på sänkt bensinskatt än på att öka vägunderhållet. Det är en intressant prioritering, får man säga.

Ni säger också fortsatt nej till vägslitageavgift. Uppenbarligen tycker ni då att det är rimligt att utländska lastbilar som kör på vägarna i Värmland ska göra det gratis, medan de boende i Torsby, Eda eller andra samhällen ska vara med och betala vägunderhållet skattefinansierat, precis som alla vi andra. Vore det inte rimligt om vi faktiskt såg till att också de utländska företagen fick möjligheten? Då behövs en vägslitageavgift, vilket ni mot-sätter er.

Jag tror att vi allihop vill ha bättre kvalitet på våra vägar. Det är därför vi lägger mer resurser. Däremot blir jag bekymrad när Marlène Lund Kopparklint försöker sätta detta i motsatsställning till satsningar på järnväg. Jag kan se att det finns väldigt många moderater i Västra Götaland, i Skåne, i Jönköping, i Norrköping och i Linköping, och även i den mode-rata riksdagsgruppen, som tycker att satsningar på att bygga ut vårt järn-vägssystem i hela landet också är viktiga. Det gäller såväl i Värmland som längs nya stambanor eller Norrbottenbanan. Det är det vi säkerställer, för vi lägger mer resurser än någonsin – väsentligt mer än vad som gjordes när Moderaterna hade regeringsmakten.

Anf. 108 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Nu har både jag och min kollega riksdagsledamoten Pål Jonson gett flera exempel på att man måste agera nu för Värmlands vägnät. Jag skulle vilja ha ett svar av ministern på hur vi ska hantera frågan när det enligt Region Värmland krävs 120 miljoner per år för att upprätthålla da-gens funktionalitet på det statliga vägnätet men de tillgängliga medlen end-ast ligger på 60 miljoner per år. Hur ska man hantera säkerheten på våra vägar med de siffrorna? Jag får inte ihop den ekvationen. Jag önskar att ministern kunde sätta på sig slöseribyxorna även här och hjälpa Värmland så att vi kan få en hög trafiksäkerhet på våra vägar runt om i vårt län.

Fortsättningsvis vill jag ändå nämna att prio har lagts på större vägar, typ 1–3. De andra är nedprioriterade. Detta har varit mycket tydligt i bä-righetsprioriteringarna de senaste åren. Det är också uttalat från Trafikver-ket. Detta medverkar till klyftan mellan stad och land, och möjligheten att bo och verka i hela Sverige påverkas.

Även om det nu i den här propositionen faktiskt föreslås mer pengar till underhåll är det långt ifrån tillräckligt för att ens komma upp till noll-nivå, så att säga. Regeringen föreslår mer medel till enskilda vägar, vilket är otroligt viktigt för företagare i exempelvis lantbruksbranschen. Proble-met är bara att detta är underhåll och investeringar som är kraftigt eftersatta på grund av otillräckliga medel under många år. Det blir ett nollsumme-spel, och effekterna – liksom hurraropen för regeringen – uteblir.

Jag har många frågor till ministern som jag skulle vilja ha svar på.

Anf. 109 PÅL JONSON (M):

Fru talman! Jag kan lugna infrastrukturministern med att jag också gärna ser satsningar på järnväg och underhåll. Jag vill dock inte ha hög-hastighetståg, utan jag vill ha en bättre järnväg mellan Oslo och Stock-holm.

Jag kan konstatera att vi har fått en utsträckt hand från Norge. Jag kan dock inte hitta någonting om järnväg mellan Oslo och Stockholm i infra-strukturpropositionen, vilket inger oro. Det är ju bekant att Moderaterna som parti står bakom satsningen på järnväg mellan Oslo och Stockholm,

som också skulle ha mycket goda effekter för att flytta människor från flyg till järnväg.

Jag vill återigen lyfta upp behovet av en koordinering på nordisk nivå kopplat till infrastrukturen. Förr i tiden – fram till 2011 – hade vi ju ordningen att de nordiska trafikministrarna träffades i Nordiska rådet för att diskutera infrastrukturfrågor, allt i akt och mening att binda ihop de nordiska länderna.

Jag lyssnade mycket noggrant när infrastrukturministern talade för Nordiska rådets svenska delegation. Alla i Nordiska rådets svenska delegation, inklusive de socialdemokratiska ministrarna, ville se en återaktivering av Nordiska ministerrådets möten, som gör att trafikministrarna träffas. Jag hörde inte ett positivt gensvar från infrastrukturministern, men han får gärna korrigera mig om han har nyheter beträffande detta i dag.

Jag har en sista punkt, fru talman. Det är naturligtvis jättebra att det kommer mer pengar till väg. Samtidigt ska man ha klart för sig att det ser väldigt ojämnt ut när det gäller fördelningen över hela landet. Värmland är det län som har fått den tredje sämsta utdelningen över tid när det gäller länsplaner; vi har i princip haft nolltillväxt två infrastrukturperioder i rad. Detta är olyckligt för den regionala utvecklingen i mitt och Marléne Lund Kopparklints län.

Tack, infrastrukturministern, för debatten!

Anf. 110 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag vill tacka Marléne Lund Kopparklint och Pål Jonson – jag uppskattar verkligen engagemanget! Jag har ju varit i Värmland väldigt mycket, eftersom min syster bodde där i 30 år, och kört runt på de värmäländska vägarna. Jag känner mig ibland lika hemma där som hemma i Småland, för det är väldigt lika natur. Det är också därför jag tycker att det är så otroligt viktigt att vi har resurser för vägunderhåll och inte minst BK4-satsningen, som näringspolitiskt är otroligt viktig, inte minst för ett län som Värmland. Där lägger vi resurserna.

Därför blev jag bekymrad när jag hörde Marléne Lund Kopparklint tala om slöseribyxor. Detta är inte slöseri, utan det är investeringar. Detta är investeringar i svensk infrastruktur i en utsträckning vi inte har varit med om någonsin tidigare. Det är väsentligt mer investeringar än vad som gjordes när Moderaterna hade regeringsmakten. Det är satsningar både på väg och på järnväg.

Satsningarna på järnvägen görs eftersom vi slår i kapacitetstaket. För ett och ett halvt år sedan fick jag åka det jag kallade det miljonte tåget. Jag fick göra detta därför att det hade gått 1 miljon tåg på den svenska järnvägen; det har aldrig gått så många. Trafikverket varnade då för att det var fullt på spåren – vi måste öka kapaciteten.

Då räcker det inte att bara renovera och reparera, utan vi måste tillföra nytt. Det är ju detta som gör att Marlénes och Påls partikamrater i Moderaterna i andra delar av landet vill ha nya stambanor för höghastighetståg, så att de avlastar, så att vi får plats med mer gods längs Södra stambanan och Västra stambanan och så att vi kan bygga järnväg som vidgar arbetsmarknaden i Norrköping, Linköping, Borås och Hässleholm.

Vi ska dock naturligtvis också ha utrymme att satsa på vägar. Egentligen borde detta bara självklart, men ni i Moderaterna har dessvärre varje

gång ni fått chansen valt att i stället prioritera skattesänkningar. Det blir då talande att ni lägger mer pengar på bensinskatt än på vägunderhåll.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:110
20 april

Svar på
interpellationer

§ 19 Svar på interpellation 2020/21:579 om avbyttjänst för animalieproducenter

Anf. 111 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Staffan Eklöf har frågat mig om jag kommer att verka för att utreda ett statligt stöd till avbyttjänst för animalieproducenter och för att Sverigedemokraternas förslag eller liknande förslag ska kunna bli verklighet.

Jag delar bedömningen att det kan vara en utmaning för företagare inom animalieproduktionen att exempelvis ta semester eller få avlastning vid sjukdom. Animalieproducenterna är viktiga för den svenska livsmedelsproduktionen och förverkligandet av den svenska livsmedelsstrategin, samtidigt som betande djur är helt avgörande för den biologiska mångfalden i jordbrukslandskapet.

Att stärka och öka konkurrenskraften inom jordbruket och att svensk livsmedelsproduktion är helt avgörande för jobb och tillväxt på landsbygden är en punkt i januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna.

En viktig del i detta arbete är att regeringen i december 2019 fattade beslut om ytterligare en handlingsplan för livsmedelsstrategin. Handlingsplanen innehåller satsningar på 122 miljoner kronor årligen till och med 2025. Dessutom gjordes ytterligare satsningar på totalt 114 miljoner kronor under 2020.

I budgetpropositionen för 2021 tillfördes och aviserades ytterligare 74 miljoner kronor 2021–2023 för att stärka arbetet med livsmedelsstrategin. De föreslagna åtgärderna ska tillsammans utgöra den tredje delen av en handlingsplan. Handlingsplanen utgör ett viktigt steg i att stärka konkurrenskraften och öka lönsamheten genom satsningar på till exempel forskning och innovation, regelförenkling och kompetensförsörjning.

Jag vill understryka att vi är inne i en positiv trend. Enligt färsk siffror från Statens jordbruksverks sektorskalkyl bedöms det totala produktionsvärdet för 2020 uppgå till 64,3 miljarder kronor – en ökning med 0,8 miljarder kronor, eller drygt 1 procent, jämfört med 2019. Värdet av animalieproduktionen förväntas öka med 0,8 miljarder kronor, eller 3 procent, och beräknas till 28,4 miljarder kronor.

Sverige har sedan 1970-talet haft en statligt finansierad avbyttjänst som drivits genom olika bolag där Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, varit huvudman. I samband med avregleringen av jordbruket under 1990-talet upphörde den statliga finansieringen, och LRF fortsatte driften på affärsrättsliga grunder. År 1999 beslutade LRF att lägga ned verksamheten helt. I nuläget planerar inte regeringen någon utredning av ett återinförande av en statligt finansierad avbyttjänst.

Regeringen arbetar med andra åtgärder som främjar jobb och tillväxt i hela landet. I livsmedelsstrategin tar regeringen ett brett grepp om frågor

som är viktiga för konkurrenskraften och kompetensförsörjningen såväl i livsmedelssektorn som i lantbruket. Sverige behöver ha en god försörjningsförmåga avseende livsmedel – en fråga som aktualiseras i tider som dessa.

Livsmedelsstrategins mål om en ökad och hållbar livsmedelsproduktion beslutade riksdagen om 2017, och detta ska uppnås år 2030. För att nå målen i livsmedelsstrategin behövs ett långsiktigt och kontinuerligt arbete genom livsmedelsstrategins handlingsplaner men också genom hur Sverige utformar åtgärder och insatser i kommande period för den gemensamma jordbrukspolitiken, som startar 2023. Min bedömning är att dessa åtgärder och satsningar inom ramen för livsmedelsstrategin och den gemensamma jordbrukspolitiken kommer att underlätta situationen även för företagare inom animalieproduktionen.

Anf. 112 STAFFAN EKLÖF (SD):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Den här debatten handlar om den sociala situationen för våra svenska djurhållare. En god social situation är viktig på många sätt för jordbruket och för Sverige som samhälle, men i mitt första anförande fokuserar jag på frågan om social hållbarhet och djurskydd. Jag återkommer till de andra frågorna i anförande nummer 2.

Först vill jag kort säga att jag håller med ministern om att ökad lönsamhet och konkurrenskraft inom jordbruket är helt avgörande för framtiden och underlättar mycket annat, till exempel ett gott djurskydd. Det är därför vi sverigedemokrater i vår budget lägger mycket mer pengar än regeringen till jordbrukssektorn för minskade omkostnader och skatter för lantbruket samt ersättning för svenska merkrav.

Jag går nu över till social hållbarhet och djurskydd. SVT:s *Uppdrag granskning* visade ett reportage om dåligt djurskydd vid ett antal gårdar. Detta har rönt mycket uppmärksamhet och förfärat. Det är också rätt – i Sverige har vi bestämt oss för att djuren ska ha det bra. Det är ett grundkrav för att djurhållning över huvud taget ska vara försvarbart.

Hur ska vi komma till rätta med dåligt djurskydd i animalieproduktionen? Vi har tydliga och långtgående djurskyddslag. Det är bra. Vi har stränga straff. Det är bra, fast vi vill skärpa dem. Vi har tillsyn, fast vi vill öka den. Men man måste vara ödmjuk och inse att bara straff och tillsyn inte räcker och att det bara är färre än 1 procent av djurhållarna som missköter sina djur. 99 procent gör det inte. Märk väl att jag inte viftar bort problemet. Dåligt djurskydd är alltid oacceptabelt. Det är snarare så att den sista procenten är den svåraste att upptäcka genom tillsyn. Då måste man tänka i nya banor.

Det som saknas är det förebyggande arbetet. Det är något som samtliga riksdagspartier bejaktar när det gäller vanlig brottslighet. För att kunna förebygga måste vi först förstå bakgrunden till de fall av missförhållande som hittas. Jag tror inte att man blir djurhållare om man inte tycker om djur. Många gånger bottnar de tragiska djurskyddsfallen i personliga tragedier. Det kan vara skilsmässa, sjukdom eller andra problem.

En grundorsak till att personliga problem i sin tur kan resultera i vanskötsel av djur är att det saknas marginaler, i synnerhet för mindre mjölkgårdar. Det gäller både tid och pengar. Det finns inget utrymme för tillfälligt sämre prestation. Därmed kan man komma in i en negativ spiral

där det är svårt att hinna ifatt. Man är hela tiden efter och känner sedan skam när det har gått för långt och vill därför inte ta kontakt med till exempel LRF:s omsorgsgrupper, som faktiskt finns.

Det behövs alltså avlastning som kommer snabbt och där tröskeln är låg när det gäller att ropa in hjälp, så att man undviker att dras in i den negativa spiralen. Eftersom mjölkbranschen är mycket ekonomiskt pressad måste avlastningen vara billig.

Sverigedemokraterna motionerar om en utredning av statliga subventioner till avbyttjänst för djurhållare. Det skulle bland annat kunna användas till akut krisavlastning och på så sätt förebygga att situationer uppstår där djur far illa. På så sätt kommer vi åt en kategori djurskyddsärenden som är svåra att komma åt.

Vi har även lagt 20 miljoner kronor i vårt förslag till statsbudget på ett pilotprojekt i Västernorrlands län och Hallands län. Det pilotprojektet skulle kunna ge värdefull information om vad som egentligen efterfrågas och var behoven egentligen finns.

Vad jag förstår arbetar regeringen med en arbetsmiljöstrategi för 2021–2025 som inkluderar arbetsolyckor i lantbruket. På regeringens hemsida betonas behovet av att kontinuerligt arbeta med frågan. Det skulle passa mycket bra in i strategin om regeringen skulle lägga ett utredningsuppdrag om hur subventioner för en avbyttjänst för djurhållare skulle kunna se ut, för att lösa de arbetsmiljöproblem som hör ihop med svårigheterna att ta ledigt.

Anf. 113 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Staffan Eklöf, för frågan!

Jag håller med om den problembeskrivning och bild som Staffan Eklöf inleder sitt anförande med att ge uttryck för. Sverige har och ska ha en god djurvälstånd. Det är givetvis inte acceptabelt när djur far illa. Men det vi ser i olika medierapporteringar utgör också en väldigt liten andel. Den bilden ska ges på ett rätt sätt. Det finns olika förklaringar till att det blir som det blir. Men inte sällan är det personliga tragedier som ligger bakom att man tappar greppet om sin verksamhet.

Jag tror alltså att vi är ganska överens om problembilden. Däremot landar vi i olika lösningar på problemet. Vårt fokus är på att lägga de politiska verktygen och incitamenten på att öka lönsamheten i branschen. Det gör vi genom att vi har fått en livsmedelsstrategi på plats. Sverige har inte haft någon sedan tidigare. Den är historisk. Jag tror att det är en jätteviktig grund för att kunna förändra förutsättningarna och lönsamheten i branschen långsiktigt och hållbart.

De fokusområden som vi har lyft upp och identifierat tillsammans med branschen är regelförenklingar. Det innebär att man sparar både tid och pengar, vilket är viktigt i sammanhanget. Det påverkar säkerligen både möjligheterna och intresset för att vara lantbrukare. Men det underlättar säkert också för att man inte ska bli pressad och utbränd av att i alltför stor omfattning behöva göra sådant som man kanske inte i första hand vill och som inte är skälet till att man vill vara lantbrukare.

Också forskning och innovation är viktigt. Vi behöver säkerställa att vi utvecklar varor och tjänster, produktionsmetoder och affärsmodeller för att bli konkurrenskraftiga och kunna utveckla verksamheten. Men det kan

kanske också leda till nya marknader både inom och utanför Sverige. Det kan i sig bidra till ökad lönsamhet.

Till det kopplar vi export. För att få upp lönsamheten tror vi att det är viktigt att få upp volymerna. Då behövs en marknad som är större än Sverige. Vi behöver alltså säkerställa att vi får bästa möjliga avsättning för allt det som görs i Sverige. Därför är det högt prioriterat.

Vi har också identifierat kompetensförsörjning som kritiskt avgörande för att branschen ska ha förutsättningar att växa och nå sin fulla potential. Jag är övertygad om att det är en potential som är stor.

Det är positivt att Staffan Eklöf har noterat det arbetsmiljöarbete som regeringen har intensifierat inom ramen för det arbete som görs på Arbetsmarknadsdepartementet. Men jag har också tagit ett särskilt ansvar och lyft upp frågorna utifrån mitt perspektiv, givet att jag i min portfölj har de gröna och blå näringarna. De ligger absolut sämst till i olycksstatistiken när det gäller både olyckor och olycksfall med dödlig utgång. Det är djupt bekymmersamt och helt oacceptabelt. Det är nästan dubbelt så höga tal som i den bransch, bygg- och transport, som har de näst högsta talen. Det är jätte viktigt.

Vi kommer nu att använda medel från Landsbygdsprogrammet – vi öppnar upp för den möjligheten – för att i första hand ha rådgivningsinsatser och för att öka kunskapen.

Anf. 114 STAFFAN EKLÖF (SD):

Fru talman! Jag vill vara tydlig med att jag tycker att de satsningar som regeringen gör är mycket positiva. Jag håller också med om att ökad lönsamhet är extremt viktigt och att regelförenklingar, forskning och innovation och export är viktigt. Initiativet när det gäller att stävja olyckor är också mycket bra. I den mån jag har kritik gäller det det som inte händer.

Jag ser det som en helhet, och i den helheten fattas en bit. Det handlar om en del av den sociala hållbarheten. Jag tror att den delen kan bidra till lönsamhet. Det hänger ihop. Eftersom Jennie Nilsson brukar lyssna på argument matar jag på med lite sådana.

Social hållbarhet inom livsmedelsproduktionen har i dagarna blivit högaktuellt – med rätta. Det svenska lantbruket är mycket pressat. Vi vet sedan tidigare att många djurhållare inte har råd att ta semester.

I förmiddags höll Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien ett webinarium om social hållbarhet i livsmedelssystemet. Flora Hajdu från SLU redogjorde för en studie av lantbrukets förändringar sedan 1992 och visade att synen på arbete har ändrats. Man tycker numera att det är viktigt att ha utrymme för familjeliv och en rik fritid. Hon vittnade om att många kämpar för att få möjlighet till en veckas semester. Ja, jag sa en vecka. Att få ledigt en långhelg kostar för en intervjuad lantbrukare 6 000 kr. Då blir det inte av i en pressad bransch.

Vi tror att en subvention skulle kunna leda till att det blir lättare att ta lite ledigt för att vila, umgås med familjen eller bara få möjlighet att träffa barn och barnbarn som bor på avstånd; så är det ju nu för tiden. Allt det som är naturligt för oss andra blir i dag mycket svårt för lantbrukare.

I går på den offentliga utfrågningen om jordbrukets sårbarhet, där ministern också var med, fick vi höra att social hållbarhet minskar sårbarheten. Annsophie Wahlström på SLU menade att en lag om avbyttjänst

skulle öka attraktiviteten i jordbruksnäringen. Det är precis vad vi sverigedemokrater tror.

En subventionerad avbyttjänst skulle kunna ge positiva effekter för måendet, familjelivet, näringsens motståndskraft och yrkets attraktivitet. Det är just det som behövs för att rekrytera ungdomar. Men det skulle även öka möjligheten att vidareutbilda sig och i förlängningen underlätta användning av ny teknik eller nya rön för miljövänlighet. Enligt en OECD-undersökning är Sverige bra på innovationer men lite sämre på att just sprida kunskapen.

Ytterligare en spännande potentiell effekt är jämställdhet. Finland har ett väl utvecklat socialt skyddsnät för sina lantbrukare och har betydligt fler kvinnliga lantbrukare. En kvinnlig lantbrukare som deltog i gårdagens utfrågning gav också uttryck för att hon älskar att jobba men att det är viktigt med ledighet. Det instämmer jag helt i.

Det finns mycket mer som skiljer mellan oss och Finland. Men man kan notera att Finland har en självförsörjningsgrad på 80 procent, vilket kan jämföras med 50 procent i Sverige.

Om vi tar tag i den här frågan tror jag att vi visar att lantbrukarna är viktiga och att svenskt lantbruk är viktigt. Det behövs i dag. Jag kan inte se vilka de negativa effekterna skulle vara när det gäller att utreda frågan. Jag uppmanar ministern att göra det. Då blir vi klokare i fråga om både fördelar och nackdelar, och så kan vi ses här igen.

Anf. 115 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Det finns givetvis utmaningar kopplade till jordbrukets och lantbrukets konkurrenskraft, men framför allt finns det en stor potential. Det är glädjande att vi nu ser några trender. Jag hoppas att de håller i sig och att vi kan växla upp dem.

Jag vill kalla dem trender eftersom vi ser det i flera delar. Lönsamheten ökar i stort sett i alla segment. Trots att köttkonsumtion totalt sett går ned i Sverige ökar andelen svenskproducerat kött som man köper. Här har vi alltså kurvor som skär varandra på ett sätt som visar att svenska konsumenter är medvetna konsumenter som gör medvetna val och är beredda att betala för de mervärden som svenskproducerat kött ger.

Vi ser också att mjölkinvägningen ökar för första gången på väldigt länge. Den ökar med 69 000 ton, vilket också är ett tydligt trender.

Det finns alltså mycket som går åt rätt håll. Något av det viktigaste som går åt rätt håll, utöver det jag nämnt, är dock att söktrycket till de gröna utbildningarna ökar. Det gäller både till naturbruksgymnasierna och till utbildningarna vid SLU. Ett vikande intresse för dessa utbildningar är annars något som man väldigt länge har brottats med.

Det samlade intrycket av arbetet och utvecklingen just nu visar att det går bättre för branschen, och unga människor har fått upp ögonen för det här som en framtidsbransch. Det är bra.

Precis som Staffan Eklöf säger tror jag att det krävs att man jobbar bredare än så här. Vi kan givetvis inte slå oss till ro. Man kommer kontinuerligt att behöva titta på olika saker som påverkar intresset, lönsamheten och kvinnors och mäns deltagande. Generationsväxlingsfrågan bekymrar mig, och skulle jag utreda något och få resurser till det skulle jag i första hand vilja få ett bredare perspektiv på generationsväxlingsfrågan som sådan. I den ligger nämligen så mycket mer än det vi talar om i denna debatt.

Staffan Eklöf tar upp Finland som exempel. Vi jämför oss ofta med Finland och gör det ofta lite vanvördigt. Man tar den del som man gillar och tittar kanske inte på helheten. Precis som Staffan Eklöf säger har de avbyttjänster i Finland. Drygt 100 personer är anställda. Staten tar ungefär 70 procent av den totala kostnaden för dem. Men kostnaden är stor. Man betalar 150 miljoner euro för detta, vilket motsvarar 1 ½ miljard kronor. Det är betydande summor.

Sverige har valt andra åtgärder inom ramen för sitt landsbygdsprogram, där man *kan* göra sådana satsningar som ett undantag från statsstödsreglerna, vilket Finland förmodligen utnyttjar. I Sverige har vi tillsammans med branschen identifierat andra behov. Jag vill betona att det har gjorts tillsammans med branschen, för jag har inte uppfattat att det i nuläget är en fråga som tas upp och prioriteras av branschen. Jag är övertygad om att man gärna skulle vilja ha denna möjlighet, men man prioriterar den inte. Man prioriterar andra saker, och det är dessa som vi i första hand nu har valt att lyfta upp.

Såvitt jag vet har jämförbara länder, såsom Danmark och Tyskland som vi ofta jämför oss med, inga avbyttjänster som bekostas av staten i sina system, utan det byggs på kommersiell grund. Det tror jag är ett klokt sätt att i första hand ha som ingångsvärde. Vi ska dock se till att det finns en lönsamhet i branschen så att man har råd att betala för avbyttare vid semester eller sjukdom.

Anf. 116 STAFFAN EKLÖF (SD):

Fru talman! Även jag hoppas att det är ett trendbrott. Om jag får vara en dysterkvist tror jag att det delvis kan bero på pandemin. Man äter mer hemma än på restaurang. På restaurangerna är man generellt sämre på att använda svenska råvaror, vilket vi borde åtgärda genom märkning.

Vidare talade ministern om att eventuellt utreda generationsväxlingsfrågan. Att åtgärda de sociala frågorna och få en social hållbarhet skulle verkligen underlätta generationsväxling. Det är min övertygelse. I dag vill man nämligen inte gå in i samma hårda arbete som föräldrarna har haft.

Det är möjligt att branschen inte kräver detta utan prioriterar annat. Strukturrationaliseringen har kanske minskat behovet i genomsnitt, men behovet finns kvar hos många små brukare. Det kanske är färre i dag som behöver det här, men de som behöver det gör det lika mycket som tidigare. Som jag ser det är det en rättvisefråga. Det känns inte bra om konkurrensen på jordbruksmarknaden handlar om att konkurrera med dåliga arbetsvillkor. Det är värt mycket pengar för att få bort en sådan effekt.

En subventionering av avbyttjänster skulle alltså potentiellt kunna leda till att djurskyddet stärks och att måendet och familjelivet blir bättre. Sårbarheten minskar, vidareutbildningen och teknikanvändningen förbättras och jämställdheten tar ett kliv framåt. Om jag hade varit minister hade jag inte tvekat om att utreda frågan.

Anf. 117 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Att utreda det här finns inte i planen just nu. I detta läge är det viktigare att titta på bredare perspektiv.

Staffan Eklöf sa i ett av sina tidigare anföranden att ministern brukar lyssna på goda argument. Självklart lyssnar jag på de argument som finns. Jag delar bilden av att det sociala sammanhanget och tryggheten är viktigt.

I första hand behöver den nog åstadkommas med andra hjälpmedel. Om man skulle få upp lönsamheten och frigöra resurser skulle man kunna köpa den här tjänsten på vanlig kommersiell grund. Exempelvis finns föreningen Växa Sverige som driver en kommersiell service på området. Där kan man köpa tjänster som dessa. För mig handlar det mer om att säkerställa att man har råd och möjlighet att göra ett sådant val.

Eftersom vi har en konstruktiv anda vill jag ta upp den utfrågning som miljö- och jordbruksutskottet hade i går och som Staffan Eklöf hänvisar till. Något jag noterade angående lönsamheten var att en av de absolut viktigaste frågor som både primärproducenterna, livsmedelsföretagarna och flera andra aktörer hade identifierat var att vi måste få till ett bra UTP-direktiv. Branschen vädjade till de partier som har lagt motioner på området att tänka igenom det här en gång till.

Jag tror att det är viktigt. Vi måste ta varje tillfälle i akt och leverera resultat på sådant som vi har varit överens om, till exempel att få en livsmedelsstrategi på plats som också knyter an till andra frågor. Det gäller den gemensamma jordbrukspolitiken, UTP-direktivet och en rad andra frågor som lägger en bra grund för fortsatt utveckling av en sektor som vi alla vill väl.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 20 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2020/21:172 Anpassningar till EU:s nya förordningar om medicinteknik – del 2

2020/21:177 Avgift för intyg om godkänd bastjänstgöring

2020/21:180 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019

2020/21:181 Tidsfrister och kontaktpunkt för att främja tillförsel av förnybar energi

Redogörelse

2020/21:RR4 Riksrevisionens redogörelse för granskningen av Årsredovisning för staten 2020

§ 21 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 16 april

2020/21:656 Sälfrågor

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

2020/21:657 Det allmänna uppdraget

av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)

till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

Prot. 2020/21:110
20 april

2020/21:658 Folkmord på den uiguriska folkgruppen i Xinjiang
av *Lars Adaktusson* (KD)
till utrikesminister Ann Linde (S)
2020/21:659 Sveriges exportstrategi och flyget
av *Maria Stockhaus* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

den 19 april

2020/21:660 Den ökande jämviktsarbetslösheten
av *Lars Beckman* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)
2020/21:661 EU-kommissionens agerande i energipolitiken
av *Joar Forssell* (L)
till statsrådet Anders Ygeman (S)
2020/21:662 Pensionsnivåer och bidragsnivåer
av *Sofia Westergren* (M)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)
2020/21:663 Svenskars dödsfall i Dominikanska republiken
av *Mats Green* (M)
till utrikesminister Ann Linde (S)

§ 22 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 16 april

2020/21:2559 Stats sanktionerat våld och massarresteringar i Myanmar
av *Markus Wiechel* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)
2020/21:2560 Förordningen om tillfälliga spelansvarsåtgärder
av *John Weinerhall* (M)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)
2020/21:2561 Naturvårdsverkets tolkning av hur vapendirektivet eventuellt ska implementeras i svensk lag
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)
2020/21:2562 E-dataskyddsdirektivet
av *Jessika Roswall* (M)
till statsrådet Hans Dahlgren (S)
2020/21:2563 En röd tråd i restriktioner för besöksnäringen
av *Cecilia Widegren* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)
2020/21:2564 Det nationella kontrollcentret i Norge
av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)
till statsrådet Anna Hallberg (S)
2020/21:2565 Jämställda sjukpenningtal mellan män och kvinnor
av *Linda Lindberg* (SD)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:2566 De nya föreskrifterna för mediestöd
av *Angelika Bengtsson* (SD)
till kultur- och demokratiminister *Amanda Lind* (MP)
2020/21:2567 Klarlägganden i Raoul Wallenberg-fallet
av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

den 19 april

2020/21:2568 Fördrivning av palestinier från östra al-Quds (Jerusalem)

av *Jamal El-Haj* (S)
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

2020/21:2569 En minnesvård till minne av offren för terrorattentatet på Drottninggatan

av *Per Ramhorn* (SD)
till kultur- och demokratiminister *Amanda Lind* (MP)

2020/21:2570 Återbetalning av företagsstöd

av *Sofia Westergren* (M)
till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

2020/21:2571 Brott mot mänskliga rättigheter i Belarus

av *Margareta Cederfelt* (M)
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

2020/21:2572 Förslaget om en förändring av rättssystemet i USA

av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

2020/21:2573 Förbud mot förnekelse av folkmord

av *Markus Wiechel* (SD)
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:2574 Otillgängliga myndigheter

av *Margareta Cederfelt* (M)
till statsrådet *Lena Micko* (S)

2020/21:2575 En expansion av AB Svenska Spels verksamhet

av *John Weinerhall* (M)
till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)

2020/21:2576 Tilläggsbidrag för barn inom studiemedelssystemet

av *Fredrik Christensson* (C)
till statsrådet *Matilda Ernkrans* (S)

§ 23 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 16 april

2020/21:2471 Utredningen om enklare regler för mikroföretag

av *Sten Bergheden* (M)
till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

Prot. 2020/21:110 § 24 Kammaren åtskildes kl. 20.58.
20 april

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 9 anf. 24 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.57,
av andre vice talmannen därefter till och med § 18 anf. 101 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

§ 1 Meddelande om frågestund.....	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 4 Anmälan om faktagpromemoria	2
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 6 Ärenden för bordläggning.....	2
§ 7 Svar på interpellation 2020/21:546 om förändringar i omställningsstödet.....	3
Anf. 1 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	3
Anf. 2 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	3
Anf. 3 LARS BECKMAN (M).....	5
Anf. 4 BORIANA ÅBERG (M)	6
Anf. 5 SOFIA WESTERGREN (M)	6
Anf. 6 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	6
Anf. 7 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	7
Anf. 8 LARS BECKMAN (M).....	8
Anf. 9 BORIANA ÅBERG (M).....	9
Anf. 10 SOFIA WESTERGREN (M)	9
Anf. 11 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	9
Anf. 12 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	10
Anf. 13 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	11
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:584 om importmoms.....	11
Anf. 14 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	11
Anf. 15 LARS BECKMAN (M).....	12
Anf. 16 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	13
Anf. 17 LARS BECKMAN (M).....	13
Anf. 18 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	14
Anf. 19 LARS BECKMAN (M).....	14
Anf. 20 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	15
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:586 om ny skatt på el.....	15
Anf. 21 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	15
Anf. 22 NIKLAS WYKMAN (M)	15
Anf. 23 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	16
Anf. 24 NIKLAS WYKMAN (M)	17
Anf. 25 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	18
Anf. 26 NIKLAS WYKMAN (M)	18

Anf. 27 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	19
§ 10 Svar på interpellationerna 2020/21:587 och 588 om bonus-malus-systemet	19
Anf. 28 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	19
Anf. 29 SOFIA WESTERGREN (M).....	20
Anf. 30 BORIANA ÅBERG (M).....	21
Anf. 31 LARS BECKMAN (M).....	22
Anf. 32 THOMAS MORELL (SD).....	23
Anf. 33 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	24
Anf. 34 SOFIA WESTERGREN (M).....	25
Anf. 35 BORIANA ÅBERG (M).....	25
Anf. 36 LARS BECKMAN (M).....	26
Anf. 37 THOMAS MORELL (SD).....	27
Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	27
Anf. 39 SOFIA WESTERGREN (M).....	28
Anf. 40 BORIANA ÅBERG (M).....	28
Anf. 41 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	28
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:561 om områdespoliser i alla kommuner	29
Anf. 42 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	29
Anf. 43 KERSTIN LUNDGREN (C).....	30
Anf. 44 THOMAS MORELL (SD).....	31
Anf. 45 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	32
Anf. 46 KERSTIN LUNDGREN (C).....	33
Anf. 47 THOMAS MORELL (SD).....	33
Anf. 48 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	34
Anf. 49 KERSTIN LUNDGREN (C).....	35
Anf. 50 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	35
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:610 om svensk lag och Encrochat	36
Anf. 51 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	36
Anf. 52 ARIN KARAPET (M).....	37
Anf. 53 MIKAEL DAMSGAARD (M).....	38
Anf. 54 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	39
Anf. 55 ARIN KARAPET (M).....	40
Anf. 56 MIKAEL DAMSGAARD (M).....	41
Anf. 57 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	41
Anf. 58 ARIN KARAPET (M).....	42
Anf. 59 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	43
§ 13 Svar på interpellation 2020/21:623 om ökande säkerhetshot mot Sverige	43
Anf. 60 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	43
Anf. 61 ALEXANDRA ANSTRELL (M)..... (forts.).....	45 45
Ajournering.....	46

Återupptaget sammanträde	46	Prot. 2020/21:110
§ 13 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:623 om ökande säkerhetshot mot Sverige.....	46	20 april
Anf. 62 PÅL JONSON (M).....	46	-----
Anf. 63 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	47	
Anf. 64 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	48	
Anf. 65 PÅL JONSON (M).....	49	
Anf. 66 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	50	
Anf. 67 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	51	
Anf. 68 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	52	
§ 14 Svar på interpellation 2020/21:624 om breddbandsutbyggnaden	52	
Anf. 69 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	52	
Anf. 70 MARIA STOCKHAUS (M).....	53	
Anf. 71 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	54	
Anf. 72 MARIA STOCKHAUS (M).....	55	
Anf. 73 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	56	
Anf. 74 MARIA STOCKHAUS (M).....	56	
Anf. 75 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	56	
§ 15 Svar på interpellation 2020/21:634 om kraftsystemets funktion under sommaren.....	57	
Anf. 76 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	57	
Anf. 77 JOAR FORSSELL (L)	58	
Anf. 78 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	59	
Anf. 79 JOAR FORSSELL (L)	59	
Anf. 80 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	60	
Anf. 81 JOAR FORSSELL (L)	61	
Anf. 82 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	61	
§ 16 Svar på interpellationerna 2020/21:560 och 574 om Bromma flygplats framtid.....	62	
Anf. 83 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	62	
Anf. 84 THOMAS MORELL (SD).....	62	
Anf. 85 LARS THOMSSON (C)	63	
Anf. 86 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	64	
Anf. 87 THOMAS MORELL (SD).....	65	
Anf. 88 LARS THOMSSON (C)	66	
Anf. 89 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	67	
Anf. 90 THOMAS MORELL (SD).....	68	
Anf. 91 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	68	
§ 17 Svar på interpellation 2020/21:571 om mobilitetspaketets framtid	69	
Anf. 92 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	69	
Anf. 93 THOMAS MORELL (SD).....	69	
Anf. 94 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	70	
Anf. 95 THOMAS MORELL (SD).....	71	
Anf. 96 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	72	
Anf. 97 THOMAS MORELL (SD).....	73	
Anf. 98 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	74	
§ 18 Svar på interpellationerna 2020/21:618 och 619 om vägunderhållet i Värmland	74	

Anf. 99	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	74
Anf. 100	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	75
Anf. 101	PÅL JONSON (M)	76
Anf. 102	THOMAS MORELL (SD)	77
Anf. 103	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	78
Anf. 104	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	79
Anf. 105	PÅL JONSON (M)	80
Anf. 106	THOMAS MORELL (SD)	81
Anf. 107	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	82
Anf. 108	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	83
Anf. 109	PÅL JONSON (M)	83
Anf. 110	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	84
§ 19	Svar på interpellation 2020/21:579 om avbyttjänst för animalieproducenter	85
Anf. 111	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	85
Anf. 112	STAFFAN EKLÖF (SD)	86
Anf. 113	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	87
Anf. 114	STAFFAN EKLÖF (SD)	88
Anf. 115	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	89
Anf. 116	STAFFAN EKLÖF (SD)	90
Anf. 117	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	90
§ 20	Bordläggning	91
§ 21	Anmälan om interpellationer	91
§ 22	Anmälan om frågor för skriftliga svar	92
§ 23	Anmälan om skriftligt svar på fråga	93
§ 24	Kammaren åtskildes kl. 20.58.	94