

### § 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 13 november justerades.

### § 2 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Solveig Zander* (C) avsagt sig uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 1 januari 2021.

Kammaren biföll denna avsägelse.

### § 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2020/21:17 för torsdagen den 3 december i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från miljö- och jordbruksutskottet.

### § 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

*Interpellation 2020/21:162*

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:162 Medborgarnas förtroende för den svenska strategin

av Jan Ericson (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Prot. 2020/21:47  
4 december  
-----

Interpellationen kommer att besvaras den 11 december 2020.  
Stockholm den 3 december 2020  
Justitiedepartementet  
Mikael Damberg (S)  
Enligt uppdrag  
*Jenny Kvarnholt*  
Expeditionschef

### § 5 Anmälan om faktapromemorior

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

2020/21:FPM40 Förordning om en kontaktpunkt för tullen i EU  
*COM(2020) 673* till skatteutskottet

2020/21:FPM41 Direktiv om tillräckliga minimilöner i Europeiska unionen  
*SWD(2020) 245, SWD(2020) 246, COM(2020) 682* till arbetsmarknadsutskottet

### § 6 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motion

2020/21:3783 till skatteutskottet

EU-dokument

*COM(2020) 782* till trafikutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 18 februari 2021*.

### § 7 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Konstitutionsutskottets betänkanden

2020/21:KU10 Granskningsbetänkande hösten 2020

2020/21:KU12 Upphävande av bestämmelse i lagen om författningssamlingar för riksdagsförvaltningen, Riksbanken och Riksrevisionen

Socialutskottets betänkanden

2020/21:SoU4 Uppföljning av vaccinationer mot covid-19

2020/21:SoU6 Förlängning av lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

Anf. 1 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig om jag avser att verka för att Sverige ska lämna in ett eget klimatåtagande, en så kallad NDC, till FN:s klimatkonvention UNFCCC som kompletterar och går utöver EU:s klimatåtagande.

Eftersom det är rättsligt bindande i Parisavtalet att upprätta och hålla en NDC gör EU detta gemensamt i enlighet med att vi har ett gemensamt fullgörande. Däremot är det inte rättsligt bindande att ta fram en långsiktig strategi under Parisavtalet och därmed öppet för enskilda medlemsstater att ha en sådan strategi. Sverige tar därför fram en egen långsiktig strategi för utsläppsminskningar för att visa vad vi gör för att leva upp till Parisavtalet. Denna långsiktiga strategi avser Sverige att lämna in till FN före årets slut.

Parisavtalet är ett rättsligt bindande internationellt avtal och omfattar frågor som rör både Europeiska unionens och medlemsstaternas befogenheter. Det är ett så kallat blandat avtal och ska därför ratificeras av både EU och dess medlemsstater.

I Parisavtalet finns bestämmelser som gör det möjligt att gemensamt fullgöra ansvaret för de nationellt fastställda bidragen, det som ofta förkortas NDC, National Determined Contributions. Dessa bestämmelser påminner om artikel 4 i Kyotoprotokollet, och även inom Kyotoprotokollet har EU och unionens medlemsstater fullgjort sina åtaganden gemensamt. EU:s medlemsstater har i miljørådets slutsatser den 18 september 2015 uttryckt sin avsikt att agera gemensamt inom ramen för Parisavtalet, vilket också bekräftades i rådsbeslutet om godkännande av Parisavtalet den 5 oktober 2016. Under EU-fördragen har medlemsstaterna även en skyldighet att agera ”i samstämmighet och lojalitet” med unionen i utrikespolitiken.

Sverige har egna nationella mål för att leva upp till Parisavtalet, bland annat genom vårt klimatpolitiska ramverk. Sverige verkar genom EU och är drivande för att EU ska anta ambitiösare mål om utsläppsminskningar för alla medlemsländer. Sverige anser att de totala utsläppen inom EU bör minska med minst 60 procent – med sikte på minus 65 procent – senast 2030 och vara i linje med 1,5-gradersmålet. Sverige har åtagit sig att stödja utvecklingsländernas arbete med utsläppsminskning, klimatanpassning, kapacitetsuppbyggnad och tekniköverföring. Sedan 2014 har regeringen mer än tredubblat sitt klimatstöd till utvecklingsländer. År 2019 var klimatfinansieringen 20 procent större än 2018.

Klimatledarskap handlar om att leda både nationellt och internationellt. Genom vårt klimatarbete har vi visat att Sverige kan gå före med kraftigt minskade utsläpp samtidigt som vi hjälper fattigare länder att anpassa sina samhällen till ett varmare klimat och utvecklas klimatsmart.

Anf. 2 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag tackar miljö- och klimatministern för svaret på min interpellation. Vi befinner oss i ett klimatnödläge. Även om pandemin har dragit ned våra utsläpp visar den generella kurvan på en utveckling där vi går mot ungefär en 3-gradig uppvärmning av jorden. Det är slutet på civilisationen, så som vi känner den, om det blir på det sättet. Vi måste därför

verkligen agera kraftfullt. Det vet jag att miljö- och klimatministern fullt ut håller med om.

Det som är bra med Parisavtalet är att i praktiken alla världens länder är med och att alla länder har åtagit sig att lämna in klimatbidrag där man visar hur man ska minska sina utsläpp.

Sverige är en part till UNFCCC, alltså FN:s klimatkonvention. Samtidigt är vi medlemmar av EU. Nu framgår det från ministern att vi låter EU:s klimatbidrag bli vårt, precis som den senaste gången då EU lämnade in detta. Jag tycker att det är olyckligt. Det är inte så att jag vill att vi ska motarbeta EU:s klimatbidrag. Men både jag och Isabella Lövin vet att det är helt och hållet otillräckligt. Det är därför som jag tycker att det hade varit så bra om Sverige hade lämnat in ett eget klimatbidrag, alltså en så kallad NDC, till konventionen som kompletterar och går utöver EU:s bidrag. Annars finns det risk att vi bara blir ett eko av Bryssel och att EU:s undermåliga klimatpolitik också blir svensk politik.

Jag vet att till exempel Norge och Schweiz har lämnat in egna klimatbidrag till klimatkonventionen. Om man läser dem ser man visserligen att de kommer att synkronisera sina bidrag med EU. Men de säger också att de är beredda att prestera mer än så ifall EU:s bidrag inte är tillräckligt. Det är ungefär den ambitionen som jag hade önskat från Sverige.

Fru talman! Jag tycker att det som klimat- och miljöministern säger om att lämna in en svensk långsiktig strategi för utsläppsminskningar är väldigt intressant. Det skulle jag vilja höra lite mer om, till exempel när den strategin kommer att lämnas in. Som jag förstod det skulle det ske före årsskiftet. Kommer den att hanteras av oss i riksdagen på något vis? Det tycker jag vore väldigt intressant och lämpligt.

Kommer sådana viktiga saker som har varit paradgrenar för Sverige – att stå upp för utvecklingsländerna, som drabbas värst av klimatrisen, med tekniköverföring, med den senaste och bästa klimattekniken, med klimatfinansiering, med kapacitetsuppbyggnad, med hjälp med klimatanpassning och med loss and damage, som det har talats om, alltså att man ska få kompensation för det som man drabbas av här och nu när det gäller klimatrisen – att finnas med i den svenska klimatstrategin som ska lämnas in? Det skulle jag vilja veta.

Angående EU:s klimatbidrag, det som också blir vårt formella bidrag och som också ska lämnas in före årsskiftet, tycker jag att det verkar bli ganska bråttom. Kommer detta klimatbidrag att landa här i riksdagen, så att vi ledamöter kan få se det och ta ställning till det?

Anf. 3 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Tack för denna årliga interpellationsdebatt kring varför Sverige inte lämnar in ett nationellt NDC till UNFCCC, Jens Holm! Jag minns inte vad jag sa i den här debatten förra året, men det är ju så att vi är medlemmar i EU. Som EU-land har vi ett gemensamt åtagande att genomföra Parisavtalet, och även som Sverige har vi förstås åtagit oss att genomföra detta åtagande inom Parisavtalet.

Frågan är vilken signal det skulle skicka om Sverige som ensamt EU-medlemsland skickade in ett eget nationellt NDC. Inget annat EU-medlemsland gör det. Som jag har nämnt har vi kommit överens om i rådet att vi ska genomföra detta gemensamt, och det har slagits fast flera gånger. Jag tror att vi skulle reagera ganska negativt om länder inom EU som har

mindre klimatambitioner skulle lämna in enskilda åtaganden som inte var avstämnda med EU. De länder som Jens Holm nämner, Norge och Schweiz, är inte med i EU-samarbetet.

Det kanske också är värt att understryka att Vänsterpartiet är i grunden mycket skeptiskt till ett EU-medlemskap, så det är ju inte konstigt att Jens Holm tar upp den här frågan varje år. Det skulle dock vara en oerhört negativ signal att skicka ut om Sverige bröt den lojalitetsprincip vi har med EU. Det vore en negativ signal till hela EU-samarbetet att vi inte tror att vi kan gå fram tillsammans och höja ambitionerna tillsammans.

Sverige är oerhört aktivt i att driva på så att EU tillsammans ska höja ambitionerna. Vi vill se ett mål på minst minus 65 procent, och vi har från dag ett jobbat på att få EU att höja sitt mål till 2030. För närvarande är målet att minska utsläppen med 40 procent, och vi vill väsentligt höja det. Vi är på väg att få med oss EU:s medlemsstater på ett mål om minst minus 55 procent. Tillsammans är vi starka, och det är ett otroligt viktigt budskap till resten av världen att EU står enat.

Att enskilda medlemsländer sedan har högre ambitioner är bra. Vi kommer att lämna in vår long-term strategy, vilket också är i enlighet med Parisavtalet. Det är inte rättsligt bindande att göra det, men vi gör det. Det kommer inte att vara nya element i det utöver det riksdagen redan har behandlat, det vill säga klimatramverket och de nationella mål vi har satt upp. Naturligtvis har vi även det vi gör inom biståndet, som ju är väldigt avgörande och viktigt för att hjälpa resten av världen och i synnerhet utvecklingsländerna att uppnå Parisavtalets mål.

Vi driver verkligen på i detta på alla arenor, och vi stöttar utvecklingsländer – bland annat genom det så kallade NDC-partnerskapet, som hjälper länderna att ta fram sina egna klimatplaner och utvecklingsplaner för att nå Parisavtalets mål. Sverige är också en av de absolut största givarna av klimatbistånd. Om vi ska klara av att undvika den klimatkatastrof som annars väntar är det helt nödvändigt att vi hjälper utvecklingsländer och inte bara tittar på det egna landet.

Anf. 4 JENS HOLM (V):

Fru talman! Det är sant att jag och miljö- och klimatministern brukar ha den här debatten precis vid den här tiden, inför de internationella klimattoppmötena. Det är jag som väcker dessa debatter, eftersom jag är riksdagsledamot. Jag tycker att det är väldigt viktigt att fler än bara ministrar och topp tjänstemän involveras i de internationella klimatförhandlingarna. Det är nämligen så vi kan få ett större deltagande i och förtroende för klimatfrågan som sådan.

Som vi känner till blev det inget klimattoppmöte i Glasgow i år, men förhoppningsvis kan det bli av nästa år. Inte desto mindre ska bidragen lämnas in, och jag tycker att detta är lite märkligt – inte minst med tanke på att ministern kommer från Miljöpartiet, som har varit väldigt kritiskt mot EU just för att EU:s politik handlar mycket om harmonisering. Det ska alltså vara likadant i alla länder, och det gör det svårt för enskilda länder att gå före. Jag tycker att den här debatten blir ett exempel på just detta: Ministern pratar om lojalitet med EU – ja, självklart, men lojaliteten med planeten och våra klimatåtaganden måste väl ändå vara större?

Prot. 2020/21:47  
4 december

-----  
Svar på  
interpellationer

Mitt förslag är att vi ska ha ett *kompletterande* klimatbidrag till FN som går utöver det som EU kommer att redovisa, inte att vi på något vis ska förstöra eller sabotera någonting. Om man sätter klimatet först nere i Bryssel är jag alldeles övertygad om att man har full förståelse. Det vore intressant att veta om ministern ens har väckt frågan i EU-kretsar om det skulle upplevas som acceptabelt att ett land gick före och kompletterade med ett eget klimatbidrag. Jag tror tvärtom att det bara skulle stärka klimatpolitiken ifall länderna lite lätt försökte överträffa varandra.

Jag fick inget besked från ministern om hur EU:s klimatbidrag, som ska lämnas in före årsskiftet, kommer att hanteras av riksdagen. Det vore intressant att höra, bland annat av det skäl att Sverige, som ministern säger, har högre klimatambitioner än de flesta andra EU-länder. Vi vill minska utsläppen med nästan 70 procent till 2030, och EU:s mål kan bli i bästa fall minus 55 procent. Det är otillräckligt.

Vad händer ifall ett land minskar sina utsläpp med uppåt 70 procent till 2030 och andra länder i EU tycker att de därför inte behöver göra lika mycket, eftersom det ju finns länder som minskar mycket mer? Kommer regeringen att driva att EU:s klimatbidrag ska vara rättsligt bindande för alla EU:s medlemsländer och att det också ska delas upp så att alla får åtaganden – så att man inte ska kunna åka snålskjuts på varandra? Det tycker jag också är en viktig fråga, och det är därför jag tycker att det är viktigt att klimatbidraget underställs riksdagen. Det var alltså en fråga jag ville ha svar på.

Jag vill också ha svar när det gäller klimatstrategin – som jag verkligen välkomnar! Jag tycker att det är otroligt positivt att klimatministern berättar att den ska lämnas in från Sverige före årsskiftet, för det blir en egen, svensk klimatstrategi. Kommer den på något vis också att underställas riksdagen, eller kommer vi åtminstone att få se den innan? Jag tycker nämligen att viktiga saker som tekniköverföring, klimatfinansiering – som jag vill återkomma till – och kapacitetsutbyggnad för utvecklingsländer är beståndsdelar som måste finnas med i en sådan strategi.

Anf. 5 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jag börjar med att svara på frågan om EU:s klimatbidrag och hur det hanteras av riksdagen.

Det hanteras av riksdagen kontinuerligt; häromdagen hade vi en överläggning med miljö- och jordbruksutskottet om det långsiktiga klimatramverket för EU, och inför förhandlingarna har vi förankrat Sveriges position i riksdagen. Statsministern kommer i första hand att behöva förhandla med de andra stats- och premiärministrarna i Europeiska rådet, och den positionen förankras i EU-nämnden. Sedan kommer vi att ta det vidare i miljöministrarnas krets, och detta förankras kontinuerligt med riksdagen. Utifrån de förhandlingarna kommer EU slutligen att kunna landa i ett mål som före årsskiftet kommer att lämnas in till FN:s klimatkonvention – som är rättsligt bindande enligt Parisavtalet, vilket också är ratificerat av riksdagen. Jag anser alltså att vi har förankrat detta väldigt väl.

Vill vi att målen ska gälla på medlemsstatsnivå? Ja, och det är någonting som riksdagen har uttalat sig väldigt tydligt om och som regeringen instämmer fullständigt i, det vill säga att det är viktigt att alla EU:s medlemsländer ska ha egna mål och att ingen ska åka snålskjuts på någon annan, så att säga. Utsläppsminskningarna måste ske, och steg för steg för-

söker vi få in det i texten. Vi har dock ESR-förordningen, som ju redan delar upp ansvar per medlemsland, och det är ett instrument vi behöver fortsätta skruva på.

När det gäller lojalitetsprincipen är det faktiskt en del av EU-fördragen att medlemsländerna har en skyldighet att agera i samstämmighet och lojalitet med unionen i utrikespolitiken. För Miljöpartiets del kan jag kanske tolka partiets politik som att Miljöpartiet vill se internationellt samarbete i miljö- och klimatfrågor där man verkligen kan få kraft i ett gemensamt åtagande och ställningstagande. Enskilda länder kan visserligen gå före, men att få med sig världens största ekonomi, som EU är, ger en enorm kraft i omställningen. Därför jobbar regeringen väldigt hårt för att höja ambitionen på EU:s medlemsstatsnivå.

Jag är helt övertygad om att de länder inom Europa som inte vill göra omställningen och som har de minsta ambitionerna skulle vara överlyckliga om vi öppnade upp för att alla medlemsländer kunde skicka in sina egna NDC:er, med väldigt låga ambitioner, där de kan förklara i långa ordalag att de inte kan göra omställningen därför att just deras land är så väldigt utsatt och sårbart. Den dörren vill inte vi öppna.

Vi lämnar dock in en long-term strategy. Detta är någonting som vi ska göra enligt Parisavtalet, även om det inte är rättsligt bindande. Parterna i Parisavtalet uppmanas dock att göra det, och vi kommer att göra det. Denna strategi kommer inte att innehålla några nya element, utan där har vi de ambitiösa mål som riksdagen har antagit och den politik som regeringen redan har lagt fram. Det är detta som det kommer att berättas om i den långsiktiga strategi – long-term strategy – som vi kommer att lämna in. Det är självklart så att riksdagen kommer att kunna få ta del av detta.

#### Anf. 6 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag tycker, återigen, att det hade varit väldigt bra om Sverige hade lämnat in ett eget klimatbidrag som gick utöver och kompletterade EU:s klimatbidrag. EU:s klimatbidrag i dag är drygt fyra A4-sidor. Där står EU:s långsiktiga klimatmål och lite andra fina ord, men såvitt jag kommer ihåg finns det ingenting om klimatfinansiering för utvecklingsländerna, om kapacitetsuppbyggnad för utvecklingsländerna, om hur tekniköverföringen, som är så otroligt viktig, ska gå till eller om en mängd andra viktiga dimensioner. Är det detta som Isabella Lövin tycker är en ambitiös klimatpolitik håller jag verkligen inte med.

Det behövs länder som driver på. Jag hoppas att Sverige kan vara ett sådant land. Vad gäller en sak som klimatfinansiering är det lite viktigt vad som sägs i det finstilta. Vi får hoppas att det kommer i klimatstrategin. Där borde Sverige säga att klimatfinansiering ska göras med nya och additionella medel. Man ska alltså inte ta pengar från malariabekämpning för att minska utsläppen i utvecklingsländer, utan detta måste göras med nya pengar så att det ordinarie biståndet kan fortsätta att fungera.

Kommer detta – att klimatfinansiering ska vara ny och additionell – att finnas med i den svenska klimatstrategin? Det tycker jag skulle vara intressant att höra. Och kommer de andra sakerna, till exempel tekniköverföring, att finnas med i den svenska klimatstrategin?

Här kan Sverige verkligen ta ut svängarna och driva en svensk position. Jag tycker verkligen att vi ska göra det, för det är viktigt med länder som

driver på i klimatpolitiken. Det kan inte vara så att Sverige bara ska vara ett eko av Bryssel. Vår klimatpolitik måste vara så mycket mer.

Anf. 7 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Det är ju så att Sverige har en oerhört ambitiös klimatpolitik. Vi har tre år i rad rankats som nummer ett av internationella miljöorganisationer när de har försökt att se vilket av de utvecklade länderna som har den bästa klimatpolitiken.

I Jens Holms fråga sa han att det inte räcker att Sverige följer med strömmen i EU och att vi borde ha högre ambitioner. Det är ju verkligen inte så att vi följer med strömmen i EU! Vi leder klimatarbetet i EU, och vi driver på för högre ambitioner.

Att få med sig 27 länder i världens största ekonomi på att sätta målet om minst minus 55 procent till 2030 får en global inverkan; det gör verkligen ett otroligt intryck på resten av världen, på ekonomin och på investerarna som gör att vi möjliggör en omställning. Jag tror inte på allvar, Jens Holm, att det skulle få samma effekt om Sverige skulle släppa det och låta de stora länderna i EU, som har lägre ambitioner, sätta dagordningen och i stället gå ut och vara bäst i klassen och bara tala om vad vi gör med våra 10 miljoner invånare.

Det tror dock tydligen Jens Holm. Jag hävdar att det inte är så, utan det är viktigt att vi håller ihop EU-samarbetet. Vi har ingen tid att förlora; klimatkrisen är redan här. Vi har vår bästa chans just nu. Då gäller det att hålla ihop EU-samarbetet, särskilt när det gäller klimatfrågan. Där är det verkligen inte så att Sverige följer med strömmen, utan vi gör precis allt vi kan för att få med oss andra länder som i dag fortfarande tvivlar. Det kommer vi att fortsätta göra.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## **§ 9 Svar på interpellation 2020/21:93 om skogen och biobränslet i färdplanerna för fossilfrihet**

Anf. 8 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig hur regeringen avser att prioritera mellan nationell produktion av bioenergi och uppfyllandet av miljö kvalitetsmålen Levande skogar och Ett rikt växt- och djurliv med utgångspunkt i de 21 färdplaner för fossilfrihet som lämnats in till regeringen.

Låt mig inleda med att säga att Sverige har en lång och stolt tradition av att visa ledarskap i miljö- och klimatfrågor. Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling ställer behovet av grön omställning på sin spets. Vi behöver en integrerad klimat- och miljöpolitik för att nå målen. Sverige kan visa hur omställningen går hand i hand med ökad välfärd, ekonomisk utveckling och konkurrenskraft. Ingen ska lämnas utanför. Utgångspunkten är att klimatomställningen ska genomföras på ett sätt som inte äventyrar möjligheten att nå övriga globala mål för hållbar utveckling. Budskapet är samstämmighet och att tillvarata synergier.

Regeringen har en tydlig ambition om att skyddsvärda skogar inte ska avverkas utan bevaras, antingen genom formellt skydd eller genom fri-



villiga avsättningar, samt om att miljöhänsynen i skogsbruket ska öka. Välmående och livskraftiga ekosystem är viktiga för människans livsmiljö. I Sverige har andelen skogslevande arter som riskerar utrotning ökat med 10 procent de senaste fem åren.

Regeringen har tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna tagit fram en klimatpolitisk handlingsplan och en strategi för cirkulär ekonomi som ska visa vägen mot ett resurseffektivt samhälle där miljö- och klimatmålen nås. Regeringen avser också att ta fram en svensk bioekonomistategi som kompletterar strategin för cirkulär ekonomi.

Den årliga avverkningsnivån har ökat de senaste decennierna och har alltmer närmat sig den årliga tillväxt som är tillgänglig för avverkning. Samtidigt förväntas den framtida efterfrågan på svensk biomassa öka kraftigt i takt med övergången till en mer cirkulär och biobaserad ekonomi i enlighet med riksdagens beslutade klimatmål. Även biobaserade material bör återvinnas, och bioekonomin bör utvecklas på ett sätt som är förenligt med arbetet för att nå andra miljö- och samhällsmål och med hänsyn till konsekvenserna för kolsänkor och biologisk mångfald över tid.

I detta arbete kommer regeringens aviserade bioekonomistategi att utgöra ett viktigt verktyg. Bioekonomistategin, som ska tas fram tillsammans med de gröna näringarna, ska bidra till ökad tillgång till biomassa och sysselsättning i hela landet och skapa miljö- och klimatnytta. För att lyckas med omställningen behöver alla samhällssektorer på alla nivåer bidra.

Hållbar biomassa, bland annat från skogen, kan bidra till substitution av fossila material och energi. En strategi för att nå fossilfrihet i hela ekonomin måste vila på flera andra tillgängliga lösningar, som transporteffektivitet, cirkularitet, elektrifiering, energieffektivisering, vätgas och elektrobränslen. Därför måste de uppskattningar som har gjorts av Fossilfritt Sverige hanteras i ett bredare sammanhang.

Ett hållbart nyttjande av svensk biomassa kommer även framöver att vara betydelsefullt. För att säkerställa tillgången till ett långsiktigt hållbart uttag av skogsråvara för den växande cirkulära bioekonomin behöver incitament skapas för ett hållbart skogsbruk och ett hållbart skydd av skog, så att Sverige uppnår relevanta nationella och internationella åtaganden om biologisk mångfald. I en välutvecklad bioekonomi med en växande bredd av produkter efterfrågas olika former av biomassa.

I dag används i första hand restprodukter från svensk skogsnäring för att ersätta fossila bränslen. De färdplaner som branscherna inom ramen för Fossilfritt Sverige tagit fram indikerar att efterfrågan på biomassa kommer att öka från flera olika sektorer. Därför behöver bioekonomin baseras på ett effektivt nyttjande av resurserna, där den skogliga resursen kan nyttjas fullt ut inom de hållbarhetsramar som sätts av andra miljö- och samhällsmål, samtidigt som den långsiktiga kolsänkan i skogen över tid bibehålls eller förbättras.

Regeringen avser att med ökad kraft belysa och bättre tillvarata synergier för samstämmighet mellan olika politikområden.

Anf. 9 JENS HOLM (V):

Fru talman! Inför Paristoppmötet lanserade Sverige initiativet Fossilfritt Sverige. Regeringen tillsammans med ett antal näringar och branscher skulle samarbeta för att vi skulle bli världens första fossilfria välfärdsland.

Det har fungerat så att det nu finns en samordnare inom ramen för Fossilfritt Sverige, och olika branscher tar fram så kallade färdplaner för hur de ska uppnå sina respektive mål. I dagsläget har det kommit in 21, eller om det numera är 22, färdplaner för fossilfrihet från sektorer som flyget, fordonsindustrin, lantbruket, åkerinäringen, stålindustrin och så vidare – en väldigt bred palett av olika branscher i Sverige.

Jag tycker att Fossilfritt Sverige är ett väldigt intressant initiativ, och samordnaren är verkligen en blåslampa för att saker och ting ska hända.

Vi måste ha med oss industrin, eftersom en tredjedel av våra utsläpp sker i industrin och en annan tredjedel i våra transporter. Att ha med är ju *en sak*, men ibland kanske man måste skilja på rollerna, alltså vad industrin gör frivilligt och vad vi gör i form av lagar, regler, skatter, avgifter etcetera.

Konsultbolaget Sweco tittade på de nio färdplaner som då hade kommit in och på hur mycket biobränsle som färdplanerna förväntas efterfråga. Sweco kom fram till att bioenergiefterfrågan skulle öka med 86 procent, 75 terawattimmar, i Sverige som en direkt följd av färdplanerna.

Trafikverket konstaterar i sin rapport att efterfrågan på biobränsle kommer att öka med 70 procent till 2030. Det finns också andra uppskattningar som en följd av färdplanerna, reduktionsplikten och andra initiativ.

Ministern och jag är överens om att efterfrågan på svensk bioenergi kommer att öka kraftigt. Med anledning av det tror jag att det vore lämpligt om regeringen själv skaffade sig en uppfattning om hur stor efterfrågan kan bli som en följd av färdplanerna och annan regeringspolitik, men också hur mycket bioenergiproduktion som egentligen är önskvärd med hänsyn tagen till att vi också har miljömål på andra områden, inte minst miljömålet Levande skogar.

I dag importerar vi nästan all råvara till biobränslen i Sverige, och det tycker inte någon av oss är särskilt hållbart. Då blir frågan om vi ska ersätta det med svenskproducerade biodrivmedel. Om vi dessutom får en ökning med 70–80 procent, är det då hållbart utifrån perspektivet biologisk mångfald? En stor del av bioenergin väntas ju komma från skogen och jordbruket. Jag tror därför att det är viktigt att regeringen tydligt säger att vi inte kan äventyra våra mål för biologisk mångfald, utan då får biobränsle produceras av restprodukter, det som inte kan användas till någonting annat. Är det regeringens ambition att föra just den politiken?

Anf. 10 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Tack, Jens Holm, för en viktig fråga!

Vi befinner oss i den kanske största omställningen av Sveriges industri, produktion och konsumtion i modern tid – sedan den industriella revolutionen. Därför är det så oerhört viktigt att vi har de här färdplanerna från sektor för sektor, som Jens Holm räknade upp. Cement-, stål- och skogsindustrin, tunga transporter och så vidare har själva pekat på hinder för att nå fossilfrihet och nettonollutsläpp till 2050.

Det arbete som pågår nu är att försöka lägga ihop alla färdplanerna och se vad det finns för synergier och målkonflikter och hur samhället ska hjälpa till för att vi ska klara att göra den här omställningen utan att avveckla vår svenska industri, utan att hela Sverige ska stanna. Det är verkligen inte avsikten med omställningen, utan det handlar om att vi ska ha ren luft och bromsa klimatkrisen.

Jens Holm ställde frågan vad vi ska prioritera – klimatomställningen eller våra miljökvalitetsmål för levande skogar och för biologisk mångfald. Svaret på det är väldigt tydligt från min sida: Vi ska absolut inte nedprioritera våra miljökvalitetsmål. De ligger fast. Och klimatomställningen måste ske inom ramen för de mål som vi har satt upp och som riksdagen har beslutat om. Här finns ingen ändring av kursen, och det ska det absolut inte göra. Det är varken önskvärt eller rimligt att tumma på hållbarhetskraven för att öka mängden biomassa.

Vi konstaterar nu att om alla fossila bränslen skulle ersättas av bioenergi skulle det leda till ett stort överuttag av biomassa. Men vi kan också konstatera att färdplanerna utgår från vilken typ av motorer och processer som finns i dag.

Det sker en enormt stor omställning vad gäller innovation. Vi måste titta på transporteffektivitet, cirkularitet, elektrifiering, energieffektivisering, vätgas och elektrobränslen. Det finns en hel rad verktyg i verktygslådan som gör att vi kommer att kunna nå klimatmålen.

Biodrivmedel som sådant är inte det enda svaret. Det kommer att vara en del och det som vi ska använda när det saknas andra alternativ. Men det finns alternativ på många av de här områdena som färdplanerna pekar ut. Därför behöver vi stödja utvecklingen av dessa, och det gör regeringen. Vi går nu in med stöd via Industriklivet till vätgas, cirkulära lösningar, hållbara batterikedjor etcetera.

Svaret på frågan om det är hållbart med en så här stor ökning är troligtvis nej. I dag importerar vi 80 procent av alla biodrivmedel. Vi exporterar dessutom 80 procent av alla biodrivmedel som produceras i Sverige. Det här är en global marknad, och det är oerhört viktigt att vi faktiskt kan öka en hållbar produktion av biodrivmedel i Sverige.

#### Anf. 11 JENS HOLM (V):

Fru talman! När SLU-forskaren Tomas Lundmark utifrån färdplanerna för fossilfrihet försökte ta reda på den förväntade efterfrågan på biobränsle och hur den skulle påverka skogen skrev han en rapport med rubriken *Skogen räcker inte*. Jag tror att det är precis så. Om vi drar ur proppen och säger att målen kan nås med biobränsle så varsågod, ja, då kommer våra skogar att förvandlas till plantager för biobränsleproduktion.

Det är bra att ministern inte vill det, men jag tror att det är viktigt att regeringen själv skaffar sig en uppfattning om den förväntade efterfrågan och sedan prioriterar bland planerna. Jag har pratat med många aktörer som har skickat in färdplaner för fossilfrihet till regeringen, och de anser att de har skickat in sina planer till just regeringen och förväntar sig någon form av respons. Många förväntar sig nog ett svar på hur mycket biobränsle det är hållbart att producera.

Ministern säger i sitt svar att regeringens politik till exempel är att skyddsvärda skogar inte ska få avverkas. Jag vågar påstå att det är precis det som sker; varje dag avverkas skyddsvärda skogar i Sverige.

Jag var själv vid Brännvinsberget i Ore skogsrike i Rättviks kommun och såg att Sveaskog hade avverkat biologiskt värdefull skog. Också i Sikån i södra Jokkmokk och i Tellejokk, också i Jokkmokk, har Sveaskog avverkat skog som har klassats som biologiskt värdefull, antingen av naturbevakare eller av länsstyrelsen.

Det här sker alltså hela tiden, så vi behöver en skogsolitik som tar mycket större hänsyn till biologisk mångfald.

Ministern säger i svaret att hon vill ha incitament för hållbart skogsbruk, och det är viktigt. Vad kan det handla om för incitament?

Den skogsutredning som kommit pekar enligt mitt förmenande åt helt fel håll. Man vill ta bort registreringen av nyckelbiotoper och korta handläggningstiderna för avverkningsansökningar, vilket gör det svårare att få insyn i vilka avverkningar som ska göras. Vidare ska skydd göras med frivillighet, inte regleras. Det känns inte som en önskvärd utveckling.

Vad kommer den bioekonomistrategi som ska tas fram att ha för status? Jag är orolig för att det blir ännu en strategi som pekar ut biobränsle som en fantastisk lösning på allt. Men det kan det inte vara. Stora delar av transportsektorn ska över huvud taget inte förlita sig på biobränsle, anser jag, utan där kan man i stället elektrifiera och ha ett mer effektivt transportsystem.

Fru talman! Jag skulle vilja ha ett mycket tydligare besked från ministern. Hur ser regeringen på de inspel som har kommit från färdplanerna? Tänker regeringen prioritera bland dem avseende hur mycket biobränsle som kommer att användas? Kan ministern ange en nivå? I dag använder vi väl ungefär 20 terawattimmar biobränsle per år i Sverige. Ska det vara mer eller mindre än så?

Anf. 12 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jag tackar Jens Holm för frågorna. Det här är verkligen relevanta frågor och en komplex frågeställning. När vi nu står inför denna stora omställning ska vi såklart ställa oss dessa frågor.

Vi måste självklart värna om våra miljö- och klimatmål, men det ska inte vara antingen det ena eller det andra, utan vi ska göra alltsammans.

När det gäller bioekonomi, biobränslen och biomassa är det viktigt att det används där det gör mest nytta men utan att tumma på våra miljökvalitetsmål.

Vi vet att hållbara ekosystem är viktigt för att behålla den biologiska mångfalden, och som jag sa inledningsvis ser vi tyvärr en nedgång i biologisk mångfald i våra skogar, bland annat för skogslevande fåglar. Detta måste vi ta på allra största allvar.

Låt mig påpeka att ingen regering har satsat så mycket på skydd av värdefulla skogar som den nuvarande. Mellan 2015 och 2019 inrättades det drygt tusen nya och utvidgade naturreservat som innehåller cirka 150 000 hektar värdefull skog.

Vi har också en rad satsningar i januariavtalet som vi har aviserat i budgetpropositionen för 2021. Vi höjer anslaget för skydd av värdefull natur med 1,7 miljarder kronor. Även anslaget för skötsel av värdefull natur har ökat.

Arbetet med grön infrastruktur fortsätter. Grön infrastruktur är ekologiskt funktionella nätverk av naturområden som brukas och förvaltas så att biologisk mångfald bevaras och ekosystem främjas. Detta är nödvändigt för att våra naturligt förekommande arter ska ha livskraftiga populationer.

Ett nytt Sveaskogsprogram ska också genomföras. Det statliga skogsbruket ska vara ett föredöme för hållbart skogsbruk och ta stor naturhänsyn. Det är också en del av januariavtalet.

Den skogsutredning Jens Holm nämner har regeringen tagit emot, och vi kommer att skicka ut betänkandet på remiss. Vi har inte analyserat den ännu, så jag kan inte kommentera den.

Jag har redan redogjort för olika incitament för hållbart skogsbruk och de stora budgetsatsningar regeringen gör. Men vi behöver förstås ta ytterligare steg för att se till att det utvecklas nya tekniker så att skogen och skogsråvaran kan nyttjas på ett mer hållbart sätt ur flera perspektiv, bland annat givetvis biologisk mångfald.

Så till hur mycket biomassa vi kommer att behöva till 2030 eller 2050. Vi ser en enormt snabb omställning i detta nu av näringsliv och transportsektor. I november var 38 procent av alla nybilar som såldes laddbara. Det förutspådde ingen för ett år sedan, nej, inte ens för ett halvår sedan. Utvecklingen går alltså mycket snabbare än vad vi trodde.

Med den reduktionsplikt vi har infört ser vi ett ökat behov till 2030. Men om elektrifieringen fortsätter som nu kommer behovet att bli mycket mindre.

Anf. 13 JENS HOLM (V):

Fru talman! Det vore faktiskt intressant att höra hur stort behovet av biobränsle kommer att bli med anledning av reduktionsplikten. Denna plikt innebär att det är obligatoriskt att blanda i mer och mer biobränsle i bensin och diesel.

Jag ställde denna fråga till riksdagens utredningstjänst och fick svaret att vi 2030 kommer att behöva ungefär 40–60 terawattimmar biobränsle. I dag har vi totalt 20 terawattimmar, så det är alltså en mycket kraftig ökning – och det bara med anledning av reduktionsplikten. Vi har också färdplanerna, som är föremålet för dagens debatt.

För mig går matematiken inte ihop. Jag kan mycket väl tänka mig att vi kan ha en betydande nationell produktion av hållbara biobränslen. Vi har ett stort skogsbruk i Sverige och pappers- och cellulosaindustrier. Där skapas det restprodukter som man kan göra biobränsle av. Men inte kan det räcka till en 70-procentig, 86-procentig eller 100-procentig ökning av biobränsleanvändningen i Sverige.

Det får helt enkelt bli lite mer nischat, och därför är det viktigt att regeringen går in och prioriterar bland färdplanerna och säger vad man tror och inte tror på. Men någon sådan plan ser jag dessvärre inte från regeringen.

Vad gällde incitament för hållbart skogsbruk var det som ministern tog upp budgetanslag för att skydda mer skog. Det håller vi i Vänsterpartiet fullt ut med om. Vi anslår till och med mer pengar än vad regeringen gör. Incitament för ett hållbarare skogsbruk är till exempel att främja kontinuitetsskogbruk där man inte kalhugger hela skogen. Är det sådana saker som ministern tänker sig? Det hoppas jag i varje fall.

Fru talman! Jag vill tacka för debatten. Jag tror att vi måste återkomma i fler debatter om biobränsle, hållbarhet och klimatomställning, för det är viktigt.

Anf. 14 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jens Holm nämnde några siffror här om hur mycket bioenergi som används. Det stämmer att cirka 17 terawattimmar går till bio-

drivmedel i dag. Reduktionsplikten skulle kunna leda till ett biodrivmedelsbehov på cirka 45 terawattimmar.

Men detta är inte allt som används. Totalt i samhället används 87 terawattimmar bioenergi. Mycket av det är flis som går till uppvärmning. Det finns verkligen möjligheter att omdisponera inom det som redan finns och redan används.

Hur ska vi prioritera? Vi ska använda biomassan där den gör mest nytta. Vi ser att teknikutvecklingen går enormt snabbt. Går man tillbaka historiskt ser man att prognoser sällan slår in. Vi är väldigt smarta på effektivisering och att hitta nya tekniker.

Med tydliga krav på hållbarhet och rätt prissignaler kan marknaden allokera den tillgängliga biomassan dit där den får mest och bäst avkastning. Troligtvis ska vi använda biomassan som ersättning för fossila insatsvaror först och främst i beständiga produkter som alltmer förädlade produkter och inte som bränsle primärt.

Biobränslen kan användas som en brygga till att snabbt fasa ut fossila bränslen. Vi har väldigt många bilar med förbränningsmotorer i dag. Vi kan inte skrota dem. De har en livslängd på i genomsnitt 17 år. Det är också ett sätt att få med alla människor i den omställning vi behöver göra.

Men vi ska göra det inom ramen för de beslutade miljö kvalitetsmål som vi behöver respektera för att vi ska ha en levande natur, som vi också är beroende av.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### **§ 10 Svar på interpellation 2020/21:112 om exporten av elbilar till Norge**

Anf. 15 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Edward Riedl har frågat finansministern vad ministern menar med ställningstagandet att elbilsexporten till Norge bör minska, och vilken nivå på elbilsexporten från Sverige till Norge ministern kommer att betrakta som rimlig innan reglerna för fordonsbeskattningen görs om.

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

Antalet elbilar och laddhybrider som säljs i Sverige och som sedan exporteras till utlandet har ökat under de senaste åren, även om de allra flesta bilar som säljs i Sverige fortfarande stannar i landet. Statistik från myndigheten Trafikanalys visar att ungefär var fjärde elbil eller laddhybrid som säljs i Sverige exporteras inom fem år. En majoritet av de exporterade laddhybriderna och hälften av de exporterade elbilarna hamnar i Norge.

Export från Sverige av dessa begagnade bilar innebär att omställningen i Sverige till en fordonsflotta som inte är beroende av fossila drivmedel fördröjs genom att utbudet av begagnade elbilar minskar på den svenska marknaden. Det innebär också att svenska skattemedel går åt till att finansiera andra länders omställning till en mer miljövänlig fordonsflotta.

Det bör dock i detta sammanhang framhållas att Sverige är en del av EU:s gemensamma inre marknad, och begagnade bilar är en handelsvara som alla andra. Den europeiska marknaden är betydligt större än den svenska varför det är naturligt att en del av de miljöbilar som byter ägare

säljs till utlandet. Från Sverige exporterades det dock tio gånger fler begagnade bensin- och dieslbilar än begagnade miljöbilar under 2019.

I syfte att motverka export från Sverige av subventionerade miljöbilar har Miljödepartementet skickat ut ett förslag på remiss om att mottagare av bidrag vid köp av miljöbil, i form av klimatbonus, ska bli återbetalningsskyldig av bidraget om bilen exporteras inom fem år. Remisstiden löpte ut den 23 november i år. Departementet kommer nu som vanligt att analysera inkomna synpunkter.

Min ambition är att en sådan återbetalningsskyldighet av klimatbonusen ska införas under 2021. Det är dock viktigt att utformningen av återbetalningsskyldigheten inte strider mot EU:s regler för den inre marknaden.

Anf. 16 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Den som lyssnar kanske funderar på vad bonus–malus är. Många vet det, men inte alla. Det är i grunden en teoretisk produkt där man ska överbeskatta bensin- och dieslbilar för att sedan kunna subventionera renare elbilar, elhybrider och så vidare.

Grundtanken var möjligen god. Mitt eget parti var med under införandet av systemet, även om jag själv personligen var tveksam vid införandet. Det som dessvärre har hänt är att vi har sett vad den här teoretiska produkten har åstadkommit.

Om man tar en helt vanlig folkvagn, Tiguan till exempel, kostade den årliga beskattningen av en sådan som går på diesel ungefär 2 500 kronor 2014, innan man införde detta. Efter årsskiftet, med bonus–malus och förstärkningar i det systemet, kommer det att kosta ungefär 14 500 kronor i fordonsskatt sex år senare. Det är en ganska remarkabel höjning. Då är bilen ändå en av de bilar som har fått en mindre höjning än många andra.

Fru talman! Det som har hänt är att den som tjänar mindre pengar och har råd att köpa en begagnad bil som går på bensin eller diesel har fått se att andrahandsvärdet trycks upp av de höjda nybilspriserna på grund av bonus–malus-systemet. Den som tjänar mindre subventionerar bilar till den som tjänar mer. Det har blivit den praktiska konsekvensen av detta. Det har också blivit så att Norrland och landsbygden subventionerar bilar för dem som bor i våra städer. Det är där de dyra elbilarna säljs och där man plockar ut bonusen.

Det som också har hänt, och det är vad min interpellation handlar om, är att hårt arbetande människor runt om i detta land som kör sina bensin- och dieslbilar till och från arbetet, hämtar sina barn från olika fritidsaktiviteter och kör hem lite mat till sin gamla mamma betalar en enorm överbeskattning i Sverige i fordonsskatt. Det gör de antingen i form av att de köper en ny bil eller köper en begagnad bil där andrahandsvärdet har tryckts upp av systemet.

Det som händer med en stor del av de pengarna är att de far över till Norge. Det är hundratals miljoner kronor i form av subventionerade elbilar som förs över till Norge. Det kan man tycka vad man vill om. Jag läser i ministerns svar att det finns ett visst huvudbry i detta. Men det jag ser är ett mycket större problem.

Människor med mindre marginaler ute på landsbygden, som redan jobbar och sliter väldigt hårt, ska sitta och bekosta elbilsomställningen i Norge

till människor där som har väldigt mycket pengar. Det kan jag inte riktigt förstå.

Fru talman! Till detta döms systemet också ut av expertmyndigheter, Riksrevisionen och Finanspolitiska rådet. Alla de hävdar att det är ett otroligt dyrt och ineffektivt sätt att försöka ställa om den svenska fordonsflottan på.

Jag är glad att vi moderater åtminstone har intagit ställningen att vilja avskaffa det här systemet därför att det inte uppnår det som från början var grundtanken. Jag tycker inte att hårt arbetande människor i Sverige ska bekosta klimatomställningen i Norge.

Fru talman! Jag läser i svaret att ministern och regeringen vill göra någonting åt detta. Min fråga till ministern är: Om det är på det sättet att man inte lyckas stoppa elbilsexporten till Norge, det vill säga uttaget från svenska skattebetalare för att subventionera elbilar i Norge, är ministern då beredd att avveckla systemet och hitta ett annat bättre system för att främja omställningen av fordonsflottan?

Anf. 17 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Bonus–malus är ett system där miljö- och klimatsmarta bilar ska löna sig och betalas av malusen, straffskatten. Elbilar är ju någonting som vi vill ha på de svenska vägarna. Vi vill ha nya, fina bilar med den senaste tekniken, både för säkerhet och för miljö.

I svaret redogör ministern för det arbete som bedrivs i regeringen och den remiss som har gått ut. Enligt den ska de som köper en elbil få en bonus, och om bilen exporteras inom fem år ska de bli återbetalningsskyldiga – så har jag förstått det. Då vill jag fråga ministern om hon ser att incitamentet kan begränsas om de som har råd att köpa en elbil ska kunna bli återbetalningsskyldiga om samma fordon exporteras under de närmaste fem åren.

Anf. 18 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jag tackar ledamöterna för frågorna.

Jag vill börja med att understryka att de utvärderingar som Edward Riedl hänvisar till inte innefattar bonus–malus-systemet. Vi har fått en väldigt hattighet i och med supermiljöbilspremien som alliansregeringen införde. Problemet med export av miljöbilar är heller ingenting nytt. Det man inte har tagit in i utvärderingarna är just det faktum att de utsläppande bilarna i det här systemet finansierar bonusen för de lågutsläppande bilarna. Det gör att skattebetalarna inte behöver betala för det.

Jag vill också understryka att den nya skatten gäller för nya bilar, inte för de äldre bilar som redan rullar på våra landsvägar. Detta är ett sätt att försöka förändra nybilsstrukturen, och en sådan förändring ser vi redan.

Man ska inte heller tro att nya, stora, tunga dieselbilar, suvar, är billigare än nya elbilar. De ligger ungefär i samma prisklass, skulle jag säga. Nu kommer det också elbilar som är mycket billigare än för bara något år sedan. Också det är väldigt mycket ett resultat av politik som visar vägen: Nu är vi intresserade av den här marknaden.

Tidigare var Norge den främsta elbilsmarknaden. Nu ligger Sverige i topp i EU för nybilsförsäljningen av laddbara bilar – 38 procent av de nya bilar som såldes i november var laddbara. Det skulle jag väldigt mycket



vilja tillskriva bonus–malus-reformen. Innan den infördes var det 5 procent.

Utvecklingen går alltså väldigt snabbt, och naturligtvis faller också priserna.

Jag skulle också, apropå att bo på landsbygden, vilja säga att driftskostnaden för en elbil är 10 procent av kostnaden för en fossildriven bil. Att ladda med förnybar el, att ha möjlighet att ladda där man bor och inte behöva åka till en bensinstation och betala väldigt mycket för att tanka varje gång, till exempel om man har långt till arbetet, innebär enorma fördelar inte minst för landsbygden. Den som bor på landet har möjlighet att ladda där man bor, över natten. Vi har nu också mellanklassbilar som har en räckvidd på 45 mil.

Jag tycker alltså att det är väldigt populistiskt att säga att detta drabbar människor på landsbygden. Vi ser också att försäljningen av laddbara bilar inte bara sker i storstäderna. Flera av våra landsbygdslän ligger faktiskt också i topp.

Moderaterna vill däremot subventionera fossila bränslen genom att sänka bensinskatten med 7 miljarder i sin budget. *Det* är att slösa med skattebetalarnas pengar, vill jag verkligen säga. Vi har en klimatkris; vi behöver ställa om.

Sofia Westergren frågar vad jag tycker om återbetalningsskyldigheten. Den här frågan har varit ute på remiss, och vi behöver lösa den på ett bra sätt. Förslaget från Miljödepartementet är att om man säljer sin elbil tidigare än inom fem år måste man avtala med den man säljer till att om denna person exporterar bilen till ett annat land kommer återbetalningsskyldigheten att ligga på den som exporterar bilen, inte den som har köpt bilen i första ledet.

Anf. 19 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig först visa ministern denna rubrik i min mobiltelefon. Det kanske inte syns, men det är från Riksrevisionens rapport. Rubriken är ”Ineffektivt stöd till miljöbilar” – vi kanske kan resonera om detta sedan.

I de rekommendationer som Riksrevisionen ger till regeringen – Riksrevisionen jobbar ju på uppdrag av Sveriges riksdag med att granska det regeringen gör vad gäller mål och annat – är det ganska tydligt, fru talman, att Riksrevisionen dömer ut det här systemet. Det gör även andra expertmyndigheter. Finanspolitiska rådet med flera säger att detta är ett dåligt och dyrt sätt.

Dessutom är kritiken mycket hård vad gäller att dessa elbilar, som subventioneras av hårt arbetande människor i det här landet, exporteras till Norge. Den kritiken är mycket tuff från Riksrevisionen och andra, fru talman. Jag vet inte vad ministern hänvisar till i övrigt, men för den som vill går det att läsa om den kritiken och om rekommendationerna från Riksrevisionen.

Sedan blir jag lite förbluffad när miljöministern, fru talman, står och säger att människor på landsbygden borde köpa elbilar eftersom det blir så mycket billigare för dem – precis som om folk vore korkade och inte gjorde det som vore ekonomiskt rätt och riktigt. Det tycker jag nästan är provocerande, fru talman.

Prot. 2020/21:47  
4 december

-----  
Svar på  
interpellationer

Skälet till att människor inte köper elbilarna är ju att dessa fortfarande är väldigt dyra. Det är skälet till att de som inte har råd nu straffbeskattas för att de inte har råd att ställa om och för att de som har råd att ställa om ska få ännu billigare elbilar.

Sedan minns jag inte ordvalet, men ministern talade också om att detta inte skulle drabba landsbygden särskilt hårt. Då kan man titta på de kommuner där elbilarna säljs och de kommuner där elbilarna inte säljs. Topp 10-kommunerna tror jag att ministern nästan skulle kunna rabbla upp från huvudet, för det är i princip kommuner här Stockholm. Det är där de flesta elbilarna säljs. När det gäller de kommuner där minst elbilar säljs får man ta sig upp till Norrland. 3 av de kommuner som har minst försäljning av elbilar finns i mitt län, Västerbottens län, som har 15 kommuner. Det är alltså en mycket tydlig skillnad på var elbilarna säljs.

Det detta system har åstadkommit är att de som tjänar mindre pengar får betala massor av straffskatter för att de som tjänar mycket pengar ska få köpa dyra, fina lyxbilar. Det är den ena konsekvensen som systemet har inneburit. Sedan har vi också en överflyttning från land till stad. Bilarna säljs i de stora städerna – det är bara att titta på i vilka kommuner dessa bilar säljs så blir den bilden mycket tydlig, fru talman.

Det som kanske är allra mest provocerande är det jag ställde frågan om. Inte nog med denna förflyttning från dem som tjänar lite till dem som tjänar mycket, från dem som bor på landsbygden till dem som bor i staden; det sker också en överflyttning av pengar från hårt arbetande människor i det här landet som behöver bilen för att ta sig till och från jobbet till att bekosta elbilsomställningen i Norge. Det är ju det denna interpellation handlar om: det stora dränage av pengar som går från svenska skattebetalare, vilka överbeskattas på ett sätt ingen annan gör i Europeiska unionen vad gäller ägandet av bilen. De pengarna förflyttas till stor del, hundratals miljoner varje år, för att norrmän ska kunna köpa subventionerade Teslor och annat. Det, fru talman, tycker jag är väldigt dåligt.

Det var det min fråga handlade om: ifall miljö- och klimatministern kan tänka sig, om detta fortgår och inte går att stoppa, att kanske avskaffa bonus–malus-systemet och se om det går att hitta något annat system som kan främja omställningen. Där har vi nämligen inga olika uppfattningar, fru talman.

Anf. 20 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Jag vill passa på att ställa en fråga till ministern om en familj som har två barn med var sin permobil. Familjen behöver en familjebil för att ge sig iväg på aktiviteter och annat, så som en familj gör. Familjeekonomin har svårt att bära den malus som den här bilen skulle kräva, alltså 35 000 kronor.

Det finns vissa stöd som familjer som den här kan få, men de är mer av engångskaraktär och betalas ut vid bilköp. Jag vill därför fråga om det finns några funderingar på hur man ska kunna stötta de här familjerna. De är beroende av en större bil som kommer att dra på sig mycket malus, men de har inte någon mindre bil som alternativ och heller ingen elbil eftersom de behöver ha en lastkapacitet. Det finns inte något bra alternativ.

Jag vill också kontrollera att jag uppfattade ministerns svar förut rätt. Om A, som köper en elbil, säljer till B och B exporterar – är det då alltså

B som ska betala tillbaka malusdelen? Det var bara en kontrollfråga för min egen del.

Prot. 2020/21:47  
4 december  
-----

Anf. 21 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Jag vill börja med att svara på Sofia Westergrens konkreta fråga.

Förslaget som har remitterats – vi tittar på det och på remissvaren – är att bonusmottagaren blir skyldig att betala tillbaka bonusen om klimatbonusbilen avregistreras av annan anledning än att den skrotas, till exempel för att bilen exporteras, inom fem år från den dagen den ställdes på. Återbetalningsskyldigheten följer alltså bonusmottagaren under fem år även om bonusmottagaren skulle sälja bilen vidare inom Sverige.

För att slippa ändra i lagstiftningen är förslaget att den som har tagit emot en klimatbonus får avtala med köparen vid en export att man ska ha tillbaka de pengarna. Det är den som har tagit emot bonusen som blir återbetalningsskyldig. Annars behöver lagstiftningen ändras, och då kommer det att ta ytterligare minst ett år innan vi kan införa begränsningarna, och det innebär ett år till då den här typen av export kan ske.

Edward Riedl vill poängtera att det här handlar om Norge, och jag vill poängtera att Edward Riedl pratade väldigt mycket om den svenska landsbygden i sitt inledande anförande. Därmed svarade jag på det vis som jag gjorde.

Jag tycker naturligtvis inte att det är bra att en del av miljöbilarna exporteras. Men det är trots allt så att 117 000 bilar exporterades från Sverige förra året, och det var bara 11 000 som var miljöbilar. Det är alltså inte majoriteten av bilarna som går på export som är miljöbilar. Vi har en öppen marknad, och bilar är en vara som alla andra. Vi vill se till att det här inte bromsar omställningen i Sverige och att vi genom det i stället gynnar andra länder med omställningen.

Förra året var det 137 rena elbilar som exporterades från Sverige, och det såldes 15 632 elbilar förra året. 137 exporterades alltså och över 15 000 såldes. Det här är troligtvis ett övergående problem eftersom vi ser en explosion av nya modeller och bilmärken. Jag skulle säga att alla bilmärken nu tar fram laddbilar eller rena elbilar, och vi ser att prisutvecklingen går nedåt i en explosionsartad takt.

Vi har bilar från Sydkorea, Japan, Tyskland och så vidare. Även Volvo kommer nu att verkligen helt satsa på elbilar. Volvos vd sa häromdagen att han vill att bensin- och dieselbilar ska förbjudas för att det är det enda sättet att få snabb fart i den här omställningen. Det är alltså klart att prisbilden kommer att förändras väldigt snabbt.

När vi har väldigt många elbilar på den europeiska marknaden kommer det här problemet att avta. Men regeringen vill förstås bromsa detta i närtid. Förslaget från regeringens sida är att man ska bli återbetalningsskyldig om bilen exporteras inom fem år från att man har fått bonusen.

Återigen vill jag säga att i de granskningar som hittills har gjorts av miljöbilssystem, i plural, har man inte tittat specifikt på bonus–malus.

Anf. 22 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Skälet till att jag nämnde landsbygden i min inledning är att landsbygden är en av de parter som betalar för omställningen till elbilar inne i våra städer. Det är så det faktiskt ser ut. Människor har faktiskt al-

Svar på  
interpellationer

ternativ i städerna. Det finns fungerande kollektivtrafik, men man köper lyxiga elbilar som människor ute i landet sedan ska vara med och subventionera. Det är så det ser ut, och det kan ministern sucka åt precis så mycket som hon vill. Det är verkligheten.

Ministern imponeras av att Volvo vill förbjuda bensin- och dieslbilar och byta ut hela fordonsflottan. Det är knappast revolutionerande att ett företag vill tillverka en massa saker för att kunna sälja dem, utan det är väl närmast väntat.

Däremot håller jag med om att det är bra om tekniken blir billigare så att fler har råd att köpa elbilar. Det vore väl väldigt bra. Problemet är det vi debatterar i dag, och så som det ser ut i dag, att man straffbeskattar dem som inte har kollektivtrafik och dem som inte har råd att köpa de här fina elbilarna. Det är dem man straffbeskattar. Man lägger hela kostnaden för att göra den här klimatomställningen på dem som tjänar lite, på dem som inte har alternativ, på dem som bor i Norrland och på dem som bor på landsbygden.

Så ser statistiken ut. Det var det jag tog upp, fru talman, med ministern. Det är så försäljningssiffrorna ser ut om man tittar på hur det fördelar sig i landet. Det är alltså problemet, och därav har jag ställt de frågor jag har ställt till ministern.

Det jag skulle vilja veta, och det har ministern egentligen inte svarat på, är vad som händer om man inte lyckas stoppa det här utflödet, klimatbiståndet till Norge på hundratals miljoner varje år. Borde vi då inte ompröva detta och hitta något annat sätt att bidra till omställningen av fordonsflottan som inte ger en straffbeskattning för hårt arbetande människor här och skickar pengarna till Norge?

Anf. 23 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP):

Fru talman! Edward Riedl pekar hela tiden på kommuner. Jag tror att man ska titta på befolkningstäthet och försäljningen av dyra suvar i de kommuner som Edward Riedl nämner. Tittar man däremot på hur det ser ut länsvis ser man att statistiken faktiskt ser annorlunda ut, och jämför man med befolkningen finns det en delvis annan bild av detta.

Det förvånar mig inte att de dyraste bilarna säljs i kommunerna med de högsta inkomsterna och att antalet nybilar där är mycket större än på landsbygden. Men jag tycker nog tyvärr att Moderaterna är oerhört populistiska nu i sitt argumenterande. Moderaterna vill också subventionera fossila bränslen genom att sänka bensin- och dieselskatten med 7 miljarder i sin skuggbudget.

Det kommer knappast att gynna landsbygden om man bibehåller beroendet av törstiga bensin- och dieslbilar när vi nu ser en sådan snabb omställning av hela bilindustrin mot laddbara bilar som har en tiondel av driftskostnaderna jämfört med en bensin- eller diesebil. En tiondel! Det är inte bara för att man laddar i stället för att tanka, utan det är också mindre underhållskostnader över huvud taget.

Det här är en väldigt positiv utveckling för dem som är beroende av bil – de som inte har möjlighet till kollektivtrafik – att man faktiskt har en teknisk utveckling nu som är positiv när det gäller att minska såväl luftföroreningar som buller och kostnader.

Jag tycker inte att vi i dagsläget ska ta bort bonus–malus-systemet. Det kommer att komma en tid när det kanske blir överflödigt, men just nu gör det väldigt stor skillnad i processen att ställa om den svenska bilparken.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:47  
4 december

-----  
Svar på  
interpellationer

### § 11 Svar på interpellation 2020/21:89 om krav för permanent uppehållstillstånd

Anf. 24 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Christina Höj Larsen har frågat mig vilka åtgärder jag vidtar för att reglerna för uppehållstillstånd inte ska utformas på ett sätt som leder till dels en oönskad maktbalans på den svenska arbetsmarknaden till arbetsgivarnas fördel, dels försämrade förutsättningar för integration.

Den parlamentariskt sammansatta kommittén om den framtida svenska migrationspolitiken har haft i uppdrag att ta ställning till utformningen av den framtida svenska migrationspolitiken i syfte att fastställa en ordning som är långsiktigt hållbar. Förslagen föreslås träda i kraft när den tillfälliga lagen löper ut.

I kommitténs betänkande föreslås att permanent uppehållstillstånd som huvudregel bara ska få beviljas om vissa krav är uppfyllda. Personen i fråga ska bland annat uppfylla krav på kunskaper i svenska och samhällskunskap och kunna försörja sig. Kommittén föreslår också att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den närmare utformningen av språk- och samhällskunskapskraven samt försörjningsförmågan.

Kommitténs betänkande har skickats ut på remiss med svar senast den 7 december. En proposition kommer sedan att överlämnas till riksdagen så att ny lagstiftning kan träda i kraft när den tillfälliga lagen upphör att gälla den 20 juli 2021. Regeringen kommer naturligtvis att beakta remissinstansernas synpunkter när vi tar ställning till de olika förslagen i den kommande propositionen.

Avslutningsvis vill jag betona att svensk migrationspolitik ska vara human, rättssäker och effektiv.

Anf. 25 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret, som är inspirerande i någon byråkratisk mening, men det är tyvärr inte riktigt svar på den fråga jag har ställt.

A-kassan är den största fallskärmen vi har i landet, och den borde vi avskaffa. Att avskaffa a-kassan vore ett bra sätt att få fram engagemang hos folk för att skaffa en ny utkomst. Så sa Peter Wallenberg en gång på Investors bolagsstämma. Det sammanfattar hur högern i alla tider har ansett att arbetarklassen bäst sporras att arbeta hårdare och anstränga sig mer – om den är hungrig, otrygg och livegen.

Historiskt har vi i arbetarrörelsen mött detta förtryck med kamp för allas lika rätt till frihet, trygghet och en lön att leva på. Framgångsvägen har varit att inte låta löntagarkollektivet splittras, att inte tillåta att min

otrygghet ger arbetsgivaren ett övertag över dig och tvärtom. Att vara en del av den rörelsen förpliktar. Det kräver konsekvent förståelse för solidaritet som förutsättning för våra möjligheter att lyckas mota tillbaka högerens förtryck, otrygghet och ofrihet.

Men nu hör vi allt oftare Socialdemokraterna använda samma argument som högern alltid har gjort. Under täckmanteln integration ska människor spurras med utsatthet och otrygghet. Till och med det mest basala, att få leva med sina barn och den man älskar, ska villkoras. Det hörde vi till exempel häromdagen i *Ekot* när migrationsminister Morgan Johansson sa: På grund av att det här incitamentet finns, att du vet att om du pluggar ordentligt, lär dig svenska, etablerar dig på arbetsmarknaden, skaffar jobb, skaffar bostad, då kommer du också kunna ta hit din familj.

Den tillfälliga begränsningslagen innebar ett skifte när det gäller synen på rättigheter och integration. Från att se rättigheter som en väg till jämlikhet och integration valde en majoritet i riksdagen, under ledning av Socialdemokraterna, att använda rättigheter som belöning för den som lyckas ta sig igenom låsta dörrar – allt för att försöka skrämja bort människor på flykt. De tydligaste exemplen på detta skifte är försörjningskraven för rätten att leva med sin familj och att få permanent uppehållstillstånd.

I den nya asyltagstiftning som ska ersätta den tillfälliga lagen är regeringen inne på samma spår. S vill därmed skapa samma maktobalanser inom asyltagstiftningen som redan finns inom arbetskraftsinvandringen. Det är svårt att tolka på annat sätt än att viljan att hindra och försvåra för människor från andra länder att komma till Sverige har blivit Socialdemokraternas överordnade mål. Det är till och med överordnat arbetarrörelsens historiska kamp för lika rättigheter och större makt till arbetstagen på arbetsmarknaden.

Det är möjligt att man tror att det är framgångsrikt att försöka tillfredsställa brunhögern för att stoppa en väljarflykt. Men det är inte bara oansändigt; det är en nederlagsstrategi. Det är en nederlagsstrategi för den nyanlända löntagaren som är utlämnad åt arbetsgivaren för sin framtida trygghet och möjlighet att träffa sin familj. Det gör det lätt att utnyttja, lätt att underbetala, tafsa på och byta ut och lätt att tysta. Men det är även en nederlagsstrategi för kollegan som arbetar bredvid. Löntagarkollektivet är aldrig starkare än den otryggaste på arbetsmarknaden.

Det är framför allt en nederlagsstrategi för arbetarrörelsen. Ett splittrat löntagarkollektiv där otrygghet drivs fram av en nyanländ arbetarklass är mer utlämnad och otryggt på arbetsmarknaden. Det är ett löntagarkollektiv som tappar den styrka som ligger i sammanhållning och solidaritet. Utan solidaritet krackelerar de värn och välfärdssystem som arbetarrörelsen har byggt upp för den som lever och verkar i Sverige.

Fru talman! Frågan för dagen är varför Socialdemokraterna väljer att göra på det sättet.

Anf. 26 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Jag vill tacka kollegan Christina Høj Larsen, som väcker en så viktig fråga här i riksdagens kammare.

Hungriga vargar jagar bäst, eller hur, Morgan Johansson? Visst är det så? Det är den synen högerpartierna genom tiderna har haft på arbetarklassen. Ju hungrigare och ju otryggare arbetaren är, desto mer motiverad blir den och desto mer kommer den att vilja arbeta.

Vi kan konstatera att Socialdemokraterna under en längre tid har haft samma syn på nyanlända. I stället för humanitära skäl, rättighets- eller anständiga etableringsperspektiv har man eftersträvat att skrämja bort människor på flykt och ställer allt hårdare krav. Socialdemokraternas ordförande i socialförsäkringsutskottet skrev häromveckan i Svenska Dagbladet: ”Vi socialdemokrater kommer göra det som krävs för att Sverige får en permanent och stram asyllagstiftning.”

Är det någonting att eftersträva? Förstår Socialdemokraterna vilka konsekvenser det får för människor som är i behov av skydd, för människor som har slitits från sina familjer, och vad det gör för samhället i övrigt, i synnerhet med en grupp som konsekvent utsätts för regeringens orättvisa?

Bara för att Socialdemokraterna vill vara hårdare blir inte anknytningen till arbetsmarknaden bättre av tidsbegränsade tillstånd och av att det ställs ytterligare krav. Inskränkningarna av möjligheten till permanent uppehållstillstånd innebär att anställbarhet och inte skyddsbehov avgör vem som får permanent skydd. Det i sig är ett brott mot asylrättsliga principer.

Och det i sig tillåter en maktobalans på arbetsmarknaden. Vi vet vilka som återigen får betala priset. Vi har också genom åren sett vad maktförskjutningen till arbetsgivarna har lett till. Vi har sett hur samhällets mest sårbara och marginaliserade utnyttjas på arbetsmarknaden. Det handlar om direkt exploatering, om långa arbetsdagar utan vila, om så kallade provjobb utan löner och om någon tusenlapp i månaden som inte ens räcker till hyra. Man kanske har överlevt för att ta sig till Sverige, men så här går det inte att överleva.

Det har satts i system att det är arbetsgivaren som meddelar myndigheterna om anställning. Det är arbetsgivaren som intygar vid kontroller. Det är arbetsgivaren som kan hota att gå till Migrationsverket om arbetstagaren klagar eller säger ifrån. Det är många gånger arbetsgivaren som avgör om arbetstagaren får stanna eller ska utvisas. Har man ingenting, inga papper eller inkomstkällor, är det lätt att hamna i klorna på dem som exploaterar och i svartjobb utan några rättigheter över huvud taget.

Civilsamhällets organisationer har länge kritiserat och påpekat problematiken med personer som utnyttjas i arbetslivet. Människor accepterar arbeten under slavliknande förhållanden. Så utsatt är nämligen situationen. LO riktar samma kritik. Migrationsministern kommer inte ifrån att all forskning och kunskap på området visar att den trygghet som kommer med permanenta uppehållstillstånd och med möjligheten att leva med sin familj förbättrar möjligheten till etablering.

Det som krävs och behövs är trygghet och gemenskap, precis som vanliga arbetare behöver på arbetsmarknaden. Så fort en sådan trygghet inte skapas för den målgrupp vi talar om i dag möts man nämligen av orättvisa, usla arbetsvillkor och ännu mer utsatthet. Här måste migrationsministern se bortom politiska intressen, för det vore det rätta, riktiga och anständiga.

Anf. 27 ALI ESBATI (V):

Fru talman! Vi fick här höra ett synnerligen innehållslöst svar från ministern. Jag noterar dock slutklämmen där Morgan Johansson på ett innovativt sätt antyder att en aktivt framtingad existentiell osäkerhet i tillvaron för vissa människor i Sverige gynnar ”en human, rättssäker och effektiv” samvaro i landet. Jag kan konstatera både från min egen resa i det

svenska samhället och utifrån andra kunskaper om hur individer och samhällen fungerar i verkligheten att vi har skilda utgångspunkter.

Framför allt är det sådant som Morgan Johansson inte säger som lyser starkast i inlägget. Vi fick från en socialdemokratisk minister höra ett svar helt renons på resonemang som kunde tyda på en grund i arbetarrörelsen. Även om det vore en alltför optimistisk tanke hade man kunnat tänka sig att svaret åtminstone berörde de farhågor och den kritik som den fackliga rörelsen i Sverige har kommit med och som min kollega Christina Höj Larsen refererade till i sin interpellation. Det finns ingenting som ger en glimt av att ministern bryr sig om eller ens förefaller vara medveten om existensen av en arbetsmarknad och ett arbetsliv i Sverige som påverkas av dessa beslut.

Fru talman! När regeringen Reinfeldt tillsammans med Miljöpartiet drev igenom ett nytt regelverk för arbetskraftsinvandring var vi många, även Morgan Johanssons parti, som varnade för vilken effekt det skulle få om man bygger upp ett regelverk där människor i en mycket utsatt social situation skulle göras beroende av enskilda arbetsgivares välvilja. Vi misstänkte att det skulle leda till utnyttjande av människor, dumpning av villkoren inom delar av arbetslivet och skumraskbolag som skor sig. Tyvärr har verkligheten gett oss rätt, och det har varit nödvändigt att i omgångar försöka dämpa upp en del av de brister som regelverket så uppenbart inbjöd till.

Nu är dock Morgan Johansson, med hurrarop högerifrån, beredd att aktivt skapa sådana förutsättningar i villkoren för något som kan bli många fler människor i Sverige. Det skulle få större påverkan på arbetsmarknaden här. Det är detta som väntar, utöver det lidande som man utsätter människor för som söker skydd i Sverige.

Vi ser redan nu ett smakprov på detta i effekterna av den tillfälliga lagen och de grupper som i dag kommer i kläm i asylsystemet. För några dagar sedan kunde man läsa ett reportage i Dagens Nyheter med rubriken ”Ensamkommande vittnar om en parallell arbetsmarknad – blir lurade att arbeta gratis”. En av dem som intervjuas berättar om att man får provjobba utan lön. Man berättar om lön som betalas ut på papperet men som sedan går tillbaka till ägaren. Vi vet också att det finns företag som vill sälja arbetskontrakt för dyra pengar. Det öppnas upp möjligheter att utnyttja människor genom droghandel, sexuella övergrepp och annan kriminalitet.

Varför? Jo, för att Morgan Johansson och den koalition av villiga som han har samlat i migrationspolitiken hellre vill skicka avskräckande signaler än att ta ansvar för skapandet av förnuftiga och solidariska lösningar som stärker vårt samhälle i stället för att dra isär det.

Att politiska och ekonomiska krafter som aldrig har haft jämlikhet och solidaritet som ledstjärnor attraheras av en sådan politik är begripligt. Men det är ärligt talat ganska trist att en socialdemokratisk minister tävlar om att ställa sig i samma arbetarfientliga hörn.

Jag får kanske omformulera den fråga som finns i interpellationen: Hur kommer det sig att ministern vill utforma regler för uppehållstillstånd på ett sätt som leder till en önskad maktbalans på den svenska arbetsmarknaden till arbetsgivarnas fördel? Hur kommer det sig att man vill ha det trots att det så uppenbart ger försämrade förutsättningar för integration av de människor som har kommit till Sverige?



Fru talman! Jag förstår att ni tycker att mitt svar var byråkratiskt och innehållslöst. Låt oss då råda bot på det. Jag tar gärna en ideologisk diskussion om detta med Vänsterpartiet. Här avslöjas nämligen en stor skillnad mellan socialdemokrater och vänsterpartister.

Det är så förfärligt lätt för vänsterpartister att säga att människor har rättigheter. Men det är också så förfärligt svårt för vänsterpartister att säga att människor också har skyldigheter, att de har vissa plikter, att de har skyldighet gentemot sina medmänniskor men också mot samhället som de lever i i stort. Jag hör över huvud taget aldrig någon vänsterpartist tala om att människor har vissa skyldigheter.

För oss socialdemokrater är detta en del av vårt sätt att bedriva politik. Det är en del av vår historia: rätt och plikt. Rättigheter och skyldigheter är vad välfärdsstaten – den välfärdsstat som vi socialdemokrater har varit med om att bygga upp – vilar på. Människor ska ha sociala rättigheter, rätt till arbete, rätt till bostad, rätt till en bra uppväxt när de är barn, rätt till utbildning, men de har också vissa skyldigheter.

Dessa skyldigheter innebär bland annat att man ska göra vad man kan för att bidra till samhället. Man ska utbilda sig så att man kan få ett jobb och kunna ta hand om både sig själv, sin familj och sina anhöriga. Man ska vara en del i samhället; man ska göra vad man kan. Rätt och plikt vilar det socialdemokratiska välfärdssamhället på.

Detta är också en viktig del i vår historia när vi talar om den socialdemokratiska arbetslinjen. Det har alltid varit det. Man ska ha stöd, utbildning och möjlighet att komma in på arbetsmarknaden. Men man måste också arbeta själv och se till att göra vad man själv kan för att verkligen ta emot allt det stöd och annat som finns.

På detta sätt är våra socialförsäkringar uppbyggda. Min fråga till Vänsterpartiet är: Vill ni även avskaffa de intjänade förmånerna? Det ligger ju till så att när man jobbar får man en sjukförsäkring som baseras på den inkomst som man har. Man får en pension som baseras på den inkomst som man har haft. Man får en a-kassa som baseras på den inkomst som man har haft. Vill ni avskaffa även detta? Är det här att ställa för höga krav?

Fru talman! Detta blottlägger faktiskt en skillnad. Vår hållning är att människor har både rättigheter och skyldigheter. Det avspeglas också i det förslag som betänkandet handlar om. Man får tillfälliga uppehållstillstånd, men efter tre år får man en möjlighet att söka om ett permanent uppehållstillstånd. För att kunna få det ska man kunna försörja sig och ha grundläggande kunskaper i svenska och grundläggande kunskaper om hur det svenska samhället fungerar. Det blir även ett vandelsprov, det vill säga man ska inte ha begått några allvarliga brott.

Är det för mycket begärt? Är det för högt ställda krav om man ska leva i detta land permanent att man ska kunna försörja sig? Vi talar om ett försörjningskrav på 15 000, 16 000 eller 17 000 kronor i månaden. Det är ungefär där det kommer att ligga. Är detta för mycket begärt?

Om man ska leva permanent i det här landet är det för mycket begärt att man ska ha grundläggande kunskaper i svenska? Är det för mycket begärt att det finns ett krav att man ska veta ungefär hur det svenska samhället fungerar? Det tycker inte jag, utan det är ganska självklart.

Det här snarare befrämjar integration. Det gör ju att man har något att se fram emot. Möjligheten att få ett permanent uppehållstillstånd baseras på att man har tillgodogjort sig detta. Man ska förstås få allt det stöd, den hjälp och den utbildning som det svenska samhället kan uppbringa. Men det måste enligt min uppfattning, fru talman, finnas en rimlig balans mellan rättigheter och skyldigheter. Jag påstår att det har varit en bärande del i det socialdemokratiska välfärdsbygget under alla tider.

Anf. 29 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Fru talman! Jag förstår att migrationsministern inte så gärna vill tala om det vi ställer frågor om, nämligen den maktobalans som verkligen finns nu på arbetsmarknaden och de konsekvenser som vi ser.

När den tillfälliga begränsningslagen presenterades var LO mycket kritiskt, eftersom reglerna fullständigt liknar reglerna för arbetskraftsinvandring. Dessa har ju verkligen öppnat för ett omfattande missbruk.

Farhågorna har besannats. Ali Esbati berättade nyss om ett reportage i DN som jag tror att vi alla nog har läst. Där beskrivs hur Erfan, Naqib och många andra med tillfälliga uppehållstillstånd tvingas jobba 13-timmarspass för 7 000 kronor i månaden men har kontrakt som på papperet uppfyller kraven för permanent uppehållstillstånd. En del tvingas betala tillbaka delar av lönen till arbetsgivare. Vissa företag vill sälja anställningskontrakt för 160 000 kronor. Det är precis som för arbetskraftsinvandringen.

Polisen i Stockholm säger att de ser detta hela tiden. Det handlar om människor som är totalt utsatta och som inte vågar säga något för att de då kommer att anges till Migrationsverket.

Jag vill påminna om det fackliga löftet. ”Vi lovar och försäkrar att aldrig någonsin, under några omständigheter, arbeta på sämre villkor eller till lägre lön än det vi nu lovat varandra. Vi lovar varandra detta i den djupa insikten om att om vi alla håller detta löfte så måste arbetsgivaren uppfylla våra krav.” Så lyder det fackliga löftet.

Det är ett löfte som ska garantera att kollegor inte ställs mot varandra på arbetsplatsen. Tyvärr slår Socialdemokraternas migrationspolitik effektivt sönder förutsättningar för nyanlända löntagare med antingen arbetstillstånd eller tillfälliga tillstånd att hålla det löftet.

Hur ska man kunna säga ifrån vid sexuella trakasserier eller sexuellt utnyttjande om möjligheten att stanna kvar i Sverige eller att återse sina barn står på spel?

Hur ska man kunna kräva en trygg arbetsmiljö med skyddsutrustning och säkra rutiner om man vet att arbetsgivaren kan dumpa en vid minsta krav?

Hur ska man kunna kräva att få den lön man utlovats eller den reglerade arbetstid som finns på papperet om man vet att arbetsgivaren som stoppar lönen i fickan också har makten över ens framtid?

Och framför allt: Hur ska man kunna använda sig av den fackliga gemenskapen och solidariteten när man är så utsatt?

Jag kan konstatera, fru talman, att Socialdemokraternas migrationspolitik ökar den utsattheten på arbetsmarknaden och ger arbetsgivarna mer makt. Socialdemokraterna ser uppenbarligen inte nyanlända som en del av arbetarkollektivet. Frågan är om de inser vart det leder.

Varför ska Naqib riskera tryggheten i ett permanent uppehållstillstånd för att han vill ha samma rätt till rimliga arbetstider som Hanna? Varför ska Erfan inte ha samma makt att säga ifrån när chefen inte betalar den lön han lovat? Varför ska Fatemeh riskera sin möjlighet att träffa sina barn för att hon inte låter chefen tafsa?

Det är den här verkligheten på arbetsmarknaden vi diskuterar i dag. Jag vill veta hur migrationsministern ser på den situationen och vad han tänker göra för att den ska upphöra.

Anf. 30 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Vi fick ju inget svar på interpellationen, så jag tackar Morgan Johansson för svaret nu.

En sak ska jag göra jäkligt klar för Socialdemokraterna och migrationsministern, och det är att människor har rättigheter. Att Morgan Johansson helt plötsligt gör människor till skyldighetsbärare och gör rättighetsfrågor till ordningsfrågor säger allt om den högerpolitik han eftersträvar. Det är tydligt att migrationsministern måste se bortom kortsiktiga politiska intressen. Jag tycker att det är dags för honom att prata om frågorna vi väcker i debatten i dag.

Det som måste göras är att erbjuda permanenta uppehållstillstånd och goda möjligheter till familjeåterförening. Det borde varje socialdemokrat eftersträva. Jag tror att internationell solidaritet och arbetsrätt var viktiga nyckelord när Morgan Johansson klev in i Socialdemokraterna. I dag hör vi något helt annat. Nu får inte ens människor födda utanför Sverige vara en del av arbetarkollektivet.

Varför återupptar inte migrationsministern en maktbalans som ger alla arbetare samma makt att säga ifrån mot chefen? Varför ska inte alla arbetare ha samma rätt till rimliga arbetstider och löner? I stället har vi en ökad maktobalans som sätter arbetare i kläm på värsta otänkbara sätt. Vi har sett hårdare arbetsuppgifter. Vi har hört om krav på återbetalning under bordet och längre arbetspass. Det värsta av allt i en sådan situation är tystnaden. I en utsatt situation kan man inte säga ifrån, eftersom man ständigt känner sig hotad. Man har något hängande över sig. Den här maktobalansen inom asyltagstiftningen drabbar oss alla. Tysta arbetsplatser drabbar oss alla.

Anf. 31 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag vill i all vänlighet påminna ledamoten om att svordomar inte hör hemma i riksdagens talarstol.

Anf. 32 ALI ESBATI (V):

Fru talman! Ministern försökte sig på en ideologisk debatt – med ganska begränsad framgång, skulle jag säga, eftersom det var oklart vem han argumenterade mot. Ingen av oss som är uppe i den här debatten har ifrågasatt några skyldigheter som skulle tas bort från människor. Vi pratar om lika rättigheter och skyldigheter, och det är det som är poängen.

Vi vill inte heller ta bort några intjänade inkomstbortfallsförsäkringar. Det är möjligt att det här är en frustration som kommer av att ministern har fått argumentera mot regeringskollegorna i MP eller dem som han samarbetar med i Liberalerna och Centerpartiet. Vi stöder starkt den typen av försäkringar. Men vi stöder också att man ska ha rätt till sjukförsäkring när man är sjuk och att man ska ha rätt till ersättning om man blir arbetslös

och är med i systemen. Det är det som är poängen här. Man ska få vara med i systemen. Annars är man i en så utsatt situation att det blir problematiskt även för alla andra. Alla andra som jobbar och sliter i det här samhället kommer att få känna av vad det innebär att det på arbetsmarknaden kommer en stor grupp människor som är desperata och som därmed kommer att kunna behöva ta vilka jobb som helst under vilka villkor som helst. Det är den solidaritetstanken som gör att LO i sina remissvar kommer med kritik, och det är den solidaritetstanken som helt saknas i ministrarnas svar.

Frågan är här: Vad är det positiva med att placera människor i limbo i Sverige? Det är det som är kärnan här. Jag tror tyvärr att det här handlar om dålig signalpolitik från Morgan Johanssons sida. Det är beklämmande både i sig och därför att det leder till så stora problem för så många människor i Sverige i dag.

Anf. 33 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Vem argumenterar jag mot? Jag argumenterar naturligtvis mot er andra som deltar i debatten. Ni ifrågasätter ju alla krav för permanenta uppehållstillstånd. Ni menar att det inte ska finnas några sådana krav. Det är det jag argumenterar mot. I välfärdspolitiken generellt sett och i integrationspolitiken måste man ha både rättigheter och skyldigheter. Därför behöver det också finnas krav. Det jag argumenterar mot är er hållning. Ni tycks vilja gå tillbaka till den gamla ordningen, det vill säga att man ska ha permanenta uppehållstillstånd från första dagen.

Jag vill erinra om vad det var som hände 2015. År 2015 tog Sverige emot 163 000 asylsökande. 12 procent av alla asylsökande som kom till EU kom till Sverige. Vi hade ett asylsystem som höll på att bryta ihop. Det kom 10 000 i veckan när det var som mest för nästan exakt fem år sedan. Då gick vi fram med åtstramningar: gränskontroller, id-kontroller och den tillfälliga lagen. Vänsterpartiet röstade emot alla de åtstramningarna. Hade Vänsterpartiet fått som de ville vid det tillfället hade asylsystemet brutit samman. Då hade vi kanske haft ytterligare 100 000 asylsökande 2016. Det hade vi inte klarat av. Men det är historia nu.

Vad var det då som ledde fram till flyktingkrisen? Jo, det var att Sverige hade en lagstiftning som helt avvek från vad som gällde i övriga EU. Vi hade den generösaste asylpolitiken i hela EU. Det handlade bland annat om att vi var det enda land som i praktiken hade permanenta uppehållstillstånd från första dagen. Det är inte konstigt att människor söker sig till det land som har den generösaste lagstiftningen i hela EU. Då blir det precis på det sättet. Dit ska vi inte igen, utan det förslag som nu ligger på bordet handlar om en övergång till tillfälliga uppehållstillstånd.

I likhet med så gott som alla andra länder ska vi alltså ha tillfälliga uppehållstillstånd. Man ansöker om asyl i Sverige. Om man är utsatt för förföljelse eller flyr från krig ska man ha rätt att få skydd under en period. Sedan uppkommer frågan: När ska man få permanent uppehållstillstånd? När ska det finnas en möjlighet för en att stanna här i Sverige permanent? Vi säger att det bör finnas vissa krav för det. Om man avser att vara kvar i Sverige, bli en del av landet och kanske så småningom också få medborgarskap bör det finnas vissa skyldigheter förknippade med detta. Det är därför vi ställer försörjningskravet. Man ska inte ha begått några allvarliga

brott. Man ska också ha grundläggande kunskaper i svenska och i hur samhället fungerar.

Vi klarade av flyktingkrisen under de här åren. Det var många som sa att statsfinanserna skulle haverera och att arbetslösheten skulle öka. En del sa också att försämrade integration skulle bli en effekt av den tillfälliga lagen. Det blev tvärtom. Integrationstakten fördubblades faktiskt nästan i den meningen att den tid som det tog för en nyanländ att komma in i det svenska samhället halverades i förhållande till alliansåren. Integrationen förbättrades alltså under de här åren, trots den kritik som då fördes fram mot den tillfälliga lagen i remissvaren. Vi klarade alltså av den krisen. Men den grundläggande ideologiska frågan här handlar om vilken hållning man ska ha till människor. Ska de bara ha rättigheter, eller ska de också ha skyldigheter?

Obalanserna på arbetsmarknaden måste bekämpas, men de får bekämpas genom facklig kamp och genom ökade sanktioner riktade mot de arbetsgivare som begår de här brotten. Det är precis det vi har gjort de senaste åren, och jag avser att fortsätta med den typen av tryck mot arbetsgivare som missbrukar systemet.

Anf. 34 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Fru talman! Statsrådet frågar vad vi argumenterar om. Vi argumenterar mot att människor ska "spurras" genom att vara otrygga, hungriga och livregna. Samma argumentation som högern har haft i alla tider mot arbetarklassen hör vi nu att Socialdemokraterna har. Det är det vi pratar om.

Jag häpnar, fru talman, över att höra att ett statsråd som är socialdemokrat inte kan prata om eller svara på helt rimliga frågor om arbetsmarknaden och sambandet med den migrationspolitik som förskjuter maktbalansen mellan arbetsgivare och arbetstagare. Att inte vilja prata om arbetsmarknaden tycker jag är ett nederlag för en socialdemokrat.

Men kanske är det bekvämast så, för det måste vara svårt att förklara varför ett av arbetarrörelsens partier gång på gång väljer att försvaga löntagares ställning på arbetsmarknaden och med det även väljer att slå mot den solidaritet som faktiskt är arbetarrörelsens absoluta superkraft.

Den splittring som S nu väljer att följa med i, driven av det blåbruna gänget, är och förblir en nederlagsstrategi för alla oss som tror på rätten till trygghet, frihet och välfärd. Jag är helt övertygad om, fru talman, att både Åkesson och borgerligheten tackar regeringen för splittringen den skapar. Men arbetarklassen, fru talman, kommer då inte att göra det.

Anf. 35 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att den här debatten har varit avslöjande på det sättet att Vänsterpartiet återigen har visat att man gärna talar om alla rättigheter men aldrig någonsin om några skyldigheter. För mig som socialdemokrat hänger det ihop. Det är faktiskt så den socialdemokratiska välfärdsstaten är uppbyggd. Man har båda delar.

Obalanserna på arbetsmarknaden, hur åtgärdar man dem? Hur ser man till att det inte bara finns jobb utan bra jobb, trygga jobb och jobb med lön som det går att försörja sig på?

Jo, vi utformar systemet så att man inte ska kunna få permanent uppehållstillstånd om man jobbar gratis och inte har några inkomster. Det

system som i dag är föreslaget ska baseras på att arbetsgivaren betalar in pengar till Skatteverket och sköter den delen så att vi vet att det är riktiga löner som man får.

Det handlar naturligtvis också om att se till att ha väldigt högt tryck och ökad press på arbetsgivarna, inte minst på dem som missbrukar systemen. Jag har varit med om att fördubbla sanktionsavgifterna för de arbetsgivare som utnyttjar illegal arbetskraft. Det gjorde vi förra mandatperioden. Jag har också varit med om att öka möjligheterna för polisen att göra arbetsplatsinspektioner där de kan ta de arbetsgivare som utnyttjar människor på det här sättet.

Jag är väl medveten om att arbetskraftsinvandringssystemet vi har i dag är utformat på ett sådant sätt att det bjuder in till utnyttjande. Det vill jag göra något åt, och vi gör också en översyn av just de reglerna. Vi kan tänka oss att gå mycket långt för att strama upp det.

Men därifrån till att säga att vi inte ska ställa några krav på människor som kommer till Sverige och att de inte ska ha några skyldigheter eller plikter är steget ganska långt. Jag menar att om vi ska ha bra integration i Sverige handlar det om både rättigheter och skyldigheter, fru talman, om både rätt och plikt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## **§ 12 Svar på interpellation 2020/21:164 om djur i konsumentköplagen**

Anf. 36 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Sofia Westergren har frågat mig om jag har för avsikt att se över frågan om lämpligheten i och konsekvenserna av att konsumentköplagen ska omfatta köp av levande djur, särskilt sett i ljuset av att hästar och andra djur kan ta skada under rättsprocesser och att det hämmar handel med hästar.

Konsumentköplagen tillämpas när en näringsidkare säljer varor till en konsument. Lagen gäller vid köp av levande djur, och så var det även i den gamla konsumentköplagen som kom till i början av 70-talet.

De senaste åren har det pågått ett arbete inom EU med att modernisera regelverket på konsumenträttens område. Arbetet resulterade förra året i två nya EU-direktiv. Sverige tog tidigt i förhandlingarna upp att frågan om köp av levande djur var något som borde uppmärksammas. Sverige fick i de fortsatta diskussionerna gehör för synen att de medlemsstater som vill ska få bestämma att andra regler helt eller delvis ska tillämpas vid djurköp. Sofia Westergrens påstående om att regeringen inte skulle ha agerat i enlighet med riksdagens tillkännagivande är därför felaktigt. Sverige tog inte bara upp frågan i rådsarbetsgruppen utan hade också framgång i förhandlingarna.

Det är viktigt att vi har ändamålsenliga konsumentköpsregler i Sverige. Konsumenterna ska ha ett starkt skydd, men det måste också råda en god balans mellan konsumenters och näringsidkares intressen.

Jag tycker att det är viktigt att regelverket ger goda förutsättningar att bedriva handel med hästar, hundar och andra djur i Sverige. Men utma-

ningen är att det inte finns något enkelt sätt att lösa det som vissa näringsidkare upplever som problem vid försäljning av djur utan att samtidigt försämra konsumentskyddet. Även riksdagen synes ha insikt i komplexiteten i denna fråga. Uppmaningen till regeringen har varit att initiera överväganden om reglerna är ändamålsenligt utformade. Riksdagen har inte, som Sofia Westergren gör gällande, beslutat att djur ska undantas från konsumentköpreglerna.

Utredningen om nya konsumentköpregler presenterade i början av hösten förslag på hur EU-direktiven ska genomföras i Sverige. En helt ny konsumentskyddslag föreslås. Utredningen föreslår vidare vissa särregler när det gäller köp av levande djur i syfte att uppnå en lämpligare avvägning mellan de olika intressena på området. Remisstiden gick ut för några veckor sedan, och förslagen bereds nu vidare i Regeringskansliet. Frågorna är viktiga, och regeringen avser att återkomma när beredningen är färdig.

Anf. 37 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Konsumentköplagen fungerar i vissa avseenden dåligt för handel med dyrare djur som hästar, hundar och katter. Jag har för avsikt att prata om hästhandeln.

Konsumentköplagen är till för att stärka konsumenten i affären med näringsidkare och fungerar väl när det gäller köp av varor såsom vitvaror och andra tekniska produkter där det är tydligt att näringsidkaren besitter större kunskap än privatpersonen, som sällan gör dessa köp. Om kylskåpet inte skulle fungera efter installationen eller om det efter två år visar sig vara fabrikationsfel går det att laga, eller också kanske säljaren kan leverera ett nytt kylskåp. Men observera att konsumentköplagen inte gäller om den aktuella varan inte sköts eller hanterats korrekt i enlighet med gällande instruktionsbok.

När det gäller en häst är förhållandet inte lika givet eller enkelt. Hästar säljs ofta av en liten uppfödare som säljer någon enstaka häst per år, och det går inte att lämna garanti på något som i så hög grad påverkas av den nya ägaren.

Många hästar förstörs av entusiastiska men okunniga ägare, och sedan står säljaren där med en ”trasig” häst och en köpare som kräver pengarna tillbaka. Det är en orimlig situation. En häst som inte fungerar hos köparen kan vid återlämnandet till säljaren börja fungera igen på grund av att den nya ägaren inte haft tillräcklig kompetens. Men lika ofta är hästen sonderriden, vanskött och förstörd.

En häst är beroende av så många delar i sin skötsel för att fungera. Pusslet med utevistelse, träning, foder, hovslagare och inte minst ägaren ska fungera för att en häst ska må bra och prestera som det är tänkt. En misskött häst ska lika lite som ett misskött kylskåp omfattas av konsumentköplagen.

Konsumentköplagen är också processdrivande, och djur hamnar tyvärr ofta i kläm under den tid processen pågår. Hästen får inte den träning och omvårdnad som djuret behöver för sitt välbefinnande.

Särregleringen som utredaren föreslår är inte tillräcklig. Tolkning gör att särregleringen inte skulle minska processerna vare sig i antal eller i tid.

EU ger nu Sverige möjligheten att flytta levande djur bort från konsumentköplagen och placera dem i till exempel köplagen. Det är bättre fram-

för allt för djuren men också för de inblandade parterna i köpet, där större tydlighet behöver gälla.

Fru talman! Med anledning av detta frågar jag ministern om han håller med om att djuren påverkas negativt när de blir inblandade i en rättsprocess och står utan såväl formell ägare som skötsel och vård under så lång tid som rättsprocesser brukar pågå.

Anf. 38 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! När det först gäller formfrågan vill jag upprepa att regeringen alltså agerade i förhandlingarna i EU och fick till stånd denna möjlighet för medlemsstater att ha särregler. Det hade faktiskt inte blivit så om inte Sverige drivit frågan; det var vi som tog upp den, med stöd av riksdagen.

I sak handlar detta naturligtvis om en avvägning mellan köparens och säljarens rättigheter. Köplagen gäller handel mellan näringsidkare och även handel mellan privatpersoner, medan konsumentköplagen gäller handel mellan en näringsidkare och en konsument. Skyddet för köparen är alltså förstås större i konsumentköplagen än i köplagen.

Om handel med hästar i stället omfattades av köplagen skulle konsumentskyddet de facto försvagas. Risken för att en hästköpare blir lurad ökar. Jag tror att vi kanske kan vara överens om att skyddet som sådant blir svagare för konsumenten. Man kan fundera på vilken väg man ska gå.

Jag har själv en dotter som rider. Vi äger inga hästar. Men om vi skulle köpa en häst – jag hoppas att min dotter inte lyssnar på detta, för det kanske skulle väcka vissa förväntningar – och den sedan skulle visa sig vara sjuk, kanske i ryggen så man inte kan rida på den, kommer jag ju att känna mig lurad, särskilt om jag tror att säljaren visste om detta från början, när jag köpte hästen. Då måste jag ha möjlighet att få rätt mot säljaren i det avseendet. Detta är förstås helt hypotetiskt – vi har inga planer på att köpa häst. Denna balans mellan köparens och säljarens rättigheter behöver i alla fall finnas.

Utredaren har föreslagit denna kompromiss eftersom utredaren ser denna frågeställning och att det rör sig om ett specialfall. Utredaren föreslår någon form av undersökningsplikt vid dyrare köp, det vill säga när det handlar om djur som kostar från ungefär 5 000 kronor – där kommer gränsen att gå, enligt förslaget. Undersökningsplikten går ut på att köparen ska undersöka djuret, och om detta inte görs kommer köparen att hamna i en svagare ställning i en senare process.

Utredaren föreslår också en möjlighet att avtala bort den omvända bevisbördan som finns under de första sex månaderna. Det är så lagstiftningen är konstruerad: Under de första sex månaderna måste konsumenten först visa att det finns ett fel, och därefter är det säljaren som måste visa att detta fel inte var ursprungligt. Det är detta som kallas för den omvända bevisbördan för ursprungligt fel. Utredaren föreslår i utredningsförslaget att den regeln ska kunna avtalas bort.

Regeringen har som sagt inte satt ned foten i denna fråga ännu. Remisstiden har precis gått ut, och vi har inte tagit ställning. Jag vill ändå påpeka att jag förstår att handeln med djur är speciell, men jag menar också att det även fortsättningsvis måste finnas ett konsumentskydd och en bra balans mellan köpare och säljare.



Anf. 39 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Om ministern hade köpt en ponny till sitt barn och det skulle visa sig att den får ont i ryggen kan det röra sig om en åkomma som kallas kissing spines, där kotorna kommer nära varandra. Det är ofta vid ryttarbyten som detta dyker upp. Jag ska i alla fall trösta ministern med att många världscuphästar som har visat sig ha kissing spines kan fungera bra med träning och rätt hantering, om vi tar detta som exempel på hur viktig hanteringen av dessa otroligt ömtåliga djur är.

Den springande punkten här är att näringsidkaren kanske inte alltid haft möjlighet att känna till ett dolt fel som kissing spines, där en häst har lite ont i ryggen. Säljaren har ingen möjlighet att veta om att ett röntgenfynd som kissing spines kan hittas hos hästen, vilket skulle kunna leda till ont i ryggen.

En häst kan gå i världscupen, men om samma ponny eller häst stannar på tävling för en köpare som köpt den till sitt barn och köparen åker runt till några veterinärer som konstaterar att den har röntgenfynd i form av kissing spines har köparen rätt att lämna tillbaka den. Det kan röra sig om en summa på över 100 000 kronor. Tidigare har man även behövt betala rätt stora omkostnader för ponnyn eller hästen, som kan överstiga dessa 100 000 kronor. Man får kanske en faktura på en halv miljon eller mer. Det handlar alltså om mycket stora pengar, och det drabbar väldigt små handlare. Ekonomin påverkar hela familjen.

Dessutom kan man få tillbaka hästen. Man behöver då utbilda den, få upp självförtroendet och få ut den på tävling innan den är säljbar igen. Den processen kan ta runt ett år. Det kan gå fortare, men det kan också ta ännu längre tid innan man har något helt annat att sälja.

Med anledning av detta vill jag fråga ministern om han kan se att levande djur ändå behöver lyftas ur konsumentköplagen för att i stället omfattas av till exempel köplagen. Kan ministern se att den lilla uppfödare som hamnar under konsumentköplagen egentligen inte har samma ställning som till exempel en fabrikant som gör ett kylskåp? Det är djuren som får betala det högsta priset. Nu befinner vi oss ändå på 2020-talet och kan kanske värna djurens rätt mer än när konsumentköplagen kom till. Kan ministern också se att det finns en risk för att konsumentköplagen hämmar den svenska försäljningen av hästar, när rättsförhållandet ser ut som det de facto gör?

Anf. 40 Justitie- och migrationsminister MORGAN

JOHANSSON (S):

Fru talman! Regeringen har ännu inte satt ned foten, som sagt; vi kommer att göra det under våren. Vi börjar med detta betänkande nu, och remisstiden har precis gått ut.

Jag är medveten om kissing spines – jag vet vad det är och hur det fungerar. Jag vet också att det i efterhand kan vara svårt att veta exakt när det uppkom. Samtidigt – om det skulle vara så att säljaren vet om detta när hästen säljs kommer en konsument att känna sig lurad, helt enkelt. Det måste finnas möjlighet att få rätt i den situationen.

Jag är väl medveten om att köp och försäljning av dyra djur är ett specialfall. Det är också därför detta kompromissförslag finns i utredningen, som innebär att det vid dyrare köp över en tiondel av basbeloppet – då landar vi på ungefär 5 000 kronor – ska finnas en form av undersöknings-

plikt, så att köparen ska låta göra en undersökning för att kunna upptäcka bland annat denna typ av fel. Görs inte den av något skäl kommer köparen i en sämre sits inför en framtida process. Då får man lite grann stå sitt kast.

Jag tycker att detta är en ganska rimlig konstruktion, utan att sätta ned foten definitivt. Det är samma sak när man köper hus. En klok husköpare ser till att besiktiga det hus man tänker köpa så att man vet om det finns några fel och hur de i så fall ser ut.

Det finns också ett förslag om att man helt ska kunna avtala bort den omvända bevisbördan vid dessa köp; detta ingår också i utredningens förslag.

Jag kan inte säga så väldigt mycket mer om detta just nu. Beredningen fortsätter, och vi får se hur utredningsförslaget ser ut. Det ska bli spännande att se hur remissinstanserna tar emot det. Här finns alltså i alla fall ett förslag som gör att man särbehandlar denna typ av köp.

Anf. 41 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Jag passar på att skicka med ministern lite glada hejarop in i arbetet. Man behöver se till djurens rätt och risken med en processdrivande konsumentköplag. Jag har sett alltför många hästar och ponnyer som far illa.

Jag har särskilt sett många ponnyer som åker ut och tävlar många helger i månaden. Nu har Svenska Ridsportförbundet tagit tag i detta. Man får inte längre lov att tävla i så många klasser som på min tid, när jag var ung och var ute på tävlingsbanorna. Mycket arbete har alltså gjorts för djurens bästa.

Konsumentköplagen kom till i början av 1970-talet. Nu är vi på 2020-talet. Vi måste se till djurens välbefinnande, och just här är det hästens välbefinnande jag tänker på. Det som nu sker i svensk lagstiftning är helt orimligt. Vi har tidigare inte haft möjlighet att lyfta ut de levande djuren ur konsumentköplagen, men den möjligheten finns nu. Men de särregleringar och undantag som utredaren föreslår är inte tillräckligt för att värna om djurens bästa.

Sedan är det mycket bra som man har kommit fram till, till exempel detta med begränsad omvänd bevisbörda. Det ska man absolut ha kredd för. Men vi behöver göra något mer för att stå upp för djuren, för hästen.

Tack för debatten!

Anf. 42 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Som jag var inne på handlar det om en balans mellan köparens och säljarens rättigheter. Jag tycker att det måste finnas ett rimligt skydd för köparen. Köparen är ju ofta inte själv näringsidkare, utan det kan vara en person som helt enkelt köper en häst åt sina barn att rida på, och så visar det sig i efterhand att hästen inte fungerar som ridhäst. Har säljaren vetat om detta innan måste man kunna utöva en rättighet att låta köpet gå tillbaka eller att bli ersatt på något sätt. Det är väl precis den balansen vi måste ha.

Det finns som sagt ett förslag om en särreglering för dyrare köp med undersökningsplikt och med möjlighet att avtala bort den omvända bevisbördan. Vi fortsätter att bereda detta i Regeringskansliet, och vi återkommer till riksdagen under våren. Här behöver vi gå fram med förslag nu

under våren för att direktivet ska börja gälla den 1 juli nästa år. Det är en frågeställning som vi måste ta ställning till fram till dess, helt enkelt. Men vi återkommer när vi har kunnat analysera remissvaren och ser var vi ska landa. Jag tycker dock att det är en rimlig avvägning som har gjorts i utredningen, även om jag inte definitivt har satt ned foten där.

Prot. 2020/21:47  
4 december

-----  
Svar på  
interpellationer

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### § 13 Svar på interpellation 2020/21:168 om tortyr- och våldtäktsrån

Anf. 43 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Tobias Andersson har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för att skärpa straffen för vålds- och sexualbrott samt om jag och regeringen avser att vidta åtgärder för att förhindra framtida brott likt de som beskrivs i interpellationen.

Kampen mot brottsligheten är ett långsiktigt arbete som är högt prioriterat av regeringen. Sverige ska vara ett tryggt land att leva i.

En central fråga för att minska brottsligheten och öka tryggheten är att förbättra förutsättningarna för polisen att utföra sitt uppdrag. Här utgör utbyggnaden av Polismyndigheten en viktig del. Vid halvårsskiftet var vi halvvägs mot regeringens mål om 10 000 fler polisanställda, och ytterligare nära 3 000 polisstudenter är på väg ut i verksamheten de närmaste åren.

På det straffrättsliga området bedriver regeringen ett mycket aktivt arbete. På regeringens initiativ har minimistraffen skärpts för bland annat grov våldtäkt, grovt rån, grov misshandel, synnerligen grov misshandel, grovt olaga tvång och grovt olaga hot.

Vidare har regeringen reformerat sexualbrottslagstiftningen, och Sverige har nu den strängaste lagstiftning vi någonsin haft. Men det behövs ytterligare åtgärder för att stärka lagstiftningen när det gäller sexualbrott. Regeringen har därför gett en särskild utredare i uppdrag att bland annat se över straffskalorna för sexualbrott och lämna förslag på de förändringar som kan behövas för att dessa i tillräcklig mån ska spegla brottens allvar.

I fråga om rån kan det ifrågasättas om den nuvarande straffskalan åter speglar brottets allvar. Regeringen har därför gett en särskild utredare i uppdrag att bland annat överväga och vid behov lämna förslag om ett höjt minimistraff för rån.

Vidare bereds förslag om slopad straffreduktion för 18–20-åringar för brott med ett minimistraff på ett års fängelse, det vill säga brott som våldtäkt, rån och grov misshandel. Om förslaget genomförs kommer det att dömas ut längre och fler fängelsestraff för sådan brottslighet.

För att även bekämpa brottens orsaker behövs ett långsiktigt och strukturerat brottsförebyggande arbete som involverar hela samhället. Därför har regeringen tagit fram det nationella brottsförebyggande programmet, Tillsammans mot brott. Regeringen avser att inom kort återkomma med en redovisning av åtgärder i enlighet med målsättningarna i programmet.

Anf. 44 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Denna vecka har rättegången mot de två ungdomar med invandrarbakgrund som begick våldtäktsrån på Solna kyrkogård pågått. Det var natten mellan den 22 och 23 augusti i år som övergreppen ägde rum, och nu hoppas vi att gärningsmännen döms till långa fängelsestraff. All tillgänglig empiri från andra fall av ungdomsrån med förnedringsinslag talar dock för att så inte kommer att bli fallet, även om just detta dåd sticker ut med sin brutalitet.

I stället är det ytterst sannolikt att båda förövarna kommer att erhålla Morgan Johanssons ungdomsrabatt, då de är 18 respektive 21 år gamla. Båda förövarna känner till att sittande regering inte ser vidare allvarligt på brottslighet – det har de fått lära sig de gånger de tidigare har dömts för brott.

Offren hade ingen tidigare relation till gärningsmännen, och det hela skedde helt oprovocerat. Gärningsmännen nöjde sig dock inte med att råna pojkarna på deras värdesaker utan krävde även kontouppgifter för att kunna få ut mer av rånnet. Hade det stannat där hade det liknat de flesta andra rån som unga svenskar utsätts för dagligen, men så blev det inte. I stället pågick övergreppen i flera timmar.

Pojkarna blev sparkade, slagna, tvingade att klä av sig nakna, slagna med spade, knivhuggna och analt våldtagna med diverse föremål som förövarna hittade. Under delar av övergreppen hade de fått ögonen täckta med en ögonbindel, fått tygstycken nedkörda i munnen och både händer och ben var fastbundna.

Under händelseförloppet hotades pojkarna återkommande: De skulle få penisar och öron avskurna, deras näsor skulle krossas, en pistol skulle hämtas, de skulle begravas levande och så vidare. Ett av offren beskrev hur det under skräcknatten kändes som att han ”duschade i blod” när han låg där avklädd och torterad.

Dessa båda ungdomar är naturligtvis inte ensamman, utan det finns gott om exempel på hur ungdomar med invandrarbakgrund helt oprovocerat har rånat, förnedrat och allvarligt skadat andra ungdomar. Det går att anta att offren inte alltid har valts ut slumpmässigt, utan att det tvärtom har funnits en önskan om att begå brott mot svenskar.

Det går naturligtvis bara att gissa varför så har varit fallet i vissa av de uppmärksammade ungdomsrånen, men jag med flera räds att det bottnar i ett förakt mot det svenska majoritetssamhället och allt som uppfattas vara en del av det, däribland svenskar.

Nu vet jag sedan tidigare att Morgan Johansson inte erkänner svenskfientlighet, varför vi inte behöver debattera det igen, utan min fråga är i stället bredare till sin natur.

Regeringen har gång efter annan hävdatt att man inte under några som helst omständigheter har ens det minsta ansvar för att över 7 000 svenskar har dött av covid-19. Är regeringens och Morgan Johanssons inställning likartad när det kommer till ungdomsrån, ett fenomen som har ökat med 250 procent sedan 2013? Kan regeringen åtminstone i någon utsträckning skuldbeläggas, enligt Morgan Johansson, eller vägrar man att ta ansvar även här?

Anf. 45 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag vill påminna om att vi inte diskuterar enskilda pågående rättsprocesser i kammaren. Det hoppas jag att alla respekterar. Processen i domstol pågår fortfarande, och då är det inte ämne för en debatt i kammaren.

Anf. 46 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag kan bara understryka det fru talmannen säger. Här har vi än en gång hört Tobias Andersson frossa i alla detaljer kring ett vedervärdigt brott, och jag tänker inte göra det. Dels för att det är en pågående rättsprocess, dels för att jag också har för stor respekt för brottsoffren för att göra så.

Tobias Andersson bryr sig inte ett dugg om brottsoffren i det här läget. Han vill bara bedriva partipolitik. Brottsoffer ska, enligt min mening, inte behöva utgöra rekvisita åt politiker som bara vill stå i rampljuset. Dessutom är det anmärkningsvärt att föregripa rättsprocessen på det sättet och spekulera vilt i motivet, som Tobias Andersson gör.

Det är en pågående rättegång. Varken jag eller Tobias Andersson kan uttala oss i skuldfrågan. Det är domstolar som dömer i Sverige, inte riksdagspolitiker.

I sak har regeringen ingenting att skämmas för när det gäller straffskärpningar. Jag sa i mitt interpellationssvar att vi har skärpt straffen för grov våldtäkt, grovt rån, grov misshandel, synnerligen grov misshandel, grovt olaga tvång och grovt olaga hot. Dessutom har vi utvidgat lagen om grov våldtäkt så att fler brott kan bedömas som grova. Det handlar bland annat om unga brottsoffer, som är fallet här.

Tanken är att den nya lagstiftningen ska tillämpas så att fler våldtäktsbrott mot unga brottsoffer ska bedömas som grova. Det finns en rejäl straffskala för den typen av vedervärdiga brott. Vi har skärpt straffen för dem, och vi kommer att införa ytterligare skärpningar.

I mitt interpellationssvar sa jag att vi ska göra en ny översyn av sexualbrotten. Nu har Sverige den strängaste sexualbrottslagstiftningen någonsin. Vi införde samtyckeslagstiftningen i slutet av förra mandatperioden, och vi ser nu generellt över straffskalorna för sexualbrott, bland annat våldtäkt av normalgraden. Vi ser över straffskalorna för rån. Det finns en sittande utredning. Jag vill ha en ordning ungefär som nu med grova vapenbrott, det vill säga att det finns en häktningspresumtion också för rån så att du inte släpps ut i väntan på rättegång – som i dag många gånger sker i fråga om rån. Vi ökar möjligheterna till häktning där.

Vi arbetar med ett förslag om att ta bort straffreduktionen för unga. Det kommer att gälla alla brott som har ett straffvärde på över ett års fängelse, vilket är den typen av brott vi talar om här.

Samtidigt, fru talman, ser vi nu också resultatet av den stora polissatsningen. Polisen har nu mer pengar än någonsin. Det finns fler poliser än någonsin. Det finns fler anställda i myndigheten än någonsin. Fler återrekryteras som tidigare lämnat kåren och kommer nu tillbaka. Det är också färre som slutar än tidigare. Här fortsätter vi att förstärka polisorganisationen successivt under de kommande åren.

Jag kan inte uttala mig i skuldfrågan i denna fråga, men allvarliga brott ska naturligtvis bestraffas och lagföras. Vi har sett till att det nu finns rejäla

straffskalor och polisiära resurser för att bedriva sådana utredningar framåt i tiden.

Anf. 47 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Det specifika brottet som jag berörde i mitt primära inlägg har varit allmänt känt under en längre tid. Jag utgår från att domstolen gör sitt arbete. Jag berörde brottet i en bredare kontext. Utan att på något sätt lägga mig i utgången av den domstolsprocess som nu äger rum tycker jag att det är ett allvarligt brott som har begåtts. Men det är inte det enda, utan jag vill föra en generell debatt.

Fru talman! Morgan Johansson gör alltid så här såväl i sina skriftliga svar som i dessa inlägg. Likt en trasig bandspelare upprepar han sig och rabblar diverse åtgärder som han och regeringen genomfört eller utreder. Precis som om det på något sätt skulle ursäktas att ungdomsrånen ökat med 250 procent sedan 2013.

Naturligtvis är jag positiv till att regeringen stundvis har gått oss till mötes och implementerat SD-förslag, men det räcker inte. Morgan Johansson och regeringen måste också tillåta sig att vara självkritiska och förstå att mer behöver göras. För en tid sedan slog vi förra årets totala antal döds-skjutningar. Inte ett enda mord i Malmö har klarats upp sedan Morgan Johansson tillträdde som minister. Varannan svensk upplever i stor utsträckning oro för att bli utsatt för brott. Över 80 procent av befolkningen upplever att brottsligheten ökat de senaste tre åren. Varannan kvinna mellan 20 och 24 års ålder oroar sig ofta för att bli våldtagen eller utsatt för sexualbrott. Allt detta är samtidigt som grova vålds- och sexualbrottslingar döms till ynka fängelsestraff som varken genererar upprättelse för brottsoffren eller står i överensstämmelse med det allmännas rättsuppfattning.

Fyra av fem utländska medborgare som döms för våldtäkt får vara kvar i Morgan Johanssons Sverige. Endast en utvisas. Det är så illa att regeringen nu inte bara låter detta fortgå utan även beväpnar ligisterna. Av den handfull pistol som försvann från Regeringskansliet har nu en återfunnits hos en person åtalad för mordförsök.

Fru talman! Man tror knappt att det är sant! Det går inte att hitta på något sådant. Det finns ingen svensk deckarförfattare som skulle komma på en sådan historia, för det skulle anses vara för mycket likt fiktion. Men det är det inte. Det händer på riktigt.

Ett talande exempel på problemet är att de båda gärningsmännen koplade till våldtäktsrån i Solna skrattade i rättssalen. Det var inte mig de skrattade åt, det var inte ett mem de skrattade åt, utan de skrattade åt Morgan Johansson och regeringen. De skrattade därför att de vet vilket skämt vårt rättsväsen är.

Jag frågade Morgan Johansson i mitt förra inlägg om regeringen har något ansvar för ungdomsrånen. När det kommer till det specifika ungdomsrånet har regeringen det; det går inte att komma ifrån. Utan att föregå rättsprocessen eller lägga mig i skuldfrågan kan det konstateras att en av gärningsmännen sedan tidigare var dömd för mordbrand och skulle ha suttit inlåst när brottet begicks. Med andra ord har två ungdomars liv förstörts som en direkt konsekvens av Morgan Johanssons tillkortakommande som minister. Känner inte Morgan Johansson en skuld i detta?

Anf. 48 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag påminner om att enskilda rättsfall och rättsprocesser samt enskilda personer som är en del av dessa inte ska debatteras i kammaren.

Anf. 49 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag kan bara konstatera att Tobias Andersson återigen föregriper en rättsprocess. Han pratar om gärningsmännen. Till och med i själva interpellationen tar han upp båda förövarna. Det är en pågående rättegång.

Det är domstolar som dömer i Sverige, inte riksdagspolitiker. Sverige är en rättsstat. Grundläggande i en rättsstat är att avvakta en domstolsprocess innan man pekar ut några gärningsmän eller förövare. Det borde också Tobias Andersson ha begripit vid det här laget. Han har ändå suttit i riksdagen ett tag. Så gör vi inte.

Det är anmärkningsvärt att Tobias Andersson säger att Morgan Johansson alltid rabblar upp en mängd åtgärder, som om de skulle vara en ursäkt, och undrar vilket ansvar Morgan Johansson har. Det är ingen ursäkt på något sätt att redovisa de åtgärder som vi vidtar. Tvärtom är det precis vårt ansvar. Vårt ansvar är att se till att ingripa mot den typen av kriminalitet genom bland annat skärpta straff och genom ökade polisiära resurser. Det är precis därför jag redovisar alla de åtgärderna. Det är fråga om skärpta straff i en lång rad avseenden, nämligen grov våldtäkt, grovt rån, grov misshandel, synnerligen grov misshandel, grovt olaga hot och grovt olaga tvång. Jag skulle kunna lägga till att vi skärpt straffen för grovt vapenbrott så att det numera finns häktningspresumtion. Därmed kan de som misstänks för grovt vapenbrott häktas automatiskt och inte släppas ut igen – ibland samma dag, som det var tidigare.

Dessutom har regeringen utvidgat lagrummet för grov våldtäkt, så att fler döms för grov våldtäkt nu än tidigare. Det är ingen ursäkt eller att smita från sitt ansvar. Snarare är det tvärtom, nämligen att redovisa de åtgärder vi vidtar för att angripa den typen av brott.

Sedan säger vi att det kommer mer. Det sker en översyn av straffskalorna för sexualbrott, bland annat våldtäktsparagrafen. Också för rån sker en översyn av straffskalan. Där vill jag ha en häktningspresumtion, precis på samma sätt som vi har för grovt vapenbrott. Jag nämnde straffreduktionen för unga. Vi arbetar med ett förslag om att ta bort den för alla brott som har ett straffvärde på över ett år. Där kommer alla de brott som vi nu talar om i så fall att omfattas. Om den straffreduktionen tas bort innebär det att vi i ett slag fördubblar straffen för en 18-åring som till exempel begår en våldtäkt eller en grov misshandel. I ett slag fördubblar vi då straffet i den delen.

Dessutom – det glömde jag att säga i mitt förra anförande – jobbar vi med straffskalan i lagrummet som handlar om övergrepp i rättssak. Det är alltså när en gärningsman angriper en målsägande eller ett vittne och hotar vederbörande för att denne inte ska vittna eller berätta vad denne varit med om. Det sitter en utredare – vi får ett betänkande under nästa år – som ser över den straffskalan. Skälet är enkelt: När man angriper ett vittne eller en målsägande angriper man inte bara den personen utan också rättsstaten som sådan, och man underminerar rättsstatens möjligheter att agera.

En del frågar varför vi ska ha skärpta straff. Ett svar är naturligtvis att de som sitter i fängelse inte begår några brott. Det är ett svar. Det andra svaret är att jag tror på kriminalvården. Jag vet att återfallen i brott nu minskar efter att man har avtjänat sitt straff. Jag vet att det finns en möjlighet. Om vi får jobba med en del av dessa individer under en längre tid under en fängelsevistelse skapas förutsättningar för att de sedan ska kunna komma ut som laglydiga medborgare. Därför bör vi ha dem där under en längre tid.

Anf. 50 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Nu valde Morgan Johansson återigen att endast rabbla upp vad han och regeringen antingen har gjort när de har gått oss till mötes eller tänkt göra när de tillsatt diverse utredningar etcetera.

Men vi kan ta upp några domar som faktiskt finns. De kan kanske på något sätt göra att man får perspektiv på de påstådda straffskärpningar som Morgan Johansson lyfter.

Samnytt rapporterade senast i går om ett fall där en utlänning under knivhot försökte våldta en minderårig flicka på en skoltoalett. Han dömdes till en månad i fängelse. Den 16-åring som gjorde sig känd genom att urinera på sitt rånoffer och på andra sätt förnedra detsamma dömdes till ungdomsvård, som han sedermera valde att avvika från utan större problem. Två personer dömdes i maj för att ha förnedringsrånat en 19-åring i timmar. De tvingade honom att klä av sig, filmade övergreppen och ansågs ha agerat med övervåld. De dömdes som längst till två år och två månader. I det fallet var inte ens ungdomsrabatten inkluderad. Det var en person som var äldre än så som endast fick två år i fängelse för förnedringsrån.

Det är alldeles uppenbart, hur många gånger Morgan Johansson än väljer att påstå det motsatta, att vi inte har en adekvat lagstiftning på plats för att på riktigt straffa dem som begår denna typ av grova brott.

Jag tycker att det är skamligt att Morgan Johansson inte vågar påtala detta, att han inte vågar erkänna det, att han inte vågar erkänna skuld å hans egna vägnar och å regeringens vägnar för att det inte finns en adekvat lagstiftning på plats.

Precis som Morgan Johansson nämner kan man inte begå brott om man sitter i fängelse. Det är uppenbart att det brott som jag berörde tidigare inte hade skett ifall den utpekade gärningsmannen hade suttit i förvar, vilket han skulle ha gjort för det brott han begått.

Anf. 51 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S):

Fru talman! Nu är Tobias Andersson missnöjd med att jag berättar om alla de åtgärder vi har gjort, alla straffskärpningar som vi har gjort och allt som sedan ska komma. Tobias Anderssons argumentation är nu att det inte har någon betydelse eftersom domstolarna ändå inte dömer på det sätt som Tobias Andersson vill att de ska göra. Argumentet är då att det spelar ingen roll vad vi har gjort, för det har ändå inte fått någon effekt.

Jag vill bara påminna om hur det faktiskt ser ut i verkligheten just när det gäller utdömda straff. Förra året dömde svenska domstolar ut över 10 000 fängelseår, sammanlagt. Det är en ökning med nästan 30 procent på två år. Det är en effekt av att fler döms men också av att de som döms numera döms till längre fängelsestraff. Det är en mycket påtaglig effekt.



Har Tobias Andersson fler funderingar över det tycker jag att han kan besöka ett fängelse eller ett häkte. Då kommer han nämligen att se att vi nu har full beläggning. Vi har till och med överfull beläggning på många håll. Det är 100 procents beläggning både på häkten och på anstalter. Det är en effekt av det vi har gjort med häktningspresumtionen för de grova vapenbrotten men också med straffskärpningarna för framför allt de grova, allvarliga våldsbrotten. Jag påstår att de straffskärpningar som vi har genomfört faktiskt har haft effekt också i verkligheten, så att säga.

Detta tycker jag är viktigt. Som jag var inne på avslutningsvis i mitt förra anförande har vi en utveckling där återfallen i brott efter fängelsevistelse faktiskt minskar. För 20 år sedan var det nästan 40 procent som återföll i brott inom tre år från att de släppts ut ur fängelset. I dag ligger den siffran på ned mot 30 procent. Det talar för, menar jag, att vi faktiskt har en ganska bra verksamhet i kriminalvården och att vi har en möjlighet att se till att de som begår brott kan lämna den brottsliga banan om bara rätt insatser sätts in. Därför vill vi se till att den verksamheten kan fortsätta att utvecklas i kriminalvården.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### **§ 14 Svar på interpellation 2020/21:169 om tidsbegränsade utvisningar**

Anf. 52 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Tobias Andersson har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för att utvisningar ska vara på livstid samt om jag avser att vidta åtgärder för att förhindra framtida brott av det slag som han beskriver i sin fråga.

För regeringen är det angeläget att det finns förutsättningar att utvisa en utländsk medborgare som gjort sig skyldig till allvarlig brottslighet. Regeringen har därför gett en särskild utredare i uppdrag att göra en bred översyn av lagstiftningen om utvisning på grund av brott och lämna förslag på en skärpt reglering som ger förutsättningar att i fler fall än i dag utvisa utlänningar som begår brott.

Enligt den praxis som utvecklats bestäms längden på ett återreseförbud vid utvisning på grund av brott som regel med utgångspunkt i brottslighetens straffvärde, vanligen till fem, tio eller femton år från dagen för domen. Om brottslighetens straffvärde överstiger åtta års fängelse brukar återreseförbudet som regel inte tidsbegränsas. Den nuvarande tillämpningen innebär att även relativt allvarlig brottslighet kan leda till ett förhållandevis kort återreseförbud. Utredaren ska därför ta ställning till om bestämmelsen om återreseförbud bör ändras i syfte att möjliggöra en mer nyanserad bedömning.

Vidare ska utredaren ta ställning till hur straffvärdesgränsen för att utvisning på grund av brott ska kunna komma i fråga bör ändras. Utredaren ska också se över om det finns skäl att ändra kravet på synnerliga skäl för att utvisa en utlänning som vistats i Sverige en längre tid samt hur utlänningens anknytning till det svenska samhället ska beaktas. I uppdraget ingår även att se över hur reglerna kan skärpas vid hedersrelaterad brotts-

lighet och hatbrott samt att föreslå åtgärder som, med bibehållen rättssäkerhet, kan effektivisera verkställigheten av beslut om utvisning på grund av brott. Utredaren ska presentera sina förslag senast den 30 juni 2021.

Vad beträffar frågan om åtgärder för att förhindra framtida brott vill jag erinra om att minimistrafen har skärpts för bland annat grov våldtäkt, grovt rån, grov misshandel, synnerligen grov misshandel, grovt olaga tvång och grovt olaga hot, att regeringen har reformerat sexualbrottslagstiftningen och att Sverige nu har den strängaste lagstiftningen vi någonsin har haft på det området. Regeringen har också gett en särskild utredare i uppdrag att bland annat se över straffskalorna för sexualbrotten och lämna förslag på de förändringar som kan behövas för att dessa i tillräcklig mån ska spegla brottens allvar.

Vidare bereds förslag om slopad straffreduktion för 18–20-åringar för brott med ett minimistraff på ett års fängelse, det vill säga brott såsom våldtäkt, rån och grov misshandel. Om förslaget genomförs kommer det att dömas till längre och fler fängelsestraff för sådan brottslighet.

Anf. 53 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! När utländska medborgare döms för brott i Sverige är det endast en liten minoritet som faktiskt döms till utvisning. Exempelvis får fyra av fem utländska medborgare som dömts för våldtäkt eller grov våldtäkt stanna kvar i Sverige efter avtjänat straff.

Som om detta inte vore illa nog är det inte alltid som de utlänningar som mot förmodan faktiskt döms till utvisning också döms till livstids utvisning. I stället välkomnas de ofta tillbaka till Sverige efter att ett visst antal år har gått.

Detta ter sig onekligen ganska märkligt. Varför skulle Sverige vilja ha tillbaka utlänningar som begått grova brott under sin vistelse i Sverige?

Det enda regeringen har gjort för att få bukt med denna sedan länge kända problematik är att de i april tillsatte en utredning om skärpta regler för utvisning på grund av brott, vilket Morgan Johansson nu skryter om.

Ett talande exempel på denna problematik är de tre multikriminella invandrare som våldtog och filmade en utslagen 14-årig flicka tidigare i år. Två syrier och en afghan turades om att förgripa sig på den medvetslösa flickan samtidigt som de filmade övergreppen och därigenom delgav andra händelseförloppet. I efterdyningarna av övergreppen hotade förövarna att skicka sin släkt på henne.

Straffen som nu utdömts av tingsrätten är förargelseväckande låga, vilket är tragikomiskt mot bakgrund av att Morgan Johansson i såväl denna som vår tidigare interpellationsdebatt slår sig för bröstet över sina påstådda straffskärpningar.

Det längsta fängelsestraffet var på två år och nio månader. Afghanen hade på ett mirakulöst sätt lyckats erhålla medborgarskap på endast 18 månader och kunde därför inte utvisas med nu gällande lagstiftning. De båda syrierna dömdes däremot till utvisning men är välkomna tillbaka 2030.

Varför Sverige någonsin skulle vilja välkomna tillbaka utländska våldtäktsmän är bortom mitt förstånd, men Morgan Johansson kanske kan svara på det, fru talman.

Våldtäkten är tyvärr endast en i mängden av alla våldtäkter som utlänningar begått mot tjejer i Sverige, men den sätter kontexten för interpellationen. I många fall, speciellt när det rör sig om överfallsvåldtäkter, är för-

övarna personer som aldrig skulle ha välkomnats till Sverige från första början, som verkligen inte skulle fått erhålla medborgarskap och som definitivt inte skulle ha gått fria att kunna begå nya brott efter att de redan dömts – inte sällan upprepade gånger.

Fru talman! Jag misstänker att Morgan Johansson på nytt kommer att prata om regeringens utredning rörande utvisning. Det får han gärna göra. Jag tänkte beröra denna utredning i mitt nästa inlägg. Jag vill dock ställa följande fråga till Morgan Johansson: Finner ministern det rimligt att brottslingar välkomnas tillbaka till Sverige?

Om Morgan Johansson svarar nej får han motivera varför han inte har åtgärdat det under sex år som ansvarig minister. Om han svarar ja får han motivera varför han anser att dömda utländska våldtäktsmän efter ett tag på nytt ska få röra sig fritt i Sverige.

Anf. 54 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Tobias Andersson tycker att jag skryter. Men jag säger bara som vi brukar säga i Skåne: Vi skryter inte; vi säger bara som det är.

Här handlar det om att vi bara säger som det är, det vill säga detta är de åtgärder som vi vidtar just för att komma åt den här typen av problematik.

Tobias Andersson slår in öppna dörrar. Min uppfattning är nämligen att för den som begår allvarliga brott i Sverige och inte är svensk medborgare ska huvudregeln vara utvisning. Då har man nämligen missbrukat vår gästfrihet. Det är min grundhållning i de här frågorna.

Det var precis därför vi tillsatte den översyn som jag skriver om i interpellationssvaret. Denna översyn har flera olika moment. En del handlar om anknytningen, det vill säga frågan om när ska man kunna hänvisa till att man har en så stark anknytning till Sverige att man inte ska bli utvisad.

Där menar jag att reglerna är alldeles för generösa. Vi har sett ett antal mål som pekar just på det och som vi menar är stötande. Det måste bli lättare att sänka gränsen eller tröskeln i de fallen och därmed skärpa regelverket kring just den frågan, det vill säga vilken anknytning man ska kunna hänvisa till.

Det andra är att fler brott ska kunna omfattas av utvisning. Då handlar det om vilket straffvärde man ska ha.

Den tredje delen handlar om precis det som Tobias Andersson berör i den här interpellationen, det vill säga längden på utvisningen. Det finns också med i utredningsförslaget. När det gäller livstidsutvisning är praxis just nu uppemot åtta års fängelse i straffskalan för att livstids utvisning ska vara aktuell. Då hamnar vi i mycket allvarlig brottslighet, i praktiken mord, synnerligen grov misshandel eller synnerligen grov våldtäkt.

Jag menar att åtta år är ett alldeles för högt ställt krav. Min uppfattning är att den gränsen måste sänkas väsentligt, och det var bland annat därför som vi gav utredaren i uppdrag att se över regelverket i den delen. Om man sänker den gränsen väsentligt innebär det att fler kommer att utvisas på livstid.

Utredaren har även andra frågeställningar att utreda, bland annat hedersbrottsproblematiken, det vill säga att i ökad utsträckning kunna utvisa förövaren som har begått hedersbrottet. Då måste man också se till att ta

hand om brottsoffret så att brottsoffret kan vara kvar i Sverige. Den problematiken har man också att ta ställning till.

Även verkställigheten av utvisningar måste effektiviseras. Uppemot 90 procent av alla utvisningar som det beslutas om kan också verkställas, men det finns tyvärr några länder som inte tar emot ens sina egna medborgare. Då måste man jobba bilateralt med dessa länder för att se till att man får till stånd ett sådant samarbete. Alla länder ska ta emot sina egna medborgare om de har dömts för brott. Det gäller att se till att de också gör det.

Ett betänkande kommer i juni, är planen. Vi räknar med att kunna ha på plats en ny lagstiftning under 2022, där vi stramar upp det här regelverket väsentligt.

Anf. 55 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Morgan Johansson säger att han inte skryter utan bara säger som det är. ”Som det är” innebär i nuläget att endast en av fem utländska medborgare som begår en våldtäkt och döms för det i Sverige utvisas. Det är också så att man i dag ofta döms till en tillfällig utvisning. Det spelar därför ingen roll att Morgan Johansson insinuerar att han nu kanske tycker någonting annat än vad som är rådande i det rättspolitiska läget i Sverige.

Fru talman! Jag skulle vilja beröra den utredning som Morgan Johansson hänvisar till, utredningen Skärpta regler för utvisning på grund av brott.

För det första: Det är naturligtvis bra att det händer någonting över huvud taget. Jag är också glad över att Morgan Johansson nu i vissa av sina ståndpunkter går oss till mötes.

För det andra: Krävdes det verkligen att Morgan Johansson skulle sitta som justitieminister i nästan sex år för att han skulle förstå behovet av skärpningar på området, trots att han dessförinnan satt åtskilliga år som ledamot i justitieutskottet?

För det tredje: Att utredningen får över ett år på sig att slutrapportera får åtminstone mig att tro att regeringen önskar förhålla frågan.

För det fjärde: Givet att slutrapporteringen sker först nästa sommar ser jag det som uteslutet att regeringen får någon ny lagstiftning på plats under denna mandatperiod. Det skulle betyda att Morgan Johansson, oavsett sin retorik här i kammaren, misslyckats med att åtgärda problematiken under hela två mandatperioder. Det är anmärkningsvärt, fru talman.

För det femte: Kommittédirektiven i utredningen tål att kritiseras, vilket jag nu ämnar göra.

I stället för att uttryckligen be utredaren om konkreta förslag på hur problemen ska åtgärdas, hur vi får på plats en lagstiftning och i förlängningen prejudikat som säkerställer att kriminella utlänningar utvisas och utvisas på livstid ber man endast utredaren att ”ta ställning till” en rad saker.

Om jag känner Socialdemokraterna rätt betyder det i praktiken att utredaren kommer att ”ta ställning till” att vi inte kan utvisa fler. Sedan säger Morgan Johansson och hans kollegor att frågan har utretts, och så klappar man sig på axeln och går vidare.

I sitt skriftliga svar på denna interpellation säger Morgan Johansson: ”Den nuvarande tillämpningen innebär att även relativt allvarlig brottslighet kan leda till ett förhållandevis kort återreseförbud. Utredaren ska därför

ta ställning till om bestämmelsen om återreseförbud bör ändras i syfte att möjliggöra en mer nyanserad bedömning.”

Det stämmer att när utlänningar våldtar en minderårig flicka och endast får ett tioårigt återreseförbud är det en skymf mot såväl brottsoffret som det allmännas rättsuppfattning.

Men varför är det utredaren som ska ta ställning? Jag hade önskat att Morgan Johansson tydligare tog ställning. Varför ska en utredare göra det åt honom?

Fru talman! Jag har tagit ställning. Jag vill att kriminella utlänningar som exempelvis har gruppvåldtagit en minderårig flicka för det första ska utvisas, för det andra ska utvisas på livstid och aldrig någonsin få komma tillbaka till Sverige. Det är inte jättesvårt att göra den typen av ställnings-taganden. Jag hoppas att Morgan Johansson kan göra det nu.

Anf. 56 Justitie- och migrationsminister MORGAN  
JOHANSSON (S):

Fru talman! Först och främst är detta inte någon ny fråga för oss socialdemokrater. Vi socialdemokrater gick till val på att vi skulle genomföra en sådan förändring. Detta är alltså i linje med den politik som vi har bedrivit.

Min grundhållning är, som sagt, att om man begår allvarliga brott i Sverige och inte är svensk medborgare ska huvudregeln utvisning gälla. Det är precis därför som vi har bett utredaren att se över alla dessa aspekter när det gäller anknytning, vilka brott som ska omfattas och vilken tid som en utvisning i så fall ska omfatta.

Tobias Andersson spekulerar här om tidsplanen. Jag har precis redogjort för hur vi tänker oss detta. Betänkandet kommer i juni nästa år. Sedan är det en remisstid på tre månader. Och därefter kommer vi att jobba med lagförslaget. Min grundhållning i den planen är att vi ska kunna lämna lagförslaget till riksdagen före valet, så att vi därmed också genomför detta under denna mandatperiod. Det gäller för övrigt för alla punkter som vi har på 34-punktsprogrammet mot organiserad brottslighet att de ska genomföras under denna mandatperiod.

Sedan undrar Tobias Andersson varför vi utser utredare och varför man inte bara kan bestämma saker. Men det är så lagstiftningsarbetet går till. Vi har ett beredningstväng enligt grundlagen. Det innebär att vi inte bara kan sitta här i kammaren och bestämma att vi ska göra så och göra så. Alla lagförslag som kommer till denna kammare måste vara beredda i den meningen att de måste vara utredda, det måste ha varit en remissomgång och vi måste ha tittat på alla eventuella effekter och konsekvenser av lagstiftningen. Vet Tobias Andersson vad som annars kommer att hända? Jo, det är att domstolarna inte kommer att kunna döma efter en slarvigt utförd lagstiftning som inte är beredd. Därmed blir eventuella riksdagsbeslut kring sådant som inte har utretts bara ett slag i luften. Man måste helt enkelt förhålla sig till att man måste göra på detta sätt.

Men vi har inte förhalat denna fråga på något sätt. Vi har från första början sagt att detta är en sådan fråga som vi vill lösa under denna mandatperiod. Det är också planen att vi ska göra det. Men ingen ska sväva i tvivelsmål om vilken inriktning som vi har, nämligen att skärpa detta regelverk väsentligt.

Prot. 2020/21:47  
4 december

-----  
Svar på  
interpellationer

Anf. 57 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Det är naturligtvis positivt att Morgan Johansson och regeringen nu anser att lagförslag ska vara ordentligt beredda och så vidare med tanke på att man tidigare inte har brytt sig jättemycket om kritik från Lagrådet, inte minst när man har kommit med flyktigamnesti för gymnasieafghaner. Men det är bra att man har ändrat sig och nu anser att detta är viktigt; det håller jag med om.

Sedan kan jag inte annat än konstatera att Morgan Johanssons påstådda grundinställning i denna fråga inte är överensstämmande med den verklighet som råder i det Sverige där han har varit ansvarig för denna politik i sex års tid. Det är jättebra att man i riksdagens talarstol kan säga att ens grundinställning är X samtidigt som man inte har förändrat Y i verkligheten till att bli X.

Fru talman! Jag skulle vilja höra Morgan Johansson lova att han kommer att verka för att utvisning möjliggörs i fler fall och att det alltid blir fråga om livstidsutvisning, alldeles oavsett vad utredningen landar i. Fram till nu har han sagt att det är hans grundinställning, och det ska ingen tvivla på. Men jag skulle vilja höra honom lova mig och dem som lyssnar att han – även om utredningen väljer att landa i någonting annat, kanske för att kommittédirektiven till utredningen inte var tydliga nog – ändå kommer att verka för sin grundinställning.

Detta skulle inte vara kontroversiellt för den socialdemokratiska regeringen med tanke på att man tidigare inte alltid gått på utredningarnas förslag, inte alltid lyssnat på Lagrådets rekommendationer etcetera. Kontroversiellt skulle det alltså inte vara. Men ett sådant löfte är efterfrågat. Det skulle befästa hans påstådda grundinställning, och det skulle vara bra i praktiken.

Anf. 58 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S):

Fru talman! Vi gick, återigen, till val på detta. Det är ett vallöfte som vi nu faktiskt kommer att genomföra. Det innebär att fler kommer att kunna dömas till utvisning, att färre kommer att kunna hänvisa till anknytning till Sverige, att fler brott ska kunna rendera i utvisning, att utvisningarna kommer att förlängas väsentligt och att fler därmed kommer att dömas till livstids utvisning. Dessutom kommer själva verkställigheten att effektiviseras. Vi tar också in hedersbrottsproblematiken.

Det är alltså inte något svårt löfte för mig att ställa ut, tvärtom. Det gick vi till val på, och det kommer vi också att se till att leverera.

Tobias Andersson frågar: Hur gör man med Lagrådet? Går regeringen inte ibland emot Lagrådet?

Först och främst ska jag säga att vi inte har genomfört någon flyktigamnesti. Det finns inte något sådant beslut. Vi har genomfört en lagstiftning som möjliggör för en grupp att slutföra sina studier och sedan etablera sig på arbetsmarknaden. Men det var absolut inte någon amnesti. Något sådant beslut är inte fattat.

När vi ska gå fram med ett förslag till riksdagen avstyrker Lagrådet ibland det och tycker att det är fel. Då måste vi fundera på hur Lagrådet har argumenterat. Är det bra eller dåligt, och ska vi ändå gå fram med det? Det finns några sådana förslag. Ett var när vi skärpte straffen för de grova vapenbrotten. Detta förslag avstyrktes av Lagrådet, men där gick jag fram

ändå. Ett annat gällde samtyckeslagstiftningen och sexualbrotten. Det avstyrkte Lagrådet också, men där gick vi fram ändå. Ett tredje gällde id-kontrollerna, som gjorde att vi kunde styra upp och få kontroll över flyktingkrisen 2015 igen. Då gick Lagrådet också emot, men vi gick fram ändå och det beslutades i kammaren.

Jag skäms inte ett ögonblick för dessa beslut. Det har nämligen visat sig vara fungerande åtgärder, och i vissa fall faktiskt helt nödvändiga. Men denna balans måste alltid finnas.

Men med detta inte sagt att man kan sitta här och bara besluta om saker och ting som över huvud taget inte är beredda. Det funkar inte enligt grundlagen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## **§ 15 Svar på interpellation 2020/21:132 om regeringens agerande kring skatteflykt**

Anf. 59 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Tony Haddou har frågat mig varför jag, enligt vad han uppger, blockerar och motarbetar viktiga åtgärder för att stoppa skatteflykten, inte verkar för att skärpa kriterierna för EU:s lista över skatteparadis och därmed verka för att unionen applicerar sina kriterier på sina egna medlemsländer, om jag avser att på något sätt agera för offentlig öppenhet och transparens i skattefrågorna samt om jag tycker att Sverige bör införa en skatteparadisutredning i syfte att ta fram förslag för att stoppa utförseln av pengar till skatteparadisen.

Först vill jag säga att arbetet mot skatteflykt och skatteundandragande är en grundläggande och prioriterad fråga för regeringen och att jag delar interpellantens engagemang i frågan. Eftersom skatteflykten är global är internationella lösningar en förutsättning för att stoppa den. Stora framsteg har gjorts på det internationella planet under de senaste åren, och mer kan göras.

När det gäller första och andra frågan antar jag att Tony Haddou menar det EU-förslag om offentlig land-för-land-rapportering om skatt som Sverige röstade nej till på Konkurrenskraftsrådets möte i slutet av förra året. Regeringen anser att EU-förslaget om offentlig land-för-land-rapportering om skatt är lagt på fel rättslig grund, eftersom vi anser att det är ett skatteförslag. Det är viktigt att principen om att skattefrågor beslutas enligt det särskilda lagstiftningsförfarande som gäller för skattefrågor och behandlas i den rådskonstellation som har ansvar för skatt upprätthålls. Om vi gör undantag på en punkt kan det användas för att flytta över makten över skattepolitiken på flera punkter. Detta är i enlighet med den ståndpunkt som EU-nämnden har ställt sig bakom. Man ska i sammanhanget komma ihåg att det redan finns en skyldighet för stora multinationella koncerner att lämna land-för-land-rapporter om skatt som sedan utbyts mellan skattemyndigheter i länder såväl inom som utanför EU. Skattemyndigheterna har alltså redan i dag tillgång till rapporter av det aktuella slaget, och det är viktigt att det utbytet fortsätter.

När det gäller frågan om att skärpa kriterierna för EU:s lista över skatteparadis arbetas det kontinuerligt med att utveckla och stärka kriterierna. Det är ett viktigt arbete som Sverige deltar aktivt i. När det gäller frågan om att verka för att unionen ska applicera sina kriterier på sina egna medlemsländer kan det inte nog understrykas att medlemsstaterna är skyldiga att leva upp till två av de tre kriterierna: skatte transparens och genomföra åtgärder för att motverka BEPS. Dessutom har alla medlemsstater åtagit sig att inte ägna sig åt skadlig skattekonkurrens genom att följa kriterierna och principerna i uppförandekoden för företagsbeskattning. Sverige verkar inom ramen för arbetet i uppförandekodgruppen för att samma krav ska ställas på medlemsstater som vi ställer på tredjelandsjurisdiktioner.

Slutligen ställs frågan om jag tycker att Sverige bör införa en skatteparadisutredning i syfte att ta fram förslag för att stoppa utförseln av pengar till skatteparadis. Senast i oktober lade jag en proposition på riksdagens bord med skarpa motåtgärder mot transaktioner med icke samarbetsvilliga jurisdiktioner.

Anf. 60 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Tack, finansministern!

Vi har under de senaste åren sett hur nya skatteflyktsskandaler avlöser varandra, hur de rikas skatteflykt avslöjas och hur finansbolag undanhåller miljarder från beskattning. Det handlar om en ekonomisk elit som blåser vanliga skattebetalare på flera miljarder varje år, världen över. Skatteflykten undergräver vår välfärd och demokrati, samtidigt som skatteflykten ökar ojämlikheten eftersom vanligt folk med betydligt lägre inkomster fortsätter att betala skatt. Butiksbidraget, sjukvårdspersonalen och den vanliga arbetaren betalar alla sin sjysta del av skatten – och så har vi den rika eliten som inte gör det utan flyttar pengar och vinster till skatteparadis och tror sig stå över samhället. Däri ligger konflikten.

Hjälpporganisationen Oxfam har i sin rapport om skatteflykt, som släpptes förra månaden, räknat ut att Sverige årligen förlorar minst 23 miljarder i skatteflykt. Sedan finns det också ett mörkertal bakom detta. Tax Justice Network kommer fram till ungefär samma siffror när de presenterade nya data förra veckan. Gör man en uträkning gällande välfärden hade de pengar som försvinner från Sverige i skatteflykt räckt till 45 000 sjuksköterskor. Det hade bland annat löst Sveriges sjuksköterskebrist, och det hade minskat de ekonomiska klyftorna – men det skulle framför allt ge Sverige en mer rustad och robust välfärd, liksom ett legitimt skattesystem.

Fru talman! Jag är åtminstone glad att finansministern i sitt svar säger sig dela mitt engagemang i frågan, men jag måste erkänna att det gör det lite mer besvärande dels hur finansministern har agerat i dessa frågor, dels hur finansministern duckar för min tredje och fjärde fråga. För att göra det tydligare: Avser finansministern att på något sätt agera för offentlig öppenhet och transparens som åtgärder för att stoppa skatteflykten? Faktum är nämligen, finansministern, att ni har röstat ned förslaget tillsammans med länder som Malta, Cypern, Luxemburg och Irland – kanske inte det trevligaste sällskapet när det kommer till frågan om aggressiv skatteflykt.

Det argument som finansministern lyfter är det hon kallar ”fel rättslig grund”, men det är ju faktiskt en fråga om redovisning – att multinationella företag offentligt redovisar öppet vilka vinster de gör och hur mycket skatt de betalar i varje land där de har verksamhet. Utifrån det kan journalister,



politiker och allmänhet faktiskt kräva dem på ansvar. Efter att finansministern röstat ned detta förslag väckte Vänsterpartiet ett utskottsinitiativ i riksdagen för att få till en strategi för att gå mot offentlighet. Det förslaget röstades också ned av Socialdemokraterna. Därför blir det konstigt med argumentet om fel rättslig grund.

I stället för öppenhet och transparens kan alltså storföretagen flytta vinster från länder där de har verksamhet till skatteparadis utan att allmänheten eller medierna kan granska det. I stället kommer det nya skatteflykt-släckor från visselblåsare, granskande journalister och så vidare. Jag antecknade också precis att finansministern nämnde att multinationella koncerner är skyldiga att redovisa. Problemet är bara att det finns skattesekretess bakom, och då förblir det ju hemligt.

Sedan får jag påminna finansministern om att offentlighet, transparens och en sådan här metod inte är något helt nytt utan införlivades för bankerna 2013 enligt en EU-lagstiftning.

Avser finansministern att på något sätt agera för att redovisningen ska vara offentlig, så att vi får öppenhet och transparens som åtgärder för att stoppa skatteflykten?

Anf. 61 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Regeringen har drivit på hårt, både internationellt och i Sverige, för att stoppa möjligheterna till olika former av skatteflykt och skatteundandragande. Det är ett aktivt arbete som vi har bedrivit hela vägen sedan Stefan Löfven blev statsminister 2014. Låt mig ta upp ett axplock av de förbättringar som har skett!

- Vi har nyligen infört ett avdragsförbud som motåtgärd kopplat till EU:s svarta lista.
- Vi har jobbat hårt i EU för och implementerar nu ett automatiskt informationsutbyte mellan skattemyndigheter inom EU för att minska möjligheterna till skattefusk och skatteundandragande.
- Det kommer att bli skärpta krav på skatterådgivare inom EU; den som tillhandahåller internationella upplägg måste också rapportera det till skatteverket.
- Vi har ett register över verkliga huvudmän. Där kommer man också att kunna kontrollera vem som äger ett bolag, vilket kommer att vara viktigt för att minska skattefusket.
- Vi har EU:s svarta lista, och vi har ett uppdrag till Skatteverket om åtgärder mot länder som är med på den svarta listan.
- Vi har genomfört nya skatteregler för företagssektorn, vilket minskar möjligheterna till skatteundandragande via så kallade räntesnurror.
- Vi har genomfört flera regler för att neutralisera effekterna av hybrida mismatchningar.
- Vi har gjort ändringar i EU:s moder- och dotterbolagsdirektiv för att förhindra skatteundandragande.

Vi har alltså på EU-nivå kunnat driva många viktiga frågor och även fått gehör, och det har nu blivit verklighet.

Även i Sverige har vi jobbat mot detta. Det handlar bland annat om omvänd skattskyldighet för att försvåra momsfuskar; nyligen utvidgade vi det till teletjänster, där vi har fått rapporter om att det förekommer fusk. Vi har uppdaterat CFC-reglernas vita lista, och vi har förstärkt resurserna till Skatteverket. Vi har utökat möjligheterna för Skatteverket att arbeta brottsbekämpande och motverka skatteupplägg för överlåtelse av fastighet till juridisk person. Vi har skärpt reglerna för skattetillägg för rättelser på eget initiativ och infört krav på personalliggare samt krav på elektroniska betalningar för rot- och rutavdrag.

Detta är några av de saker som har genomförts under de senaste sex och ett halvt åren för att bekämpa skatteflykt och skatteundandragande. Vi har alltså drivit på hårt både internationellt och i Sverige – och inte helt sällan i samarbete med Vänsterpartiet, så jag vill tacka för ett gott samarbete. Vi delar den här ambitionen. Precis som Tony Haddou säger betalar vanliga löntagare skatt som de ska, och självklart ska även bolag och personer som har goda möjligheter att genomföra internationella transaktioner betala sin skatt precis som vanligt folk.

Vad gäller land-för-land-rapportering kan man få intrycket från Tony Haddou att alla problem kommer att försvinna om den bara görs offentlig. Så är det naturligtvis inte. Den information som är viktig för att man ska ha rätt beskattning får skattemyndigheterna redan via det krav på land-för-land-rapportering som har införts. Det är oerhört viktigt och kommer att minska möjligheterna till skattefusk framöver – eller ja, från och med att det infördes.

Frågan om rapporteringen ska vara offentlig är en annan sak. Anledningen till att vi röstade som vi gjorde i rådet är att vi för en ständig kamp inom EU för att säkerställa att skattefrågorna fortsatt är en nationell kompetens och därmed också ska beslutas med enhällighet. Det är viktigt för att vi ska ha den nationella kompetensen, och det är det som är bakgrunden till att Sverige röstade som man gjorde vid det mötet i rådet.

Nu är min talartid slut. I nästa inlägg kan jag föra mer av en diskussion om de olika för- och nackdelar som finns med en öppen land-för-land-rapportering – för det finns även nackdelar med det. Jag ska återkomma till det.

Anf. 62 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Finansministern vet precis hur man väljer att göra ett axplock som handlar om framför allt EU-tvingande saker. Många av de förslag som finansministern nu presenterade var sådant som Sverige *måste* göra på grund av EU-lagstiftning. Kikar man på Finansdepartementets egna initiativ mot skatteflykt blir axplocket inte lika stort.

I fråga om en offentlig land-för-land-rapportering är det som finansministern säger, men problemet med informationsutbytet i dag är att det är sekretess bakom. Förra året gick Socialdemokraterna till EU-val på löftet om att stoppa skatteflykten. Vi har precis hört finansministerns väldigt höga tonläge i den här frågan, men tyvärr är skillnaden mellan ord och handling väldigt stor.

I dag flyger den mest omfattande skatteflykten under radarn, utan möjlighet till extern granskning. Företag kan flytta sina vinster från de länder där de är verksamma till skatteparadis utan att allmänheten eller medierna kan granska det. I dag är det väldigt svårt att avgöra om företag betalar rätt skatt i relation till sin verksamhet i ett land eller inte, och den kunskap vi har om specifika skatteupplägg kommer oftast från läckor. Det är ju därför man behöver tvinga storbolagen till offentlig redovisning.

Fru talman! Finansministern nämnde EU:s svarta lista och ställer samma krav på medlemsländerna som vi ställer på tredjeländer, alltså länderna utanför EU. Det nämndes även i inledningstalet. Detta är ju något positivt, och jag tycker att det är bra att regeringen ställer krav.

Men finansministern säger sig vilja arbeta mot skatteflykt och stärka kriterierna i EU:s svarta lista samtidigt som hon bara förra månaden tog bort exempelvis Caymanöarna från EU:s svarta lista. Detta är alltså ett av världens mest skadliga skatteparadis avseende företags skatteflykt, och man har en bolagsskatt på 0 procent. Förra året plockades Schweiz och Mauritius bort – Mauritius hade precis en av världens största skatteparadisläckor – vilket jag måste säga är ganska märkligt. Hur är detta att utveckla och stärka kriterierna för att motverka skatteflykt?

Det är självklart att det finns skatteparadis också inom EU. Det är hit nätjättar som Amazon söker sig. Då kan de ha sin verksamhet i ett land, flytta sina vinster till Luxemburg och inte betala mer än 1 procent i skatt. Det handlar alltså om bolag som har skatteflykt som affärsmodell, som kringgår skatteregler och som lobbar hårt för att få så låga skattenivåer som möjligt. Detta är samma bolag som regeringen skickat fjäskbrev till för att de ska etablera sig i Sverige.

Fru talman! Jag har också frågat om finansministern tycker att Sverige bör införa en skatteparadisutredning i syfte att få fram förslag för att stoppa utförseln av pengar till skatteparadisen. Inte heller där fick jag något svar utöver att finansministern lagt fram en proposition. Det är ett väldigt märkligt svar, så jag får fråga igen – propositionen har ju inte med en skatteparadisutredning att göra.

Anser finansministern att Sverige bör tillsätta en skatteparadisutredning? Syftet skulle i så fall vara att stoppa utförseln av pengar till skatteparadisen och att ta fram egna initiativ på området utöver dem som finansministern nämnde, som EU tvingar regeringen till, så att man kan täppa till kryphålen i skattelagstiftningen.

Det behövs en stor översyn i dessa frågor men också konkreta initiativ, vilket Sverige faktiskt kan ta.

Anf. 63 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Nu blev det här mer än lovligt förvirrat. Tony Haddou har ju kallat mig till riksdagen för att vi ska diskutera Sveriges agerande i EU. När jag sedan berättade hur vi har drivit olika frågor i EU fick jag svaret från Tony Haddou att det bara är saker som EU tvingar oss till. Nu talar vi om hur Sverige har agerat i EU, och alla de punkter som jag lyfte upp är ju saker vi tillsammans i EU har kommit överens om att vi ska genomföra för att stoppa skatteflykt och skatteundandragande. Detta är ju frågor där Sverige har drivit på aktivt för att det ska bli verklighet.

Jag har suttit på ministermöte efter ministermöte nere i Bryssel och drivit på för att vi tillsammans i EU ska stoppa möjligheterna till skatteflykt och skatteundandragande. Jag har lagt många arbetstimmar på det, och jag har gjort det med glädje. Detta är viktigt, inte bara för att vi behöver pengarna för att finansiera välfärden utan också för att det ska vara en sjyst konkurrens gentemot alla bolag som gör rätt för sig.

Här har det skett väldigt stora framsteg. Det ligger dock i sakens natur att vi inte kan stoppa den internationella skatteflykten och det internationella skatteundandragandet bara med svensk lagstiftning, utan det behöver göras via ett internationellt samarbete. Här är EU ett viktigt forum, men vi har också OECD. Sverige har jobbat väldigt aktivt i OECD för att föra fram arbetet mot den möjlighet till skatteundandragande som kan finnas i det internationella skattesystemet. Det har också skett mycket stora framsteg under de senaste åren.

Det kan vara värt att påpeka att många av de skandaler och läckor som nu har kommit fram och som verkligen visar på ett oacceptabelt beteende bland både företag och länder har några år på nacken. Många av dessa skandaler skulle inte vara möjliga med de nya regler som har kommit fram under de senaste åren. Det här är ett område där det har tagits steg framåt men där mer måste ske.

Då är frågan: Är offentlig land-för-land-rapportering en sådan fråga eller inte? Det finns både för- och nackdelar. Informationen finns redan hos dem som ska fatta besluten om beskattningen. Den korrekta beskattningen utifrån de lagar och regler som finns görs redan givet att skattemyndigheterna nu har denna information. Därutöver kan det såklart finnas ett värde i att journalister och allmänhet kan granska detta. Det är någonting som ligger på plussidan när det gäller att göra denna information offentlig.

Det som ligger på minussidan är att det är flera länder som är väldigt tveksamma till att över huvud taget vara med i detta samarbete. Det finns en uppenbar risk att de skulle dra sig ur samarbetet om denna information görs offentlig. Då förlorar man hela poängen. Då minskar möjligheterna för skattemyndigheterna att få denna information, som är viktig för att det ska vara en korrekt beskattning.

Det var dock inte av den orsaken som vi röstade nej i rådet i EU, utan det var just för att det var på fel legal grund. Någonting som riksdagen har tyckt är väldigt viktigt och som jag verkligen står bakom är att skattefrågor är en nationell kompetens. När vi fattar beslut om skattefrågor i EU måste det ske med enhällighet.

Anf. 64 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Nu är det faktiskt så att finansministern har röstat emot detta. De tveksamheter hon lyfter fram är ju tveksamheter som länder som Luxemburg, Malta och så vidare – länder som är skatteparadis – har framfört. Det är inte heller konstigt, för det handlar om världens skadligaste skatteparadis – det är väl självklart att de är tveksamma, precis som näringslivets lobbyister stoppar nästan alla förslag om skatteflykt och lobbar väldigt hårt mot EU och i riksdagen.

Finansministern nämnde frågan om rapporteringsplikten. Den drogs ju tillbaka så fort näringslivet kom in och skyllde på att det var coronapandemi – då kunde man inte rapportera längre. Ni lyssnar ju mer på näringslivets organisationer än på folket; det är ju det som är beklämmande här.

När det kommer till axpocket är ett stort problem att finansministern lägger sig på en miniminivå när EU-förslagen kommer. Det är ju det som krävs. Det är här vi menar att finansministern kan göra väldigt mycket mer.

Det är också ett tydligt och återkommande inslag att nya läckor år efter år visar att skatteflykten är mer aggressiv. Där följer inte lagstiftningen med. Det räcker inte med att hänvisa till EU och säga att skatteflykt är dåligt. Vi vet att skatteflykten är internationell, men vi vet också att multinationella bolag lobbar för att stoppa skatteflyktsförslag. Här har vi sett tillfällen då finansministern lyssnat mer på näringslivets lobbyister.

I Bryssel, som finansministern tog upp, vet vi att näringslivets lobbyister många gånger styr den politiska agendan. I Sverige drar man faktiskt tillbaka lagförslag för att man inom näringslivet är sur. Det är ju det som är problemet. Vi har ju haft förslag – även om skatteflykt – på riksdagens bord som har dragits tillbaka för att man inom näringslivet är arg.

Lyssna mer på folket än på näringslivet – annars kommer inte skatteflyktsförslag som verkligen skapar skillnad att läggas fram.

Anf. 65 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag tror inte att näringslivet uppfattar mig som en minister som alltid går i näringslivets ledband, utan det finns ganska många frågor där jag – inte minst i samarbete med Vänsterpartiet – har drivit igenom förslag som man inom näringslivet har varit mindre nöjd med. Jag driver också saker som de är mindre nöjda med.

Sedan finns det många frågor där det finns stor anledning att lyssna på näringslivet. Det finns ju mycket erfarenhet och kompetens inom näringslivet, och det är viktigt för oss politiker att förstå vilken verksamhet som bedrivs och vilken verklighet näringslivet lever i. Det finns alltså all anledning att lyssna på näringslivet, men som politiker fattar man sina egna beslut. Ibland finns det ju också motstående ekonomiska intressen, och där har vi drivit en del förslag som näringslivet inte har uppskattat.

Däremot önskar jag naturligtvis att näringslivet var än mer aktivt i debatten kring att minska möjligheterna till skattefusk, skatteflykt och skatteundrandragande, för det handlar ju också om att värna alla de svenska företag som gör rätt för sig.

Jag uppskattar som sagt att jag har fått denna interpellation. Jag tycker att det är en viktig fråga som behöver lyftas mer. Det har hänt väldigt mycket på detta område under de senaste åren. Sverige har varit drivande för att få igenom mycket av den lagstiftning som nu har blivit verklighet i EU, och vi har lagt mycket tid på att driva dessa frågor. Jag ser dock absolut inte att vi kan slå oss till ro med detta – tvärtom vill jag fortsätta att arbeta för att ytterligare minska möjligheterna för företag att skattefuska. Vi behöver de pengarna. Dessutom betalar vanligt folk skatt; storkapitalet ska också göra det.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

**§ 16 Svar på interpellation 2020/21:151 om effekter på arbetslinjen av försämrat reseavdrag**

Anf. 66 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig om jag har för avsikt att förändra reseavdraget så att färre kommer att kunna utnyttja det.

Det nuvarande reseavdraget har kritiserats för att gynna arbetsresande med bil jämfört med kollektivtrafik och för att det är det avdrag som ger upphov till det största skattefelet. Reseavdragskommittén har föreslagit att det nuvarande reseavdraget avskaffas och ersätts med en avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor.

Kommitténs betänkande har remitterats och vi har fått in många värdefulla remissynpunkter. För att få ett bättre underlag för det kommande arbetet och mer information om hur personer som bor i glesbygd utan tillgång till kollektivtrafik påverkas av förslaget gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att göra en fördjupad analys av konsekvenserna av kommitténs förslag.

Trafikanalys har överlämnat sin rapport som nu, tillsammans med kommitténs förslag, analyseras inom Regeringskansliet. För att kunna ta ställning till hur regelverket ska se ut i framtiden finns det många aspekter som måste beaktas. Jag vill dock redan nu understryka att regeringens uppfattning är att det ska vara möjligt att bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade.

Anf. 67 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag har ställt den här interpellationen till finansministern utifrån att åtta år med alliansregering och arbetslinje innebar mycket stora intäkter till vår gemensamma välfärd. Det gjorde också att människor fick mer pengar kvar i sin plånbok. Totalt sett gör alla jobbskatteavdrag som vi moderater har genomfört, både i regeringsställning och när vi därefter har fått igenom olika budgetar, att människor har flera tusenlappar extra kvar varje månad när skatten är betald. Det har också ökat arbetskraftsutbudet och gjort att vi har, som sagt var, mer pengar till den generella välfärden.

Det som oroar mig med regeringens och samarbetspartiernas förslag om att försämra reseavdraget är att det också monterar ned arbetslinjen. Det slår mot människor som bor utanför våra städer, men det monterar också mycket kraftigt ned den arbetslinje som under många år byggdes upp och tjänade Sverige väl.

Regeringen har höjt bensinskatten, dieselskatten och fordonsskatten väldigt mycket och i omgångar. Nu planerar regeringen också att kraftigt försämra reseavdraget, så pass mycket att det för många handlar om en tusenlapp eller två i ökad beskattning varje månad. På det sättet rullas arbetslinjen tillbaka. Det gör det mindre lönsamt att arbeta, mindre lönsamt att gå från bidrag till arbete, mindre lönsamt för den som arbetar att arbeta några timmar till. Detta, fru talman, är mycket allvarligt och kommer på sikt också att skada den svenska ekonomin.

Jag har läst ministerns svar tidigare och lyssnade också på ministerns svar här i talarstolen, och ministerns svar låter bra, fru talman. Hon understryker på slutet att regeringens uppfattning är att det ska vara möjligt att

bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafik saknas eller är begränsad.

Det som gör mig oroad, fru talman, och som jag gärna skulle vilja att ministern svarar på är: Vad betyder det? Det kan ju betyda precis ingenting. Betyder det att bensinskatten inte ska fortsätta att höjas, att dieselskatten inte ska fortsätta att höjas och att man när reduktionsplikten införs ska kompensera för de ökade kostnaderna? Innebär det att man inte har tänkt chockhöja fordonsskatten vid årsskiftet? Innebär det att man inte tänker lägga fram förslag som leder till att hundratusentals människor blir av med möjligheten till reseavdrag och att ytterligare hundratusentals människor får minskade möjligheter att göra reseavdrag?

Vad betyder de ord, fru talman, som finansministern säger i talarstolen, att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela landet? Är det tomta ord eller betyder det någonting? Det skulle jag mycket gärna vilja att finansministern svarar på.

Innebär det att man inte kommer att lägga fram fler förslag som urholkar arbetslinjen och gör det dyrare att använda bilen till och från sitt arbete? Är det detta finansministern menar när hon säger att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela landet? Det skulle jag mycket gärna vilja ha svar på, fru talman.

Anf. 68 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Den drastiska försämringen av reseavdraget har mött hård kritik, och det med all rätt.

Vi lever just nu under en coronapandemi där bilen är ett säkert alternativ ur smittskyddssynpunkt.

Försämringen av reseavdraget förväntas drabba 200 000 personer som kan få en ökad skatt per år med 10 000–20 000 kronor, så det är rejäla skattepåslag som återigen drabbar de som inte har en utbyggd tunnelbanetrafik att välja på. Det är alltså landsbygden, glesbygden, som också får bära den här kostnaden.

Jag möter företagare som redan nu har problem med kompetensförsörjningen, att hitta folk att anställa. Vi har människor som behöver förflytta sig från bidrag till arbete. Incitamentet att göra det minskar när det blir för dyrt att ta sig till arbetet.

Ska vi genomföra en så kraftig försämring av reseavdraget behöver vi ha ett bidragstak, och ett bidragstak är också det som Moderaterna föreslår. Vi vill alltså inte jaga bort bilen innan ett alternativ finns, och för de här människorna finns inget alternativ. Det finns inte tunnelbana i hela Sverige.

Vad tycker ministern om kommentaren att regeringen vill göra många saker snarare än att göra rätt saker? Och kan ministern se att det här drabbar landsbygden, att det monterar ned arbetslinjen ytterligare och att det kommer att bli svårare att få folk att gå från bidrag till ett arbete?

Anf. 69 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att understryka att här finns alltså inget förslag från regeringen. Det är ett utredningsförslag som regeringen har bett Trafikanalys att analysera ytterligare. Nu tittar regeringen på utredningens förslag men naturligtvis också på den analys som ansvarig myndighet har gjort.

För att man långsiktigt ska kunna leva, verka och bo i hela landet är det viktigt att vi ställer om vår fordonsflotta. Det finns ju inget som inte pekar på att bensin och diesel kommer att bli dyrare och dyrare i takt med att åren går. Därutöver behöver vi göra omställningen av rena klimatskäl. Därför är det viktigt att de bilar som nu säljs i Sverige är miljövänliga, att mer kan gå på el, att det blir fler laddhybrider och att de bensin- och dieselbilar som säljs drar så lite som det bara går. Och det är det som är tanken med utformningen av bonus–malus-systemet.

De bilar som säljs i dag kommer ju att finnas under många år, och många av dem kommer sedan att hamna i glesbygden. Efter att de kanske har varit förmånsbilar under tre år hamnar de hos privatpersoner, inte sällan i glesbygd. Då är det viktigt att bilarna drar så lite som möjligt, så att det ska vara möjligt också i framtiden att bo och verka i landsbygd.

Därutöver har regeringen drivit många förslag för att underlätta livet för människor som bor i glesbygd. Vi har maxstöd, vi har stöd till handeln, vi har lagt mer pengar på vägunderhåll och byggt ut servicekontoren, bara för att nämna några saker.

Regeringen har också vidtagit viktiga åtgärder för att stärka arbetslinjen, bland annat ökat möjligheterna till utbildning, avskaffat vårdnadsbidraget, som infördes under alliansregeringen, och infört utbildningsplikt för nyanlända.

Jag vet att Moderaterna tycker att regeringens förstärkning av a-kassan är ett sätt att urholka arbetslinjen. Jag delar dock inte Moderaternas uppfattning att till exempel bagarna i Älvsbyn som riskerar arbetslöshet borde få en kraftigt försämrad a-kassa från den 1 januari eller att ungdomar som har jobbat något år borde få ett mycket lägre grundbelopp i a-kassan. Det är ingen politik som håller ihop landet, vare sig mellan ung och vuxen eller mellan glesbygd och storstad – och låt oss komma ihåg att arbetslösheten är högre i glesbygd.

Anf. 70 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig börja med att säga att finansministern givetvis har rätt i att detta är ett utredningsförslag. Men för den som lyssnar kan det vara bra att veta att det är regeringen som har beställt precis detta förslag. Det är inte så att regeringen inte har något med det att göra, utan regeringen har sagt vad man vill ska tas fram för att en del mål ska nås. Nu har svaret kommit, och då är det rimligt att vi för denna debatt publikt eftersom detta kommer att ligga till grund för de förslag som regeringen kommer att lägga fram.

När det gäller omställningen blir debatten i kammaren ibland märklig. Ingen är ju emot att vi ska göra en omställning, utan alla är för. Frågan är snarare hur det ska gå till och vem det är som ska bekosta denna omställning. Här har jag och finansministern och våra två partier väldigt olika uppfattning.

Det är ju inte så att den som inte har råd att köpa en ny elbil blir hjälpt av att finansministern gör bensinen dyrare, fordonsskatten högre och på alla sätt och vis försöker försämma så att marginalerna blir mindre. Hade människor råd skulle de köpa en elbil från början. Det är ju inte så att människor vill ont eller inte bryr sig om miljö och klimat. Problemet är att de inte har råd.



Finansministern försöker få det till att regeringen hjälper människor genom att göra det mycket dyrare och se till att de får mindre marginaler och mindre pengar att leva på. Men det är inte att hjälpa människor.

Sedan Magdalena Andersson blev finansminister har bensinskatten höjts med 1 krona och 82 öre. Fordonsskatten för en Volkswagen Tiguan diesel var när Magdalena Andersson blev finansminister 2 500 kronor. Efter årsskiftet blir den 14 500 kronor. Då är det ändå en bil med en måttfull höjning. Många bilmärken har långt över 1 000 procents fordonsskattehöjning.

Den utredning som regeringen har beställt lägger nu fram ett förslag som försämrar möjligheten att få reseavdrag. Hundratusentals människor som i dag har reseavdrag kommer att bli utan, och många som har reseavdrag kommer att förlora både en och två tusenlappar i månaden. Det blir en ökad beskattning för dem som inte har ett alternativ till bilen.

Allt detta sammantaget urholkar givetvis arbetslinjen. Det gör det mindre lönsamt att gå från bidrag till arbete och mindre lönsamt att stanna kvar i arbetslivet.

Fru talman! Detta ger i framtiden minskade möjligheter till det som arbetslinjen lade grunden till: något lägre beskattning för hårt arbetande människor. Lärare, sjuksköterskor och poliser får behålla några tusenlappar mer varje månad, men vi blir fler som kommer ut i arbete, vilket ger ökade skatteintäkter och mer pengar till att bedriva gemensam sjukvård, gemensam skola och så vidare.

Trafikanalys konstaterar att med det förslag regeringen har beställt kommer reseavdrag inte längre att beviljas för 40–50 procent av resorna i gles- och landsbygd. Hur mycket finansministern än säger det är detta inte att hjälpa människor som bor utanför våra städer. Detta är tvärtom att brandskatta människor.

Anf. 71 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Finansministern nämnde att förmånsbilar som körs i kanske tre år och sedan säljs begagnat kan vara ett alternativ för dem som bor på landsbygden. Men jag har hört att minister Per Bolund har föreslagit att möjligheterna även där ska försämrats och att förmånsbilar inte ska vara så förmånliga längre.

Förut har det varit en möjlig fordonskedja att en förmånsbil med den senaste tekniken avseende både säkerhet och miljö efter några år säljs till ett pris som vanliga människor har råd med. Men nu ska även detta täppas till, vilket gör det ännu svårare för folk på landsbygden att få en bättre bil att köra med på våra svenska vägar.

Allt detta sammantaget, bonus–malus och försämringar av förmånsregler och reseavdrag, ger ökade kostnader på landsbygden och fler äldre bilar utan den senaste tekniken avseende miljö och säkerhet på våra vägar.

Fru talman! Kan finansministern se att det blir dyrare för alla dem på landsbygden som behöver bil och ännu inte har råd med elbil? I den här övergången ska vi inte ytterligare belasta de människor som behöver komma till sitt arbete, vill vara goda skattebetalare och bidra till att skapa en bra välfärd i vårt land.

Anf. 72 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl säger att regeringen har beställt denna utredning och att det är därför den ligger på bordet. Men Moderaterna har också beställt denna utredning. Moderaterna satt ju med i Glesbygdskommittén, och ett av förslagen där var att reseavdraget skulle göras om till ett avdrag som utgår från avstånd snarare än kostnad. Reseavdraget skulle göras reseslagsneutralt, och det var uppdraget till utredningen. Detta var Moderaterna med och föreslog, och ska det kunna bli verklighet måste det utredas. Det vore bra om Moderaterna påminner sig om vad de själva föreslagit i en kommitté och dessutom uppmanat regeringen att utreda.

Poängen med förmånsbilar är att det inte ska vara samma beskattning oavsett om man plockar ut pengar som lön eller som bil. Men det har visat sig att det, så som systemet har utvecklat sig de senaste åren, har blivit mer lönsamt att plocka ut pengar som bil än som lön. Det innebär att det finns en skattesubvention i att ha en förmånsbil.

Detta ger en väldigt dålig fördelningsprofil. De flesta som plockar ut förmånsbil har nämligen hög inkomst, vilket innebär att receptionisten skattesubventionerar direktörens bil. Det är dåligt. Givetvis ska ursprungstanken att det ska vara skattemässigt neutralt med förmånsbil gälla. Därför gör vi denna omläggning så att vanligt folk inte ska subventionera direktörernas förmånsbilar.

Edward Riedl säger att alla är för den gröna omställningen. Men i sin budget gör Moderaterna mycket stora nedskärningar på klimatpolitiken samtidigt som de satsar mycket på att det ska släppas ut mer. Det handlar om 3 miljarder i nedskärningar på den direkta miljö- och klimatpolitiken.

Anf. 73 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Om man försöker att göra riktigt långa hopp kan man försöka att få ihop saker och ting. Den landsbygdsutredning som gjordes, och som vad jag vet alla partier i praktiken ställde upp på, handlade om allt från att utlokalisera statliga jobb från Stockholmsregionen ut i landet till att underlätta och förbättra möjligheterna att leva och bo i hela Sverige och framför allt utanför våra stora städer.

Det den här regeringen har gjort därefter är att man har gjort utredningsdirektiv som man har fyllt med helt andra saker. Det är en önskan att minska bilåkandet, en önskan att lägga in miljöaspekter som skäl till att man ska göra omfattande försämringar, fru talman, av möjligheten att göra reseavdrag för hundratusentals människor som använder bilen till och från jobbet.

Det gör de inte för att de tycker att det är roligt utan därför att de inte har några andra alternativ. Det är två vitt skilda saker. Det kan vara bra för den som lyssnar att komma ihåg det. Den ena utredningen handlade om att underlätta och förbättra möjligheten för människor utanför städerna. Den här regeringen har bestämt sig för att man ska slå på dem som bor utanför städerna och deras möjligheter att få lite pengar kvar i plånboken när de åker till och från jobbet och går och arbetar.

Fru talman! Jag tror att ministern aldrig svarade på min fråga. Jag tänkte i varje fall prova att ställa den, för det är så det här instrumentet är konstruerat. Ministrarna kommer till riksdagen och svarar på riksdagsledamöternas frågor.

Fru talman! Jag skulle vilja veta vad ministern menar med att man ska kunna leva och bo i hela landet. Innebär det fortsatt ökade kostnader och höjda skatter för människor som jobbar och bor utanför våra städer? Är det vad finansministern menar? Eller menar hon att det ska bli lägre kostnader för dem utanför våra städer?

Anf. 74 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Moderaterna i Landsbygdskommittén stod bakom slutbetänkandet. I det slutbetänkandet föreslår man ett avståndsbaserat reseavdrag. Man vill spara, om jag minns rätt, 2 miljarder på reseavdraget. Det stod Moderaterna bakom.

Edward Riedl kanske i nästa interpellationsdebatt vill komma hit och läxa upp den moderata ledamoten i Landsbygdskommittén eftersom han här inte står bakom det som Moderaterna i den kommittén föreslog.

Frågan om vad jag menade med att det ska gå att leva och bo i hela landet svarade jag på redan i det första inlägget jag hade. Den poäng som jag försökte göra är att vi för att långsiktigt säkra möjligheten i Sverige att leva och bo i hela landet måste ställa om vårt sätt att resa.

Att fortsätta som man gör nu är att låsa in människor i en lösning som inte är ekonomiskt långsiktigt hållbar. Den kommer att bli dyr, men den är heller inte hållbar för klimatet. Därför behöver vi ställa om hela fordonsflottan.

Det är bland annat därför som vi nu skärper bonus–malus till att fler av de nya bilar som säljs ska vara klimatsmarta för att sedan hamna på den begagnatmarknad som många människor med vanliga inkomster är en del av så att de också ska kunna få ha klimatsmarta bilar det närmaste decenniet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### **§ 17 Svar på interpellation 2020/21:160 om det framtida reseavdraget**

Anf. 75 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Eric Palmqvist har frågat mig hur arbetet med att ta fram ett slutgiltigt förslag till nytt reseavdrag fortlöper. Eric Palmqvist har också frågat mig vilken syn regeringen har på effekterna av kraftigt ökade pendlingskostnader för Sveriges löntagare.

Som jag framhöll i mitt svar på en tidigare fråga om reseavdraget från Eric Palmqvist är regeringens uppfattning att det ska vara möjligt att leva och bo i hela landet, även där kollektivtrafik saknas eller är bristfällig. Reseavdragskommitténs betänkande har remitterats, och många värdefulla synpunkter har kommit in från remissinstanserna. För att få mer information om hur personer som bor i glesbygd utan tillgång till kollektivtrafik påverkas av förslaget gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att göra en fördjupad analys av konsekvenserna av kommitténs förslag.

Trafikanalys har överlämnat sin rapport som nu, tillsammans med kommitténs förslag, analyseras inom Regeringskansliet. För att kunna ta ställning till hur regelverket ska se ut i framtiden finns det många aspekter som måste beaktas. Förslaget kommer därefter att presenteras.

Anf. 76 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag vill inleda med att tacka finansministern för svaret.

Frågan om reseavdragets vara eller icke vara i sin nuvarande form är en fråga som berör. Det är kanske inte så konstigt. Med den politik som statsrådets regering och, det ska understrykas, även tidigare regeringar har fört har en tung ekonomisk börda lagts på landets fordonsägare.

Fordonsägare som bland annat, och inte enbart, behöver sina fordon för att ta sig till och från sina arbeten runt om i landet har fått se kostnaderna för bilägandet öka. Givet denna utveckling var det kanske inte heller en överraskning, varje fall inte för mig, att det förslag till nytt reseavdrag som utredarna presenterade 2019 skulle vara ännu ett ekonomiskt slag mot luttrade arbetspendlare som saknar alternativ till bilen när de ska ta sig till och från sina arbetsplatser.

Förslaget möttes av massiv kritik. Om det var kritiken eller landsbygdsminister Jennie Nilssons utsagor i våras om att förslaget inte motsvarade det som var politikens beställning som gjorde att regeringen inte gick vidare med förslaget låter jag vara osagt. Men jag konstaterar i varje fall att så var fallet, och många känner nog en viss lättnad över regeringens beslut.

Jag noterar också att regeringen inte gått fram med något förslag om ett försämrat reseavdrag i sin budget för 2021. Det är gott så. Det är min förhoppning att förslaget hamnade i papperskorgen eller snarare i dokumentförstöraren och att den tid som förlupit sedan dess har använts till att ta fram ett förslag som inte gör hundratusentals familjer till förlorare.

Fru talman! Med det förslag som presenterades då, och som många känner en stor oro för att det ska presenteras igen med ytterst marginella förändringar, skulle enligt beräkningar 200 000–300 000 arbetspendlare förlora rätten att göra reseavdrag. Andra beräkningar visar att en inte alls ovanlig landsbygdsfamilj med två vuxna som har tio mil till sina jobb och som saknar kollektivtrafik skulle förlora uppemot 25 000 kronor om året om förslaget hade blivit verklighet.

Jag vill därför rikta ett visst mått av tacksamhet både till alla dem som de facto åstadkom en förändring genom att framföra sin kritik och till statsrådet för att man från regeringens sida inte gick vidare med förslaget. Med det sagt, fru talman, känner jag att jag här i dag företräder många som känner stor oro för vad regeringens förslag, som ännu inte har presenterats, kommer att innebära.

Jag ämnar därför ge statsrådet möjligheten att här och nu kort redogöra för vilka direktiv regeringen gav inför den fortsatta utredningen inte minst till Trafikanalys och hur statsrådet själv ser på avdragets betydelse för landets arbetstagare som saknar alternativ till arbetspendling med bil.

Anf. 77 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Sverige är ett stort, avlångt och till delar mycket glesbefolkat land. Det gör att bilen är en nödvändighet för många människor i

glesbygd för att kunna ta sig till arbetet. Att ha ett fungerande reseavdrag är viktigt för att upprätthålla möjligheten att ha en hög sysselsättning i Sverige, vilket är en förutsättning för att vi ska kunna finansiera välfärden.

Det är precis därför som regeringen när vi fick utredningsförslaget på vårt bord gav uppdraget till Trafikanalys att göra en djupare analys av just hur detta påverkar människor som bor i glesbygd. Nu har vi fått in det underlaget, och vi analyserar det noggrant. Självklart kommer möjligheten till arbetspendling i de delar av Sverige där det finns ingen eller dålig kollektivtrafik att vara en viktig faktor som vi beaktar i det fortsatta beredningsarbetet.

Anf. 78 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag har tidigare här i denna kammare påpekat att jag tillhör dem som tror på signalpolitik, och jag väljer att göra så även i dag. Jag tror, eller är snarare förvissad om, att de signaler man sänder ut genom sina politiska ställningstaganden ibland är viktigare än de faktiska effekterna.

Därför, fru talman, tror jag att en politik som gång efter annan syftar till att slå emot landets alla bilägare i ett land där stora delar av befolkningen behöver bilen – inte bara för att ta sig till eller från sin arbetsplats utan för att handla, skjutsa barn till fritidsaktiviteter, hälsa på släkt och vänner eller till och med föda barn i näraste förlossningsavdelning lagts ned och man får färdas 10–20 mil bort – är en politik som är skadlig för landet och föser folket framför sig i en fortsatt urbanisering trots alla fagra ord om att hela landet ska leva.

Detta gäller oavsett om det handlar om bonus–malus, sänkta hastigheter på vägar på landsbygden, höjda bränsleskatter eller miljöregler som gör att mindre landsortsmackars existens hotas.

Det vi debatterar här i dag är alltså risken för ett försämrat reseavdrag. Nu har vi visserligen inte sett det färdiga förslaget till nytt reseavdrag ännu, så den debatten ska vi inte föregripa. Jag vill trots allt tro på statsrådet när hon i sitt tidigare inlägg säger att det inte ska utformas på ett sådant sätt att det slår lika hårt mot svenska landsbygdsfamiljers ekonomi som utredningens ursprungsförslag hade gjort om det hade realiserats.

Men inte desto mindre utgör bara blotta hotet om ett kommande försämrat reseavdrag bara en i raden av signaler från regeringen om att ni som väljer att bo utanför storstäderna, ni får helt enkelt skylla er själva.

Att finansministern och jag inte har samma uppfattning om saker och ting är ingen överraskning. I den saken tror jag i alla fall att statsrådet kan hålla med mig fullt ut. Jag tror emellertid inte att det hade behövt stanna där, för vissa saker handlar bara om en smula sunt förnuft. Och ärligt talat är det så i den politiska vardagen att vi ser många betänkanden klubbas igenom utan att det finns några reservationer eftersom det inte finns några konfliktlinjer.

Frågan är dock varför det gör det i denna fråga. Jag tänker – och nu tänker jag fritt och spekulativt, fru talman – att i min egen valkrets Norrbotten, som är en av socialdemokratins sista tunga bastioner, är väl inte sänkta hastigheter, höjda drivmedelsskatter och försämrade reseavdrag något man får sina lokala partivänner att jubla över. Sannolikt är det inte heller så i Västerbotten. Jämtland Härjedalen, Västernorrland, Dalarna och Värmland – så kan vi fortsätta.

Frågan är därför: Sitter man i regeringen så djupt fast med handen i den miljöpartistiska kakburken att man är beredd att vända folket ute i Sveriges landsbygd ryggen för att få ta del av den där torra och onyttiga fyraochen-halvprocentskakan vars innehåll är en riktigt besk historia för folk med fungerande smaklökar?

Anf. 79 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Det här förslaget är som sagt något som har kommit på regeringens bord. Vi har en fördjupad analys, och vi kommer att fortsätta att analysera detta. Sedan är det inte självklart att ett avstånds-baserat reseavdrag per definition behöver vara någonting som är dåligt för glesbygden eftersom det ofta är stora avstånd där.

Anf. 80 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag ska försöka knyta ihop den här säcken och samtidigt peka på några saker.

Sverige är ett land med en relativt liten befolkning, i alla fall sett till landets yta. Landet präglas av några storstadsområden och desto fler mindre städer med en mindre centralort och mycket kringland – det vi kallar landsbygd. Mycket av det gemensamma välbefinnande vi ser i dag har tillskapats, och gör ännu så, av folk och företag som inte bor och finns i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Man kan med fog säga att Sveriges ekonomi och ställning som exportnation i hög grad beror på alla de vardagshjältar som kliver upp om morgonen för att köra skördare i skogen, sköta masugnen i stålverket, vara processoperatör på ett pappersbruk eller arbeta i stuvorna i en exporthamn. Likaledes står vi och faller med alla dem som tar hand om våra barn och äldre och alla dem som upprätthåller välfärden och tillser att Sverige kan vara den moderna exportnation som vi strävar efter.

Jag tycker att alla de människor som arbetar tidiga morgnar, sena kvällar och helger året runt i ur och skur förtjänar ett anständigt reseavdrag – ett reseavdrag som inte gör hundratusentals människor som har valt att bo någon annanstans i vårt vackra land än i storstadsregionerna till ekonomiska förlorare.

Det är min förhoppning att statsrådet delar den synen och känner samma ödmjukhet som jag känner inför de stordåd dessa människor faktiskt utför tillsammans för vårt land.

Fru talman! Eftersom det lackar mot jul är det också min förhoppning att statsrådet här i dag i denna församling tar tillfället i akt och lovar alla dem som med oro väntar på vad regeringen ska presentera för förslag att detta inte kommer innebära ännu en ekonomisk börda för vanligt arbetande folk. En sådan utfästelse, om något, vore en julklapp till det svenska folket värdig ett statsråd.

Anf. 81 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Eric Palmqvist sa tidigare att han tror på signalpolitik. Jag är lite mer för politik som är på riktigt. Låt mig bara säga några saker som regeringen har genomdrivit för att underlätta för människor som bor i glesbygd.

Vi har bland annat infört ett särskilt glesbygdsavdrag, där man får en särskild skattereduktion om man bor i glesbygd. Därutöver har vi utökat den statliga servicen via servicekontor. Vi har genomdrivit arbete för att omlokalisera myndigheters verksamhet för att mer ska ligga i glesbygd. Vi inför en reduktionsplikt som kan skapa många jobb i glesbygden.

Om man ser på de jobb som nu skapas i norra delen av Sverige märker man att många av dem går att hänföra till den gröna omställningen, som ju Sverigedemokraterna i snart sagt varje riksdagsbeslut och varje möjlig knapptryckning är emot. De är emot att vi ställer om till ett klimatsmartare samhälle. Ta bara nya investeringar med 400 miljarder och 3 000 gröna jobb i Norrbotten eller i Västerbotten, där Northvolts batterifabrik nu innebär en mycket stor utveckling!

Framtiden är grön, och vi måste se till att hela landet kan vara med i den omställningen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

## § 18 Svar på interpellation 2020/21:166 om bonus–malus

Anf. 82 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Sofia Westergren har frågat mig om jag har för avsikt att göra några förändringar i bonus–malus-systemet eller att inom kort utvärdera effekterna av skattehöjningen, givet hur hårt de nya fordonsskatterna slår mot människor som är beroende av bilen. Hon har också frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder med anledning av att bonus–malus-systemet riskerar att motverka omställningen till bilar med lägre utsläpp.

Riksdagen har lagt fast att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 och att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att nå målet behöver omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta påskyndas. Bonus–malus-systemet är ett av flera viktiga styrmedel för att nå detta mål och syftar till att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen.

Bonus–malus-systemet innebär att nyproducerade fordon med inga eller låga koldioxidutsläpp belönas med klimatbonus vid inköpstillfället medan fordon med höga koldioxidutsläpp får förhöjd fordonskatt under de första tre åren i trafik.

I budgetpropositionen för 2021 bedömer regeringen att bonus–malus-systemet behöver förstärkas genom att den högsta klimatbonusen för rena elbilar höjs från 60 000 till 70 000 kronor och att malustillägget samtidigt höjs.

Teknikutvecklingen i fordonsindustrin är nu snabb, och svenska företag och privatpersoner uppvisar en stark vilja att följa med i utvecklingen. Hittills i år har nästan 70 000 nya klimatbonusbilar registrerats, vilket är nästan dubbelt så många som motsvarande period förra året. Mer än var fjärde ny personbil som säljs är nu laddbar.

Snabb teknisk utveckling och högt satta klimatmål för transportsektorn kräver en politik som är både lyhörd och anpassningsbar. Bonus–malus-

systemet, liksom annan miljöstyrning, kommer löpande att behöva analyseras och vid behov justeras.

Anf. 83 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Bonus–malus infördes under 2018 och är till för att gynna klimatsmarta bilar och straffbeskatta fordon som är sämre för miljön. Systemet har visat på svagheter och är hårt kritiserat. För många grupper saknas eldrivna eller gasdrivna alternativ för denna typ av fordon. Det kan också vara väldigt dyrt. Batteripaketet och gasutrustningen är tunga och tar lastkapacitet.

Bonus–malus drabbar de större personbilarna och de lätta lastbilarna hårdast. Det är de som har en totalvikt på upp till 3,5 ton och får köras med ett vanligt B-körkort. Dessa fordon kan komma att kosta upp till 35 000 kronor per år i fordonsskatt i tre år. I de flesta fall kostar det runt 25 000 kronor eller mer. Straffskatten är helt oberoende av om fordonet endast rullar några mil eller om det rullar 25 000 mil per år.

Jag ger här fyra exempel där utbudet av klimatbonusbilar i form av elbilar, laddhybrider eller gasbilar är starkt begränsat. Exempelen är hantverkarens bil, bilen som ska rymma familjens permobiler samt husbilsförarens och hästägarens fordon. Om förarna höjer behörigheten på sina körkort till C-behörighet slipper de straffbeskattningen och kan byta ut sina fordon till tyngre, med en totalvikt över 3 ½ ton, och då inte längre omfattas av straffbeskattningen – något som är betydligt sämre för miljön.

Att köra runt med tunga batteripaket eller gasutrustning är inget alternativ för den här gruppen, eftersom deras fordon behöver ha maximal lastkapacitet inom sin totalvikt på 3 ½ ton. Dessutom är utbudet av laddbara fordon och gasfordon starkt begränsat för denna typ av bilar.

Fru talman! Med anledning av detta frågar jag finansminister Magdalena Andersson om hon ser att det saknas fordonsalternativ för dessa fyra exempel och om ministern, om hon kommer fram till att det saknas alternativ, kan se att det drabbar dessa grupper oproportionerligt hårt.

Anf. 84 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag ska inte lägga mig i debatten så väldigt mycket, men jag hade ställt en interpellation till finansministern som tidigare i dag besvarades av miljö- och klimatministern. Därför tänker jag passa på, när vi nu är inne på ämnet bonus–malus, att ställa min fråga till finansministern.

Det som har hänt med bonus–malus är ju att den som tjänar mindre och inte har råd att köpa de här dyra elbilarna är med och finansierar subventioner till dem som tjänar mycket och har råd att köpa de dyra elbilarna. Det är den ena effekten: att pengar överförs från dem som inte har till dem som har.

Den andra effekten är att de som bor ute på landsbygden och hemma i Norrland, där jag är ifrån, köper minst elbilar. Där hamnar minst av elbils-subventionerna. Däremot betalar de straffskatterna. Det är alltså en överföring inte bara från den som tjänar lite till den som tjänar mycket utan också från landsbygd och från Norrland till storstaden.

Detta är de omfördelningar som sker inom landet. Det som är problematiskt, fru talman, är att en stor del av dessa pengar dessutom hamnar i Norge. Det hade jag mycket gärna velat höra finansministerns syn på. Är



det rimligt att en så pass stor del av denna straffbeskattning på landsbygd, på Norrland och på dem som tjänar mindre hamnar i Norge? Jag vet att regeringen har påbörjat ett arbete för att försöka täppa till detta något, men hur mycket dränage i form av klimatbistånd till Norge är ministern beredd att acceptera? Det är hårt arbetande människor, som pendlar till och från jobbet och som inte har råd att köpa dyra elbilar, som betalar detta klimatbistånd till Norge.

Det hade varit intressant att höra ministrernas syn på detta.

Anf. 85 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl ställer nu frågor till mig som han har ställt i en interpellation till Isabella Lövin och som hon tidigare i dag har besvarat. Jag vet faktiskt inte hur ordningen är i riksdagen för en sådan situation. Jag har inte varit med om det under mina sex och ett halvt år som finansminister. Jag avvaktar nog med att svara på just de frågorna. Jag vet inte hur ordningen i riksdagen eller Regeringskansliet är för en sådan situation där man inte accepterar den minister som har svarat på frågan.

Sofia Westergren frågar om bonus-malus-systemet och bilar inom vissa kategorier. Hon säger att man kan få upp till 45 000 kronor i högre skatt med bonus-malus-systemet.

Malusen betalar man i tre år, och sedan går man tillbaka till den vanliga beskattningen. Vi har tittat på vilka utsläppsnivåer som krävs för att hamna på 45 000 kronor i skatt och vilka bilar som ligger i ett sådant utsläppsintervall, och det kan vara bra för lyssnarna att veta att det alltså handlar om bilar som kostar uppåt 1 miljon kronor. Det är inte vanliga hushållsbilar det handlar om, utan det är miljonbilar som kan få en sådan här skatt. Om man vill lägga 1 miljon och då väljer att köpa en bil som släpper ut väldigt mycket koldioxid kan man få en så hög skatt, men vill man lägga 1 miljon finns det ju väldigt många mer miljövänliga alternativ att välja bland.

Jag har också fått frågan vad som gäller för lätta lastbilar. Går man in på de sidor där det listas vilka olika bilar som finns får man i kategorin lätta lastbilar 128 träffar på transportbilar som är berättigade till en klimatbonus. Jag gissar att det är ytterligare fler som inte drabbas av en malus. Där bör det kunna finnas alternativ för hantverkare.

Vad gäller hästtransporter har jag förstått att många hästkärror går att dra efter en vanlig personbil som inte får någon malus. Det är den information jag har fått från Regeringskansliet. Jag ska dock säga att jag verkligen inte är någon expert på hästtransporter.

Om man har en minibuss och behöver bygga om den för att ha en rullstol i bilen har jag förstått att det också finns minibussar som inte drabbas av malus. Man behöver alltså inte göra det om man behöver en minibuss.

Vad gäller husbilar finns det färre alternativ. Husbilar används också på ett annat sätt än vanliga fordon. Därför har vi gjort en förändring av hur man kan ställa av och på husbilar så att man bara behöver betala fordons-skatt under de perioder som man använder husbilen. Med den förändringen blir malusen betydligt lägre för husbilarna.

Anf. 86 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag vill nog bedöma det så att ledamoten Riedl har rätt att ställa de frågor han gör eftersom de ändå rör den fråga som debatteras. Sedan har finansministern möjlighet att svara utifrån sina förutsättningar.

Anf. 87 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Nu är vi inne på att diskutera vilka bilar som drabbas av malus där det finns ett begränsat antal bilar och man behöver nyttja lastkapaciteten inom totalvikten 3 ½ ton. Man är alltså beroende av att fylla bilarna med innehåll och ändå få köra dem med ett vanligt bilkörkort, så kallad B-behörighet.

Kollegan Lars Beckman har ställt en fråga till socialminister Hallengren om förändringar i bilstödet med anledning av bonus–malus. Det är bra att talmannen nu har utrett frågan och sagt att vi får ställa liknande frågor till olika ministrar.

I Sverige finns det ett stöd för personer som behöver bil på grund av en funktionsvariation. Bilstöd kan den få som har en varaktig funktionsnedsättning och stora svårigheter att förflytta sig eller att åka kollektivt. Stöden är av engångskaraktär vid bilköp.

Bonus–malus kommer att slå hårt mot denna grupp. När man har köpt en bil är det de tre första åren som man straffbeskattas med dessa höga nivåer, kanske runt 30 000 kronor per år i tre år. Det blir närmare 100 000 kronor.

Den fråga kollegan Beckman ställde var vilka åtgärder ministern avsåg att vidta för att säkerställa att människor med bilstöd kompenseras för ökade kostnader med anledning av höjda fordonsskatter. Svaret ministern gav var att mindre bilar i de flesta fall inte bara är billigare utan även mer bränslesnåla.

För en familj som anser sig behöva köpa ett fordon som drabbas av malus är det inget alternativ att köpa till exempel en elbil. Alternativet är att skaffa sig en mindre bil.

Nu vill jag passa på att fråga minister Andersson samma sak och fylla på med att det gäller en familj med två barn som sitter i var sin permobil. Permobiler, har jag lärt mig, är ganska tunga enheter. Hur ska denna familjs kommande år se ut för att de ska kunna leva ett aktivt, självständigt och oberoende liv? De anser sig behöva en större bil med en lastkapacitet som inte försvinner i ett batteripaket. Familjeekonomin rymmer inte en straffskatt på 35 000 kronor per år i tre år.

Vi hörde tidigare ministern säga, fru talman, att bonusen är förstärkt med 10 000 kronor. Men vi ser också att malusen är stor redan nu och förväntas förstärkas ytterligare. Vi har alltså olika modeller som ska belastas med kanske upp till 1 000 procent.

Jag vill också, fru talman, informera om att det finns fordon som drar hästtransporter med hästar i. Sedan finns det också mindre hästlastbilar som man med vanlig B-behörighet kan köra med häst i. Det här är helt beroende på att man får lasta en häst. Det går inte ens att lasta två stora hästar i en sådan bil, för då riskerar man att åka på överlast. Den totala vikten blir helt enkelt över 3 ½ ton.

Jag vill fråga minister Andersson vad hon tänker om detta med familjen som har två barn som sitter i var sin permobil och som behöver ha ett fordon som belastas med malus.

Anf. 88 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag kan säga till finansministern att det händer rätt ofta att jag inte är nöjd med svaret jag får från ministern, och det kan ju ligga i sakens natur eftersom Moderaterna inte sitter i regeringsställning längre utan det i stället är socialdemokrater och miljöpartister som gör det.

Men för den sakens skull tyckte jag inte att min fråga, vilket talmannen instämde i, låg alldeles för långt från ämnet. Vi talar om bonus–malus, och jag tycker att det inte vore orimligt att finansministern har en uppfattning om den straffskatt som man har lagt på hårt arbetande människor som inte har råd att köpa dyra elbilar.

Jag undrar om det är ett problem i finansministerns ögon att de här pengarna faktiskt inte bara omfördelas från dem som tjänar lite till dem som tjänar mycket och från dem som bor i Norrland och på landsbygden in till dem som bor i städerna. Till mycket stor del hamnar de här pengarna i Norge. Det tycker jag att en finansminister kan ha en uppfattning om.

Jag kan bara upplysningsvis säga att jag har varit med i många debatter där ministrarna inte alls svarat på frågor, så det är också ett sätt att hantera saken. Men jag hade tyckt, och säkert också de som lyssnar, att det vore intressant att höra vilken uppfattning ministern har om bonus–malus. Det är alltså den mycket höga fordonsskatten på helt vanliga bilar som omfördelar från dem som tjänar lite till dem som tjänar mycket. Den omfördelar från dem som bor i Norrland, på landsbygden och utanför städerna in till dem som bor i städerna och redan har råd att köpa de här bilarna. Men en mycket stor del av de här pengarna hamnar också i vårt grannland Norge som någon form av missriktat klimatbistånd till ett land som faktiskt har bättre ekonomiska möjligheter än vi.

Det hade varit intressant, fru talman, om finansministern kunde berätta om hon har någon uppfattning om att detta är rimligt eller inte och hur mycket av detta som hon är beredd att acceptera.

Anf. 89 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl menar att bonus–malus går från dem som har lite till dem som har mycket. Nja, hela tanken med bonus–malus-systemet är att det ska vara kostnadsneutralt för statsfinanserna. Det innebär att bonusen betalas till dem som får den av dem som betalar en malus. De som köper en malusbil, till exempel en som har riktigt hög malus, är i genomsnitt personer som har höga inkomster. Det är alltså personer som har råd att köpa dyra stadsjeepar som ger en bonus till dem som har råd att köpa dyra, för det är de ofta, elbilar.

Det är stor skillnad mot den miljöbilsbonus som fanns under alliansregeringen när vanligt folk – undersköterskor, lagerarbetare och kassa-biträden – fick vara med och finansiera en miljöbilsbonus för dem som hade råd att köpa nya miljöbilar. Nu är det de som köper bensinslukande stadsjeepar som får betala det i stället. Det är en betydligt bättre fördelningsprofil än när Moderaterna styrde.

Vad gäller tillgång till bilar för familjer som behöver två permobiler ber jag att få återkomma. Jag är inte insatt i hur mycket en permobil väger och inte heller i vilka bilar som klarar en sådan tyngd. För att svara på en sådan specifik fråga behöver jag se till att Regeringskansliet plockar fram material.

Däremot finns ju alltid möjligheten att köpa en begagnad bil, för då drabbas man inte av malus.

Anf. 90 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Det här blev en väldigt bra brygga över till mitt sista inlägg. Jag hörde ministern säga att det är ett bättre alternativ, för dem som inte har råd, att köpa en begagnad bil.

Bonus–malus-systemet är hårt kritiserat, och där det saknas alternativ uteblir investeringen i ett nytt, miljövänligt fordon. Ett fordon som köps nytt har ofta den senaste tekniken avseende både säkerhet och miljö. Resultatet blir att vi inte får de här nya bilarna rullande på svenska vägar i den omfattning som vi skulle kunna ha.

Riksdagen har slagit fast att Sveriges inrikestransport ska minska sina utsläpp med 70 procent. Jag ser ett problem med att Sverige riskerar att få en äldre fordonsflotta inom dessa grupper, då det saknas alternativ. Det kommer inte att bidra till att nå miljömålen, för vi har grupper med begränsade möjligheter att ha bonusbilar eftersom batteripaket och gasanläggning helt enkelt väger för mycket.

Fru talman! Jag vill fråga ministern om hon delar bilden att nyinvesteringar kan utebli om det saknas fordonsalternativ för vissa grupper och att det då leder till en föråldrad fordonsflotta på våra svenska vägar.

Anf. 91 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Vi har en väldigt snabb utveckling nu vad gäller fordon och möjligheter att bygga fordon som släpper ut mindre och mindre. Det handlar om såväl elbilar och laddhybrider som konventionella fordon. Det är en utveckling som sker via den fria marknaden.

Det vi politiker kan göra för att påverka vilka bilar som utvecklas är att ha en tydlig styrning via den ekonomiska politiken. Det är det som gör att det ser helt annorlunda ut nu med de nybilar som kommer ut jämfört med hur det såg ut för fem, tio eller femton år sedan. Det är tack vare ett medvetet politiskt val.

Här i Sverige har vårt bonus–malus- och vårt fordonsskattesystem tydliga inslag av att man ska ställa om. Men vi ser också politiken i andra länder som styr i samma riktning och att det har effekt.

Här fungerar en kombination av privata företag, innovationsförmåga och politisk styrning, och det gör att vi har goda möjligheter att nå våra mål. Men det bygger på att man har den här tydliga politiska styrningen. Jag kan bara konstatera att hade Moderaternas budgetmotion gått igenom skulle vi inte ha gått i framkant när det gäller att modernisera Sverige och ligga långt fram i den gröna utvecklingen. Tvärtom hade vi backat in i framtiden, och det är inte bra för den långsiktiga ekonomiska utvecklingen i någon del av Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Följande interpellationer hade framställts:

*den 3 december*

**2020/21:207 EU-förslaget om taxonomi**

av *Jan Ericson* (M)

till statsrådet Per Bolund (MP)

**2020/21:208 Pausad polisutbildning och organiserad kriminalitet**

av *Katja Nyberg* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

**2020/21:209 Elnätsavgiftens storlek**

av *Jan Ericson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

**2020/21:210 Förändrade regler vid arbetskraftsinvandring**

av *Arin Karapet* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

**2020/21:211 Elförsörjningen i vinter**

av *Jan Ericson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

**2020/21:212 Elförsörjningen och satsningen på elbilar**

av *Jan Ericson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

**2020/21:213 Målet om EU:s lägsta arbetslöshet**

av *Jan Ericson* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

**2020/21:214 Utvecklingen av svensk exportindustri**

av *Lotta Olsson* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

**2020/21:215 En strategi för de äldre**

av *Ann-Christine From Utterstedt* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

**2020/21:216 Tillståndsprövningen gällande Kallak och Laver**

av *Lars Hjalmered* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 3 december*

**2020/21:823 Brottslig påverkan på kommunala tjänstemän**

av *Ellen Juntti* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

**2020/21:824 Julita gård**

av *Caroline Helmersson Olsson* (S)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

**2020/21:825 Småskaliga fiskare**

av *Betty Malmberg* (M)  
till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

**2020/21:826 Oberoende part i utredning om Estonia**

av *Björn Söder* (SD)  
till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

**2020/21:827 Korruptionsanklagelser mot UNDP och GEF**

av *Björn Söder* (SD)  
till statsrådet *Peter Eriksson* (MP)

**2020/21:828 Skogsutredningen och Århuskonventionen**

av *Elin Segerlind* (V)  
till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

**2020/21:829 Likvärdighet i skolan**

av *Lars Püss* (M)  
till utbildningsminister *Anna Ekström* (S)

**2020/21:830 Rysk truppnrvaro i främmande länder**

av *Markus Wiechel* (SD)  
till utrikesminister *Ann Linde* (S)

**2020/21:831 Barn som är långtidssjuka i covid-19**

av *Linda Lindberg* (SD)  
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

**2020/21:832 Arbetskraftsinvandringen av personliga assistenter**

av *Maria Malmer Stenergård* (M)  
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

**2020/21:833 Medicinsk marijuana**

av *Björn Söder* (SD)  
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

**2020/21:834 Spårbyte för asylsökande**

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)  
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

**2020/21:835 Försörjningsstöd för anhöriga till arbetskraftsinvand-  
rare**

av *Ann-Sofie Alm* (M)  
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

**2020/21:836 Lönekrav vid arbetskraftsinvandring**

av *Katarina Brännström* (M)  
till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

**2020/21:837 Elbristen i södra Sverige**

av *Katarina Brännström* (M)  
till statsrådet *Anders Ygeman* (S)

**2020/21:838 Tobakskonventionen**

av *Sofia Westergren* (M)  
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

**2020/21:839 Rullstolsgarage**

av *Lars Beckman* (M)  
till socialminister *Lena Hallengren* (S)

**2020/21:840 Riktade stöd till hotell- och restaurangbranschen**

av *Alexandra Anstrell* (M)  
till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

**2020/21:841 En svensk vaccinationsplan**

av *Alexandra Anstrell* (M)  
till socialminister Lena Hallengren (S)

**2020/21:842 Föräldrapåverkan och föräldraalienation**

av *Runar Filper* (SD)  
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

**2020/21:843 Hemlösas situation under covid-19-pandemin**

av *Clara Aranda* (SD)  
till socialminister Lena Hallengren (S)

**2020/21:844 Regionala vaccinationsplaner för vaccinering mot covid-19**

av *Clara Aranda* (SD)  
till socialminister Lena Hallengren (S)

**2020/21:845 De höga dödstalen på äldreboenden**

av *Per Ramhorn* (SD)  
till socialminister Lena Hallengren (S)

**2020/21:846 Småskalig vattenkraft**

av *Lars Hjälmered* (M)  
till statsrådet Anders Ygeman (S)

**2020/21:847 Vaccinering av covid-19 i Sverige**

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)  
till socialminister Lena Hallengren (S)

**2020/21:848 Försenade företagsstöd**

av *Lars Hjälmered* (M)  
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

**2020/21:849 Ägande av svensk kraftproduktion**

av *Lotta Olsson* (M)  
till statsrådet Anders Ygeman (S)

**2020/21:850 Digitaliseringens betydelse efter pandemin**

av *Lotta Olsson* (M)  
till statsrådet Anders Ygeman (S)

**2020/21:851 Matchfixningsrådets befogenheter**

av *Angelika Bengtsson* (SD)  
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

**2020/21:852 Licensjakten på varg 2021**

av *Åsa Coenraads* (M)  
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

**§ 21 Anmälan om skriftligt svar på fråga**

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

*den 3 december*

**2020/21:483 Regeringens syn på flygtrafiken i Sverige**

av *Jimmy Ståhl* (SD)  
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

Prot. 2020/21:47  
4 december  
-----

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 13.18.

Sammanträdet leddes  
av andre vice talmannen från dess början till och med § 12 anf. 38 (delvis),  
av tredje vice talmannen därefter till och med § 18 anf. 83 (delvis) och  
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

*/Olof Pilo*



§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Avsägelse.....	1
§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning .....	1
§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation .....	1
§ 5 Anmälan om faktapromemorior .....	2
§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott .....	2
§ 7 Ärenden för bordläggning.....	2
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:76 om ett svenskt klimatåtagande till UNFCCC .....	3
Anf. 1 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP) .....	3
Anf. 2 JENS HOLM (V) .....	3
Anf. 3 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	4
Anf. 4 JENS HOLM (V) .....	5
Anf. 5 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP) .....	6
Anf. 6 JENS HOLM (V) .....	7
Anf. 7 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	8
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:93 om skogen och biobränslet i färdplanerna för fossilfrihet .....	8
Anf. 8 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP) .....	8
Anf. 9 JENS HOLM (V) .....	9
Anf. 10 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP) .....	10
Anf. 11 JENS HOLM (V) .....	11
Anf. 12 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP) .....	12
Anf. 13 JENS HOLM (V) .....	13
Anf. 14 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	13
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:112 om exporten av elbilar till Norge .....	14
Anf. 15 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP) .....	14
Anf. 16 EDWARD RIEDL (M) .....	15
Anf. 17 SOFIA WESTERGREN (M) .....	16
Anf. 18 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP) .....	16
Anf. 19 EDWARD RIEDL (M) .....	17
Anf. 20 SOFIA WESTERGREN (M) .....	18
Anf. 21 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	19
Anf. 22 EDWARD RIEDL (M) .....	19

Anf. 23 Miljö- och klimatminister ISABELLA LÖVIN (MP).....	20
<b>§ 11 Svar på interpellation 2020/21:89 om krav för permanent uppehållstillstånd .....</b>	<b>21</b>
Anf. 24 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	21
Anf. 25 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V).....	21
Anf. 26 TONY HADDOU (V).....	22
Anf. 27 ALI ESBATI (V) .....	23
Anf. 28 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	25
Anf. 29 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) .....	26
Anf. 30 TONY HADDOU (V).....	27
Anf. 31 ANDRE VICE TALMANNEN .....	27
Anf. 32 ALI ESBATI (V) .....	27
Anf. 33 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	28
Anf. 34 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) .....	29
Anf. 35 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	29
<b>§ 12 Svar på interpellation 2020/21:164 om djur i konsumentköplagen .....</b>	<b>30</b>
Anf. 36 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	30
Anf. 37 SOFIA WESTERGREN (M) .....	31
Anf. 38 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	32
Anf. 39 SOFIA WESTERGREN (M) .....	33
Anf. 40 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	33
Anf. 41 SOFIA WESTERGREN (M) .....	34
Anf. 42 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	34
<b>§ 13 Svar på interpellation 2020/21:168 om tortyr- och våldtäktsrån .....</b>	<b>35</b>
Anf. 43 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	35
Anf. 44 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	36
Anf. 45 TREDJE VICE TALMANNEN.....	37
Anf. 46 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	37
Anf. 47 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	38
Anf. 48 TREDJE VICE TALMANNEN.....	39
Anf. 49 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	39
Anf. 50 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	40
Anf. 51 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	40
<b>§ 14 Svar på interpellation 2020/21:169 om tidsbegränsade utvisningar.....</b>	<b>41</b>

Anf. 52 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	41
Anf. 53 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	42
Anf. 54 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	43
Anf. 55 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	44
Anf. 56 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	45
Anf. 57 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	46
Anf. 58 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	46
<b>§ 15 Svar på interpellation 2020/21:132 om regeringens agerande kring skatteflykt .....</b>	<b>47</b>
Anf. 59 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	47
Anf. 60 TONY HADDOU (V).....	48
Anf. 61 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	49
Anf. 62 TONY HADDOU (V).....	50
Anf. 63 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	51
Anf. 64 TONY HADDOU (V).....	52
Anf. 65 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	53
<b>§ 16 Svar på interpellation 2020/21:151 om effekter på arbetslinjen av försämrat reseavdrag .....</b>	<b>54</b>
Anf. 66 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	54
Anf. 67 EDWARD RIEDL (M) .....	54
Anf. 68 SOFIA WESTERGREN (M) .....	55
Anf. 69 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	55
Anf. 70 EDWARD RIEDL (M) .....	56
Anf. 71 SOFIA WESTERGREN (M) .....	57
Anf. 72 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	58
Anf. 73 EDWARD RIEDL (M) .....	58
Anf. 74 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	59
<b>§ 17 Svar på interpellation 2020/21:160 om det framtida reseavdraget .....</b>	<b>59</b>
Anf. 75 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	59
Anf. 76 ERIC PALMQVIST (SD) .....	60
Anf. 77 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	60
Anf. 78 ERIC PALMQVIST (SD) .....	61
Anf. 79 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	62
Anf. 80 ERIC PALMQVIST (SD) .....	62

Anf. 81 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	62
<b>§ 18 Svar på interpellation 2020/21:166 om bonus-malus.....</b>	<b>63</b>
Anf. 82 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	63
Anf. 83 SOFIA WESTERGREN (M).....	64
Anf. 84 EDWARD RIEDL (M).....	64
Anf. 85 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	65
Anf. 86 ANDRE VICE TALMANNEN .....	66
Anf. 87 SOFIA WESTERGREN (M).....	66
Anf. 88 EDWARD RIEDL (M).....	67
Anf. 89 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	67
Anf. 90 SOFIA WESTERGREN (M).....	68
Anf. 91 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	68
<b>§ 19 Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>69</b>
<b>§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>69</b>
<b>§ 21 Anmälan om skriftligt svar på fråga.....</b>	<b>71</b>
<b>§ 22 Kammaren åtskildes kl. 13.18. ....</b>	<b>72</b>