

Tisdagen den 10 maj

Kl. 13.00–16.03
18.00–18.45

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 19 april justerades.

§ 2 Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Andre vice talmannen meddelade att *Per Åsling* (C) återtagit sin plats i riksdagen från och med den 7 maj, varigenom uppdraget som ersättare upphört för *Hanna Wagenius* (C).

§ 3 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde att *Ulrika Karlsson* (M) inträtt som ersättare för *Marta Obminska* (M) under tiden för hennes ledighet den 6 maj–30 juni.

§ 4 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Kristdemokraternas partigrupp anmält *Lennart Sacrédeus* som suppleant i socialförsäkringsutskottet under *Lars Adaktussons* ledighet.

Andre vice talmannen förklarade vald *under tiden den 10 maj–1 juni* till

suppleant i socialförsäkringsutskottet
Lennart Sacrédeus (KD)

§ 5 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 12 maj kl. 14.00*.

§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2021/22:475

Till riksdagen

Interpellation 2021/22:475 Åtgärder för att stödja offer för sexuellt våld i Ukraina

av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer att besvaras onsdagen den 22 juni 2022.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 9 maj 2022

Utrikesdepartementet

Ann Linde (S)

Enligt uppdrag

Anna Hammargren

Expeditionschef

Interpellation 2021/22:477

Till riksdagen

Interpellation 2021/22:477 Utvisningar av kurder

av Amineh Kakabaveh (-)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 29 juni 2022.

Stockholm den 6 maj 2022

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Jenny Kvarnholt

Expeditionschef

§ 7 Anmälan om faktapromemoria

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

2021/22:FPM85 Förslag till översyn av regelverket för geografiska ursprungsbeteckningar på vin, alkoholhaltiga drycker och jordbruksprodukter samt skyddade beteckningar för jordbruksprodukter COM(2022) 134 till miljö- och jordbruksutskottet

§ 8 Ärenden för bordläggning

Prot. 2021/22:110

10 maj

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Konstitutionsutskottets betänkanden

2021/22:KU14 Ett ändamålsenligt skydd för tryck- och yttrandefriheten

2021/22:KU17 Riksrevisionens årsredovisning för 2021

2021/22:KU19 Kompletteringar till regelverket om säkerhetsskydd i riksdagen och dess myndigheter

2021/22:KU35 Riksdagens arbetsformer

2021/22:KU37 Bättre villkor för kommersiell radio

Socialutskottets betänkande

2021/22:SoU32 Ändrade övergångsbestämmelser när det gäller medicintekniska produkter för in vitro-diagnostik

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden

2021/22:AU11 Genomförande av arbetsvillkorsdirektivet

2021/22:AU13 Riksrevisionens rapport om bosättningslagen

Skatteutskottets betänkanden

2021/22:SkU24 Skattereduktion för avgift till arbetslöshetskassa

2021/22:SkU25 Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Justitieutskottets betänkanden

2021/22:JuU26 Våldsbrott och brottsoffer

2021/22:JuU19 Riksrevisionens rapport om ersättning till rättsliga biträden i brottmål

2021/22:JuU53 Biometri i brottsbekämpningen

§ 9 Svar på interpellationerna 2021/22:469, 473 och 474 om plastpåskatten

Svar på

interpellationer

Anf. 1 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Angelica Lundberg har frågat mig om jag avser att verka för att plastpåskatten avskaffas. Magnus Stuart har frågat mig om jag avser att utvärdera plastpåskatten avseende miljönytta och intäkter till statskassan samt om jag avser att låta plastpåskatten fortsatt finnas kvar. Helena Bouveng har frågat mig om jag ämnar göra några justeringar i plastpåskattens konstruktion och om jag ämnar se över plastpåskattens fortsatta existens.

Syftet med skatten är att uppnå EU:s förbrukningsmål för plastbärkassar och därigenom minska nedskräpning och spridning av mikroplaster. Enligt förpackningsdirektivet ska medlemsstaterna minska förbrukningen till maximalt 40 plastbärkassar per person och år till utgången av 2025.

Förbrukningen av plastbärkassar rapporteras årligen av Naturvårdsverket, och på så sätt kan vi se om vi uppnår förbrukningsmålet. Uppgifterna för 2021 års förbrukning är ännu inte färdigställda men väntas presenteras senare i vår. År 2020 var förbrukningen 55 tunna plastbärkassar per person. Enligt Naturvårdsverket och IVL, som på uppdrag av myndigheten

genomfört en utvärdering, har införandet av skatten haft stor påverkan på förbrukningen av plastbärkassar i Sverige. Naturvårdsverket bedömer att förbrukningsmålet är inom räckhåll.

Anf. 2 ANGELICA LUNDBERG (SD):

Fru talman! Som en följd av januariöverenskommelsen infördes i maj 2020 en skatt på plastbärkassar. Kassarna beskattades med 3 kronor styck, och mindre, tunnare kassar som används för frukt och grönt beskattades med 30 öre styck.

Sverigedemokraterna var redan vid införandet starkt kritiska till skatten och påtalade att miljöeffekten skulle utebli, att plastpåsar som säljs i Sverige i ytterst ringa grad bidrar till nedskräpning samt att den fiskala effekten skulle bli mycket mindre än vad regeringen påstod. Nu, ganska exakt två år efter införandet, kan det konstateras att vi hade rätt. Skatten är en total flopp på alla sätt och vis.

Miljömässigt är skatten en flopp. Den infördes på alla svenska plastbärkassar utan hänsyn till hur påsen är tillverkad. Det betyder att även återvunna miljökassar omfattas – ja, till och med helt komposterbara kassar tillverkade av enbart förnybar råvara. Anledningen var att de såg ut som plastbärkassar. Det är ju så dumt att det inte finns ord för det.

Andra typer av plastpåsar, till exempel de som bröd ofta kommer i, är fria från plastskatt. Även avfallspåsar på rulle, ofta importerade och gjorda av fossil plast, är skattebefriade, liksom fryspåsar, blixtlåspåsar och svarta sopsäckar.

Vad händer då när man inför en sådan här missriktad skatt? Förut bar svenska folket hem sina matvaror i en svensktillverkad kasse av återvunnen plast, som man sedan använde att ha barnens badkläder i innan man stoppade den i sopkärlet hemma och lät den återvinnas igen genom att bli el och värme i ett värmekraftverk.

Nu har försäljningen av papperspåsar i stället ökat kraftigt. Varför är då detta dåligt? Jo, papperspåsar kräver mer energi vid tillverkning och har väldigt litet användningsområde efter det att man burit hem sin mat i dem. Redan där är de sämre för miljön. Men dessutom tar papperspåsar ungefär åtta gånger så stor plats som plastpåsar. Det medför ökade transporter till butikerna, med stor miljöbelastning som följd.

Dessutom, fru talman, försvinner ju inte behovet av avfallspåsar bara för att regeringen inför en skatt på bärkassar. Användningen av plastpåsar på rulle har ökat lavinartat. Denna påse är skattebefriad och inte sällan importerad och gjord av fossil plast.

Som om inte detta vore nog måste all den plast som förut samlades in och återvanns för att bli plastpåsar nu eldas upp eller läggas på deponi i andra länder. Det blir alltså en miljömässig jätteflopp.

Ekonomiskt sett är skatten också en flopp. Regeringen beräknade att den skulle inbringa cirka 2,8 miljarder per år. Det verkliga utfallet blev i stället ungefär 300 miljoner, alltså 2 ½ miljard mindre än förväntat. Detta hade man kunnat förutse genom att titta på andra länder. Men regeringen såg det inte komma.

Det är så många fel med den här skatten, fru talman, att ingen på riktigt kan vilja ha den kvar. Frågan är om regeringen kommer att påbörja arbetet med att ta bort den redan nu eller om vi måste vänta tills vi har en ny regering innan vi kan avskaffa den ineffektiva plastpåseskatten.

Anf. 3 MAGNUS STUART (M):

Fru talman! Tack för svaret, ministern! Tyvärr är det bara att konstatera att plastpåseskatten inte har gjort något gott för klimatet utan snarare tvärtom.

Vi ser hur användningen av plastkassar minskat drastiskt till förmån för enklare avfallspåsar, precis som vi hörde tidigare. De svenska plastbärkassarna är i regel tillverkade av förnybart material, och en plastkasse används flera gånger innan den blir soppåse. Avfallspåsarna på rulle, å andra sidan, tillverkas nästan alltid i andra länder och produceras av fossila material. Lägg därtill de långa transportvägarna.

I Arvika finns en av de ledande svenska tillverkarna av plastbärkassar. När ni införde plastpåseskatten tappade företaget 90 procent av sin försäljning på den svenska marknaden, och man var tvungen att säga upp 30 procent av personalen i Arvika, vilket var en dramatisk förändring. Trettio personer blev uppsagda och utan arbete.

Jag funderar kring detta med plastbärkassar. I de svensktillverkade används upp till 80 procent återvunnen råvara, vilket måste vara väldigt smart sett till cirkularitet och ur miljösynpunkt. Skatten innebar att man drog undan mattan för ett av de företag som lyckats absolut bäst i denna bransch.

Anser ministern att plastpåseskatten ska vara kvar, utformad som den är i dag?

Anf. 4 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Sverige har stora problem med låg tillväxt, hög arbetslöshet och en kriminalitet som når nya höjder varje dag. Det är fortfarande ett grundläggande problem att det inte lönar sig tillräckligt att gå till jobbet varje dag. Samtidigt upplever väldigt många att regeringen helt enkelt inte levererar det man kan förvänta sig, antingen det gäller sjukvården, skolan, brottsbekämpningen eller äldreomsorgen. Det gäller också den gröna omställningen.

För några år sedan tilldelades regeringen den kanske inte så smickrande utmärkelsen Årets värsta slöseri för sin klimatpolitik.

Fru talman! Regeringen säger att miljöskatternas andel av skatteinkomsterna ska öka genom en kraftfull grön skatteväxling med höjda miljöskatter. Det är skattehöjningar som ska bidra till en ökad sysselsättning samtidigt som klimat- och miljömålen nås. Det låter ju bra. Men tyvärr, finansministern, ser facit lite annorlunda ut.

Det tydliga problemet med de olika så kallade miljöskatterna som regeringen har drivit igenom och fortsätter att driva igenom är att de ofta har ingen eller bara marginell effekt på miljöproblemen samtidigt som jobb och tillväxt hämmas. Regeringen har både förra mandatperioden och denna mandatperiod ägnat sig åt att införa och höja en mängd skatter i miljöns namn som enligt mig hämmar jobb, tillväxt och innovation: flygskatten, drivmedelsskatten, kemikalieskatten, skatt på avfallsförbränning och plastpåseskatten, för att nämna några.

Om jag har förstått det hela rätt har regeringen lyckats med att höja hela 46 skatter under de sju och ett halvt år som man har haft regeringsmakten – skatter som snedvrider den svenska konkurrenskraften, hämmar jobben och lägger ett lock på den innovationskraft som har funnits. Inte minst har den funnits inom plastindustrin, som har investerat och lyckats

med konststycket att få till en cirkulär plastanvändning inom svensk handel och industri.

Svenska producenter av bärkassar går före och driver på utvecklingen till ett mer hållbart samhälle med stor innovationsförmåga men straffas för detta av regeringens symbolpolitik. I stället för att uppmuntra innovationskraft och stötta svenska företag väljer regeringen att snedvrída konkurrensen för svensk innovationskraft och gynnar utländska producenter av miljömässigt sämre plastpåsar på rulle.

Fru talman! För mig är detta både anmärkningsvärt och absurt. Vi ser nu resultatet av plastpåseskatten. Finansministern fick ju inte ens in sina beräknade skatteintäkter! Det bidde en tumme, och detta på bekostnad av både svenska företag och miljön. Finansministern, är det inte hög tid att backa bandet och stå upp för svensk innovationskraft?

Anf. 5 HANNAH BERGSTEDT (S):

Fru talman! Tack, övriga deltagare i debatten! Nu kommer det lite nya åhörare. Vi får väl konstatera att det som ligger till grund för plastpåseskatten är ett EU-direktiv om att minska antalet plastpåsar med 90 kassar per person. Det handlar alltså om att minska nedskräpningen till följd av användandet av plastkassar.

Nu är jag 45 år. När jag växte upp var detta med plastpåsar ingen stor grej. När man åkte till butiken var det ganska självklart att man hade med sig sina kassar. Jag kan ta mina egna mor- och farföräldrar som exempel. För dem var det givet att man inte använde en plastkasse, utan man hade med sig egna, ofta hemsydd, kassar. Detta har folk gjort i generationer. Mina föräldrar har gjort på samma sätt, och jag själv använder min farmors sydda kassar när jag åker och handlar.

Nu har vi hört ett par interpellanter nämna den fiskala delen, alltså den finansiella delen, när det gäller denna skatt. Men huvudsyftet med skatten är ju egentligen inte att få in pengar utan att förändra ett beteende. Jag tänker att om mina far- och morföräldrar och mina föräldrar kunde klara av att ta med sig kassar till butiken när de skulle handla vore det väl konstigt om det inte skulle vara möjligt att begära det också av vår generation och av er generation, ni som sitter på läktaren lyssnar. Det kan inte vara helt omöjligt att ändra ett beteende.

Hur har då effekterna av skatten sett ut? Naturvårdsverket konstaterar att försäljningen av plastpåsar har minskat. Det har varit för att papperskassarna har ökat kraftigt, precis som vi har hört här tidigare. Även om det gäller sämre och tunnare kassar är det en minskning av plastanvändandet. Och icke att förglömma: Huvudsyftet har faktiskt varit att minska nedskräpningen.

Detta är på individnivå. Men tittar vi på en högre nivå kan vi se att till exempel också kommunernas användning av plast minskar och övergår till annat material. Det ser vi när det kommer till exempelvis återvinning av sopor.

Hur ser det då ut med användningen – hur ofta använder vi de papperskassar som vi köper? Sifo har gjort en undersökning, och det visar sig att bland dem som har svarat på undersökningen är det nio av tio som säger att de har med sig kassar som de köpt tidigare. Även om skatten nu beskrivs som både ett ekonomiskt och ett miljömässigt misslyckande kan vi

se att det hände något med oss som konsumenter när skatten infördes. Vi ändrar vårt beteende.

Kunde tidigare generationer klara av att ta med sig tygkassar tror jag att vi skulle kunna klara av att göra det i framtiden också. När det kommer till innovationskraft och att göra viktiga saker för miljön är plastpåseskatten en mycket liten del. Den stora påverkan handlar om industrin, för att nämna något.

Jag kommer från Norrbotten, ett av de län som verkligen har gynnats av regeringens klimat- och miljöpolitik. Vi har legat i framkant. I stället för att säga som Reinfeldt, att basindustrin är ”basically gone”, har regeringen vågat satsa på innovation och utveckling, så att vi är världsledande i klimatomställningen. Det är en lite större fråga än bara detta med plastpåseskatten, som ju är en liten detalj i sammanhanget. Det vill jag bara få sagt.

Anf. 6 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag är otroligt engagerad i Sveriges klimatpolitik, att Sverige ska bli ett av de första länderna i världen som blir helt klimatneutralt och världens första fossilfria välfärdsland. Jag talar gärna innovation, utvecklingskraft och nya jobb i den här klimatomställningen.

Jag kan bara notera att vi i Sverige prisas internationellt för vår klimatpolitik och för den förändring som har uppnåtts när det gäller att minska utsläppen över tid liksom den stora investeringstakt som nu finns i klimatneutrala industrier runt om i Sverige. Sverige är ju ett land som har bestämt sig för att ligga långt framme i klimatomställningen. Jag tycker att vi får allt fler bevis för att den offensiva klimat- och miljöpolitiken också ger effekt i tillväxt och nya jobb, för det skapas väldigt stora investeringar i Sverige.

I detta stora perspektiv blir plastpåseskatten väldigt liten. Jag ska säga till riksdagens ledamöter att detta inte är en fråga som jag är väldigt engagerad i. Det här är inte den fråga som jag mest går igång på. Det är inte en stor skatteintäkt för samhället. Det är kanske inte heller den största principiella frågan om man ska titta på hur ett skattesystem ska utvecklas.

Jag har förstått att vissa partier gör det här till en väldigt stor fråga. Det är lite svårt att begripa det, men man kan naturligtvis utse alla skatter. De har olika vikt för mig och olika betydelse.

Jag vill föra tillbaka den här diskussionen till att Sverige trots allt är en del av EU. Vi har nu ett EU-direktiv som säger att vi ska minska mängden plastpåsar i Sverige ganska radikalt. Det är liksom ett uppdrag vi har. Det finns en tidtabell. Det finns ett åtagande som Sverige ska leva upp till, och då får vi väl göra det.

Vill ledamöterna ha något helt annat än en plastpåseskatt får de väl presentera andra idéer så att Sverige kan leva upp till de åtaganden som finns och som Sverige är bundet av. Det är väl liksom den grundläggande utgångspunkten i detta.

Den grundläggande utgångspunkten i detta är väl alltså att minska plaståtgången i samhället och därmed minska nedskräpningen i naturen – främst spridningen av mikroplaster. Det är ett direktiv som ligger. Vill man ändra direktivet kan man driva den frågan om man vill, men så länge direktivet finns måste ju Sverige uppfylla det.

Prot. 2021/22:110

10 maj

Svar på
interpellationer

Man kan alltid driva med olika skatter eller säga att de är misslyckade, men att detta har dragit in mindre pengar än beräknat borde ju vara någon form av succé, om man vänder på det. Det innebär i så fall att folk har valt att inte köpa plastkassar utan göra på annat sätt, och därmed har intäkterna till staten blivit mindre än beräknat. Skatten har alltså reducerat användningen av just de plastpåsar som EU-direktivet säger att vi ska minska användningen av.

För mig är detta inte den största frågan, även om jag tycker att den förtjänar att tas på allvar utifrån perspektivet att vi ska minska plastanvändningen och därmed nedskräpningen i naturen. Men hade detta varit den absolut viktigaste frågan för de partier som nu är engagerade hade de kunnat göra justeringen senast. Ni gjorde ju skattejusteringar när ni hanterade budgeten förra året, och då hade ni väl kunnat göra den här ändringen. I så fall hade plastpåseskatten inte varit kvar. Jag har alltså lite svårt att få ihop tonläget och engagemangsnivån med frågans betydelse.

Det är dock klart att vi har ett jobb att göra för att få ned plastanvändningen i samhället. Detta är ett direktiv som EU har fattat beslut om och som Sverige ska uppfylla.

Anf. 7 ANGELICA LUNDBERG (SD):

Fru talman! Det är väl fantastiskt att detta inte är en fråga som statsrådet kommer att stå sig blodig för – då tycker jag att vi helt enkelt sätter oss ned och plockar bort skatten! Jag kan nämligen inte på något sätt förstå hur man kan försvara att den här skatten finns kvar.

Jag vet inte om statsrådet har fått hjälp av en partikollega här i dag just för att försöka förklara varför den här skatten ska behållas. Detta är inte en debatt mot henne, men eftersom hon är här måste jag ändå lyfta följande fråga. Jag var inte med på den tiden då man tog med sina tygpåsar för att handla i matbutiken, men jag undrar vad man då slängde sina sopor i. Man slängde ju inte soporna i den tygpåse man hade haft med sig till butiken för att bära hem varorna i; det är jag helt säker på.

Jag måste också fråga varför det är så viktigt för Socialdemokraterna att ändra ett beteende när förändringen innebär sämre miljö, sämre villkor för företagen och att det blir sämre för konsumenterna. Jag kan inte förstå det.

Den här skatten är dålig för miljön eftersom den leder till ett ökat användande av fossila engångspåsar och andra förpackningar. Försäljningen av papperspåsar, som kräver mer energi, har mer än fördubblats. Dessa påsar används i regel bara en gång, och renhållningsarbetare vittnar om den enorma mängd papperspåsar som nu måste tas om hand.

Skatten bidrar inte heller till minskad nedskräpning; jag kan inte säga det nog många gånger. Vi hade nämligen inget problem med plastpåsar i naturen. När den här skatten infördes 2020 utgjorde plastpåsar 1,4 procent av det skräp som hittades i naturen, och enbart 0,8 procent av det var de påsar som nu är beskattade.

Den fryspåse som du har grillkorven i eller den korvbrödspåse som råkar flyga iväg när du är ute och grillar i skogen är inte belagda med skatt. Om nu syftet var att minska nedskräpningen på riktigt hade väl även den typen av påsar beskattats. Svenskarna åker inte heller till Indien och slänger sina plastbärkassar i havet – vi är tvärtom mycket duktiga på att ta hand om och återvinna vårt avfall.

Även i fråga om resursförbrukningen misslyckas regeringen: Det går åt mer energi till alternativpåsen. Användningen av fossil plast ökar, och vi återvinner nu mindre.

Hur är det då med det EU-argument om minskad plastpåseanvändning som statsrådet använder, fru talman – håller det? Nej, det gör ju inte det. Förpackningsdirektivet innehåller ett mål om att minska förbrukningen av plastbärkassar till 90 påsar per person och år senast 2019. Detta uppnådde vi redan 2018, utan skatt. Vi var också på god väg att nå målet om 40 påsar per person och år till 2025 – utan skatt. Sällanhandeln hade redan börjat ta betalt för bärkassarna, och de återvunna miljöpåsar vi köpte våra livsmedel i återanvändes till 95 procent. Detta var alltså ett bra system som fungerade men som regeringen gick in och förstörde.

Sen kan man också diskutera vad EU menar med ”plastbärkasse”. Menar man de tunna, odugliga och fossila påsar som man får gratis när man köper mat i den lokala livsmedelsbutiken när man är på semester i södra Europa – eller syftar man på svenska, återvunna miljöbärkassar som återvinns? Men när EU säger ”Hoppa!” frågar den svenska regeringen ”Hur högt?”. I stället borde man fundera ett varv extra och faktiskt göra det som är bra för miljön, som är bra för svenska företag och som är bra för konsumenterna på riktigt.

Anser statsrådet att skatten på något sätt varit lyckad?

Anf. 8 MAGNUS STUART (M):

Fru talman! Tack för svaret, ministern! Ja, den här frågan engagerar, som alla skattefrågor – så är det.

Jag skulle dock vilja hänga upp detta lite grann på EU-direktivet. Det var ju inte riktigt nödvändigt att införa en skatt, utan det hade räckt att se till att plastbärkassar inte tillhandahölls kostnadsfritt senast den 31 december 2018. Detta framkommer från flera organisationer som är väl insatta i den här frågan.

Redan 2016 genomförde Sverige det så kallade plastkassedirektivet, då butikerna började informera konsumenterna om fördelar vad gäller miljöpåverkan med en minskad förbrukning av plastbärkassar. Redan det gav ju en bra effekt. Dessutom tog de flesta butiker betalt för bärkassarna, vilket innebar att vi uppfyllde direktivet. Vi i Sverige har också varit unika i att utveckla våra plastbärkassar med i regel väldigt låg miljöpåverkan, vilket jag nämnde tidigare.

För att återkomma till vad som kan hända för företag och branscher måste jag få läsa upp vad en näringslivsföreträdare säger: Det är klart att det känns väldigt hårt när politikerna driver en politik som missgynnar företaget som ligger i framkant globalt.

Jag frågar nu finansministern: Ämnar finansministern låta plastpåseskatten finnas kvar trots den begränsande effekten både för miljön och för statsfinanserna?

Anf. 9 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Det finns säkert många där uppe på läktaren som undrar varför vi engagerar oss så mycket i plastpåseskatten. Finansministern taggar ju inte riktigt igång, men jag kan tala om varför vi lägger så mycket energi på just plastpåseskatten: Nej, det kanske är inte det största problemet vi har att ta tag i, men det blyxtpåverkar varför vi har problem med både

tillväxten och en hög arbetslöshet – och varför regeringens klimatpolitik handlar mer om plakatpolitik än om en grön omställning.

Oavsett vad finansministern och regeringen säger kan jag nämligen konstatera att det är vårt svenska näringsliv och dess innovationskraft som bär ledartröjan vad gäller den gröna omställningen. Man har sedan länge insett vad som krävs och gjort stora investeringar för att vi ska få en klimatomställning på riktigt.

Trioworld, som nämndes innan, är ett sådant företag. Deras plastbärkassar består av 80 procent återvunnen råvara. Ser man till cirkularitet och tänker på det ur en miljösynpunkt innebar plastpåskatten att man drog undan mattan för ett av de företag som lyckats allra bäst – och gjorde att 30 personer fick lämna sitt arbete.

Fru talman! Ett annat företag heter Gaia Biomaterials. De har utvecklat påsar som är nedbrytbara och kan användas upp till 50 gånger – men som ändå ska beskattas. Jag kan för övrigt tala om för Hannah Bergstedt att en tygpåse ska användas 1 000 gånger innan den har lönat sig. Och vet ni varför Gaia Biomaterials påsar ska beskattas? Jo, precis som sas här tidigare beskattas de därför att de *ser ut* som plastpåsar.

EU har dessutom lagt ned tiotals miljoner kronor i utvecklingen av det här materialet, Biodolmer, vilket även har ingått i EU:s miljöprogram Life. Först får man EU-medel för att utveckla en miljöanpassad produkt och lyckas, för att nu bli straffbeskattad i Sverige.

Jag ska återge vad Åke Rosén, grundare av Gaia Biomaterials, har sagt: Det är rent åt skogen och tar i princip knäcken på hela vår utveckling av miljöanpassade plastpåsar. Jag har sedan 1970-talet arbetat för att ta fram material som är lika bra som plast, fast mer miljövänliga. Och nu när jag har lyckats göra något riktigt bra slår man undan benen för mig. Det här visar bara hur politiken arbetar mot svensk forskning inom klimatområdet.

Hade företaget blivit undantaget skatten hade man utökat produktionen i Helsingborg och anställt ytterligare 20–30 personer. Nu blir det i stället en flytt utomlands. Jag kan också konstatera att även EU är kritiskt till den svenska lagen om skatt på plastpåsar och uppmanar regeringen att skissa på ett svar på vad en plastpåse är.

Håller inte finansministern med om att det visst blir konstigt när EU ger medel för att utveckla en miljöanpassad produkt och den sedan straffbeskattas i Sverige för att den ser ut som en plastpåse?

Anf. 10 HANNAH BERGSTEDT (S):

Fru talman! Självklart påverkar en tygkasse också miljön. Men det är alltid bättre att använda det man redan har än att köpa något nytt. Det är en enkel modell för hur vi påverkar vår miljö och vår omgivning. Har man något hemma att bära hem sin mat i som man redan äger och har använt är det bättre än att köpa något nytt, oavsett om det är plast, papper eller tyg.

Även om inte alla i kammaren har varit med om att återanvända och återbruka saker brukar jag tänka att våra tidigare generationer borde vara trendguruer just nu. Den ökade snabba konsumtionen är något som har hänt på två generationer. Att syftet att ändra vårt beteende skulle vara så förkastligt har jag lite svårt att förstå mig på. Det är väl klart att detta att bruka och använda det man redan har är ett bra ideal i stället för att köpa och konsumera nytt, om det inte är nödvändigt. Jag har svårt att se det just när det handlar om att bära hem mat.

Precis som ministern säger är det här inte min favoritfråga när det handlar om vad vi kan göra i fråga om klimatpåverkan. Det finns mycket viktigare frågor, och jag tror att vi kommer att återkomma till dem i kamraren senare.

Vi ska inte glömma bort att det här var Liberalernas favorit i januari-överenskommelsen. Om det – gud förbjude – blir en borgerlig regering efter nästa val kommer den konstellation som sitter här och har tagit interpellationsdebatten att få lösa frågan tillsammans med sina kamrater, tänker jag. Men det är kanske lika tomt som de 5 kronorna vid pump. Man hade chansen i december, men det här är tomma ord. Man står här och agiterar, men när man verkligen har chansen gör man ingenting. Ni hade kunnat plocka bort skatten om ni hade velat.

Anf. 11 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Den här debatten handlar egentligen om ett par olika saker samtidigt. En handlar om hur vi uppfyller ett EU-direktiv som säger att vi ska minska antalet bärkassar till 40 tunna plastkassar per person och år. Det drabbar dem som tillverkar plastpåsar oavsett skatt eller inte. Nu var det ett sådant direktiv.

Den andra saken handlar om ett mer framtidsinriktat perspektiv, som jag tycker är intressant. Vilka är framtidens produkter? Hur ser de ut? Vilka möjligheter finns att undvika nedskräpning i naturen? Finns det nedbrytbara plastpåsar i framtiden som de facto inte bidrar till mikroplaster? Kan de vara biobaserade och därmed helt återgå till ett kretslopp? Den utvecklingen är enormt viktig för Sverige, för Europa och för världen. Det är två perspektiv i samma.

Jag sa tidigare att det här inte är den fråga jag går igång på. Det var kul att det lyftes fram att det inte var vårt parti som föreslog skatten utan att vi hedrar en överenskommelse som vi har tecknat – och vi har genomfört den som beslutat.

Jag kommer ihåg när man fick rekommendationen att inte ta en plastkasse när man handlar. Det var inte alltid så att jag gjorde det. Nu tänker jag till; jag försöker komma ihåg bärkassen som ofta finns i bilen, men jag kommer inte alltid ihåg den. Man försöker anpassa sig lite hårdare när det finns ekonomiska drivkrafter, och Moderaterna brukar ju i andra sammanhang säga att ekonomiska drivkrafter ger resultat också i beteendeförändringar.

Det här är inte världens viktigaste fråga för mig, men den har lett till att det finns ett minskat antal bärplastpåsar. När vi tittar framåt tycker jag att det finns utvecklingspotential i vilka typer av plaster vi talar om, hur de utformas och hur olika typer av plaster kan minska nedskräpningen i naturen. Jag hoppas och tror att Sverige även fortsättningsvis kan vara ledande och drivande i de frågorna.

Med detta har jag inget mer att säga i det här inlägget.

Anf. 12 ANGELICA LUNDBERG (SD):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret.

I en ny rapport från tankesmedjan Environment and Public Health Institute konstateras att plastpåseskatten är kontraproduktiv och aldrig borde ha införts. Förutom att plastpåseskatten helt uttraderat en svensk miljöanpassad plastbärkasse, tvingat företag att säga upp personal och flyttat pro-

duktion utomlands har tyngre papperspåsar med högre miljöpåverkan ersatt plastbärkassarna. Dessutom har användningen av avfallspåsar i plast, ofta importerade och tillverkade av fossil plast, ökat dramatiskt.

Fru talman! Jag vill sammanfattningsvis säga att den skatt på plastbärkassar som Socialdemokraterna tillsammans med Miljöpartiet, Centern och Liberalerna införde är den största skatteflopp jag känner till. Inte på ett enda område har skatten fyllt sin funktion. Den är dålig för miljön, för svensk företagsamhet och för svenska konsumenter, och den täckte inte hålen i regeringens budget.

Att regeringen valde att införa en så onödig reform vars underlag dessutom var bristfälligt är beklämmande. Nackdelarna med skatten var uppenbara och odiskutabla redan då, och farhågorna har nu bekräftats. Med klara fakta på bordet är det enda rimliga att göra om och göra rätt.

Jag vill därför fråga finansministern följande. Nu när Socialdemokraterna har blivit av med Liberalerna, kan vi inte enas? Kan statsrådet lova att vi tillsammans agerar för att så fort som möjligt ta bort den kontraproduktiva plastpåseskatten?

Anf. 13 MAGNUS STUART (M):

Fru talman! Som en kommentar till Hannah Bergstedt är jag beredd att lösa frågan och ta bort skatten på alla tänkbara sätt, definitivt i en kommande regering. Oberoende av vem som sitter i regeringen ska vi kämpa för att ta bort tokiga skatter.

Två år har nu gått sedan skatten på plastbärkassar infördes. Jag hoppas att ministern håller med om att det är viktigt att skattesystemet är utformat så att en stor del av våra invånare anser att skatten är vettig och att det finns sans och balans i skatten. Ska vi få en acceptans för en skatt måste flertalet människor som ska betala skatten ändå ha någon form av förståelse för varför skatten tas ut.

I fallet med plastpåseskatten har det skrivits löpmeter av argumentation om varför den inte är vettig och varför den inte lever upp till sitt syfte. Vi har hört många exempel här.

Jag har en sista fråga till ministern, men ministern har mellan raderna svarat på frågan. Jag ställer ändå min fråga: Anser ministern att plastpåseskatten är en bra skatt som har en tydlig acceptans bland oss skattebetalare?

Anf. 14 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Rapporten som mina kollegor så förtjänstfullt har hänvisat till är namngiven *Två år med en misslyckad reform*.

Försäljningen av svenska plastbärkassar, som är ledande när det gäller andelen återvunnen råvara, minskade drastiskt. Dessa kassar har till stora delar ersatts av tunna avfallspåsar som i högre grad är importerade och av fossil råvara. Skatteintäkterna om 2,1 miljarder blev 200 miljoner. Större miljöpåverkan, försumbara skatteintäkter och att innovativa företag fått säga upp personal och flytta produktionen utomlands är inget bra facit. Eller hur, finansministern?

Att skatten motarbetar företag som tar fram innovativa och hållbara plastpåsar är tydligt. Det är dåligt för hållbarhetsarbetet, dåligt för svensk ekonomi och tillväxt, dåligt för jobben och dåligt för svensk konkurrens-

kraft, och det lägger en våt filt över miljövänligt entreprenörskap. Det var väl ändå inte meningen när man införde plastpåseskatten? Eller?

Är det inte hög tid för regeringen och finansministern att uppmuntra svenska företagares innovationskraft i stället för att missgynna den så att företag stannar i vårt land och fortsätter med miljövänligt entreprenörskap där både jobben, miljön och tillväxten frodas?

Nu när ni är utan ett januariavtal finns det ju alla möjligheter att ta bort denna skatt. Vi behöver i alla fall inte ha en skatt på påsar bara för att de ser ut som plastpåsar. Det är horribelt.

Anf. 15 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tackar för debatten om Liberalernas plastpåseskatt.

Det här är inte den fråga som gör att jag ligger sömlös på nätterna. Jag ska vara ärlig och säga det. Det är inte stora skatteintäkter. Det är inte den fråga som jag blir mest uppvaktad om, och det är inte den skatt som drar in mest pengar till välfärdens finansiering.

Att man går igång så hårt på den och dömer ut hela beteendeförändringen tror jag dock är oklokt, för någonting har ändå hänt med beteendet. Det finns inget att jämföra med långt bakåt i tiden, men när man i dag frågar hur många människor som har med sig en kasse till butiken när de handlar är det väldigt många som säger att de bär med sig en kasse.

Jag har märkt på mitt eget beteende att jag tänker till när jag handlar, och jag tror att många människor nu måste ändra beteende för att klara den stora frågan om klimatet men också den lilla frågan om nedskräpning i naturen. De ordinarie och normala oljebaserade plasterna är fortfarande ett stort problem för naturen globalt sett. Sverige och Europa bör vara föregångare för att få ned den här nedskräpningen och ställa om.

Jag är helt säker på att när den här frågan diskuteras om ett par år finns det nya lösningar, fler innovationer och framtida möjligheter som gör att vi kan vara ännu bättre på att minska nedskräpningen också i naturen. Men Sverige har som sagt att uppfylla EU-direktiv. Antalet plastkassar, som vi tidigare bar hem mycket varor i, skulle minskas, och det har de facto inträffat efter att skatten infördes.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellationerna 2021/22:470, 471 och 472 om nya skatter och skattehöjningar

Anf. 16 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Niklas Wykman har frågat mig om jag ämnar fortsätta höja eller införa än fler skatter om Socialdemokraterna får förnyat förtroende i höst. Jasmin Farid har frågat mig om jag kommer att fortsätta införa skatter med klimat och miljö som argument som i själva verket försvårar vardagen för människor och medför begränsad nytta sett i relation till andra åtgärder. Kjell Jansson har frågat mig om jag ämnar fortsätta höja eller införa än fler skatter som gör det ännu dyrare att vara beroende av bilen om Socialdemokraterna får förnyat förtroende i höst.

Svenska folket har som ett resultat av det försämrade säkerhetspolitiska läget under den senaste tiden drabbats av ökade priser på bland annat drivmedel och energi. Ingen regering kan trovärdigt lova att kompensera dessa prisökningar fullt ut, men för att mildra de ökade prisernas effekter har regeringen presenterat ett åtgärds paket som bland annat innehåller en kompensation för de höga priserna på drivmedel och el. Den 1 maj sänktes även energiskatten på bensen och diesel med 1,80 kronor vid pump, ned till EU:s miniminivå för diesel. Priserna på jordbrukets insatsvaror har också ökat. Därför har regeringen föreslagit ett stödpaket till jordbruket med stöd till animalieproduktionen och tillfälligt sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk.

För att särskilt underlätta för personer med långa pendlingsavstånd kommer regeringen dessutom att föreslå förstärkningar av skattelättnaden i det nya reseavdraget. En promemoria har just skickats ut på remiss med förslag på en högre skattereduktion per kilometer samt en högre övre avståndsgräns. Förslaget innebär en förstärkning av skattelättnaden med 4,3 miljarder kronor.

Vår politik bygger på insikten om att klimatförändringarna är kostsamma för samhället medan en snabbare klimatomställning skapar jobb och exportmöjligheter. För att skynda på omställningen och skapa förutsättningar för nya lösningar krävs en aktiv politik. Klimatomställningen bidrar samtidigt till att minska beroendet av importerade fossila bränslen. Vår politik gör därför Sverige säkrare.

Anf. 17 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Politik är allvarliga saker. Det vet vi inte minst mot bakgrund av den mycket allvarliga händelseutvecklingen i vår omvärld som också får stor betydelse för oss i Sverige. Ändå måste man ibland göra vissa förenklingar eller generaliseringar för att tydliggöra hur en regering sköter sig, hur det går för ett land eller vad som är skillnaden mellan de politiska alternativen.

Om det hade funnits något slags europeiskt mästerskap i att sköta sitt land hade Mikael Damberg kommit högt upp på listan när det gäller att införa eller höja olika skatter. Det är vad den här interpellationen handlar om, fru talman.

Man kan givetvis tänka sig skattesystemet på många olika sätt. Man kan vilja ha lite högre skatter. Man kan vilja ha lite lägre skatter. Man kan vilja ha ett rationellt skattesystem, och man kan vilja ha ett irrationellt skattesystem. En nationalekonom kan tänka att det bästa är om man har någorlunda låga skatter och ett väldigt rationellt skattesystem.

Vad menas då med ett rationellt skattesystem? Jo, ungefär att man vet vilka regler som gäller. Det skadar inte ekonomin särskilt mycket. Människor anpassar inte sitt beteende på något konstigt sätt. Man behöver inte anlita massor av jurister för att göra affärer. Man hamnar inte i långa tvistemål. Det ger inga skeva incitament. Det ger inga konkurrensfördelar baserat på om man har pengar eller lånar pengar, utan det behandlar människor rätt sjyst.

I grunden är det ungefär det skattesystem som infördes i Sverige någon gång i början av 90-talet. Det är ett av mitt partis stora och faktiskt historiska misstag att vi inte medverkade till den förändringen. Socialdemokraterna och andra partier som införde det skattesystemet ska ha stor kredd

för att de gjorde det, för svensk ekonomi hade verkligen körts i botten av alltför höga skatter och alltför mycket krångel under lång tid. Skatterna hade inneburit en förstelning av svenskt näringsliv, som hade tappat konkurrenskraften. Det var rätt att göra den förändringen då.

Sedan har den reformen inte vårdats särskilt väl, och nu har Mikael Damberg helt frångått den och infört en lång rad nya skatter. Det handlar om höjda bränsleskatter och införandet av flygskatten. Den nya bolåneskatten har kommit som en obehaglig överraskning för många låntagare nu när man ser vad den har för effekter. Vi har de nya fordonsskatterna och plastpåseskatten som vi pratade om nyss. Vi har elektronikskatten som nu gör det dyrare att köpa elektronik och mobiltelefoner i Sverige. Vi har elskatten. Nu slopas också reseavdraget något drastiskt från regeringens sida, vilket skapar stor förvirring och allvarliga konsekvenser för många människor som jobbar.

Regeringen rycker i väldigt många trådar i ekonomin samtidigt, och risken är att det skapar stora problem och stor osäkerhet. Man vet inte vad som gäller från år till år. Man vet inte vilka ekonomiska beslut som är bra att fatta – det kanske är bäst att inte fatta några alls. Man känner sig hotad av en lång rad nya skatter som ska införas i ekonomin.

Här hade Mikael Damberg och Sverige tyvärr hamnat väldigt högt upp i en tävlan i Europeiska unionen.

Fru talman! Det här kan sedan, i nästa led, hänga samman med var Sverige har hamnat i andra jämförelser i Europeiska unionen – kanske flest nya och höjda skatter av olika slag som skapar krångel och förvirring.

Vi ser också en utveckling där den svenska arbetslösheten biter sig fast medan den sjunker i EU. Sverige har bland EU:s högsta arbetslöshet, och när den sjunker i EU står den still i Sverige.

Vi har haft den sämsta ekonomiska utvecklingen – eller bland de sämsta – totalt sedan 2014. Innan finansministern inför ännu fler och ännu nyare skatter vore det intressant att höra om finansministern på något sätt kan tro att dessa mycket dåliga resultat när det gäller jobb och tillväxt hänger ihop med en mycket skadlig skattepolitik.

Anf. 18 JASMIN FARID (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Faktum kvarstår: Sverige har väldigt höga skatter, och man kan starkt ifrågasätta miljönyttan av de åtgärder som regeringen med sin politik har vidtagit.

Statsrådet svarar med att svenska folket, som ett resultat av det försämrade säkerhetspolitiska läget, under den senaste tiden har drabbats av ökade priser på bland annat drivmedel och energi.

Jag respekterar det. Vi har påverkats av en pandemi, och vi påverkas i dag av det försämrade säkerhetspolitiska läget. Men Sverige har också påverkats av åtta år av ett socialdemokratiskt politiskt styre. Låt oss summera vad som har hänt och vad som är resultatet av den politik som har regeringen har fört.

Socialdemokraterna har infört 46 nya skatter och skattehöjningar de senaste åtta åren. Samtidigt inför man bidrag för människor för att de ska ha råd att betala de höjda skatterna. I ett land med världens fjärde högsta skattetryck är inte fler skatter lösningen.

När klimatfrågan är en av vår tids främsta utmaningar kan vi inte föra en politik som slår hårt mot jobben och tillväxten och som gör det svårt för människor i deras vardag. Utsläppen minskar för långsamt. Rapporter från Klimatpolitiska rådet underkänner regeringens klimatpolitik.

Stora summor läggs på forskning som inte fungerar, på klimatångestterapi och på elcyklar. Det vittnar om ett stort resursslöseri i klimatpolitiken från regeringen. Totalt lägger regeringen nio av tio kronor på åtgärder som inte är effektiva för att minska koldioxidutsläppen.

Fru talman! I stället för att dra tillbaka utgiftshöjningar väljer regeringen att ytterligare skruva upp skattenivån och stoppa Sveriges tillväxt. Vi har bevittnat årtal av skattehöjningar, och det indikerar att fler skattehöjningar kan komma.

Jag frågar igen: Kommer ministern att med klimat och miljö som argument fortsätta införa skatter som i själva verket försvårar vardagen för människor?

(Applåder)

Anf. 19 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Tack, finansministern, för svaret!

Varje felanvänd skattekrone är en stöld från folket, sa den socialdemokratiske ingenjören Gustav Möller. Sverige har det tredje högsta skatetrycket i världen. Trots det har regeringen höjt 46 skatter de senaste åtta åren. Det är anmärkningsvärt.

Man har också skapat 50 nya myndigheter; totalt har vi nu 465 eller 468 myndigheter i Sverige. Skälet till att göra det är att stärka statens roll och tränga undan individens frihet; det bygger på detta. Det är precis det som skiljer oss borgerliga från Socialdemokraterna och vänstergänget.

Curt Nicolin sa alltid att den som åker till jobbet på morgonen ska vara fri från staten och inte leva på bidrag – den personen ska behålla sin lön, så att den aldrig behöver vara beroende av bidrag. Det tycker jag var otroligt sunt av Curt Nicolin. Jag delar hans uppfattning till 180 procent.

Men staten vill ju ha kontroll på folk. Man vill aldrig ta bort någon statlig verksamhet som inte fungerar utan bara höja skatterna. Alla lösningar på problem är budgettillskott och höjda skatter.

Fordonsskatterna har ju skenat iväg enormt under åren. År 2014 sa Magdalena Andersson att hon absolut inte avsåg att höja några bränsleskatter. Vad hände? Skatten har gått upp väldigt mycket, och dieselpriiset är nu över 25 kronor. Priiset gick ned i samband med sänkningen på 1,80, men i går var det uppe över 25 spänn igen.

Det här slår inte bara hårt mot hushåll och mot dem som bor i Norrland och åker långt. Det slår även mot delar i ytterkanterna av Stockholms län där folk har långt till Stockholm. Jag själv har tio mil till Stockholm, och många har ännu längre.

Det här slår hårt mot vårt jordbruk, som redan har dålig lönsamhet. Det slår också hårt mot företag i till exempel åkeribranschen, som är hårt ansatt av de höga bränslepriserna. Man har ofta långa avtal med leverantörer. Priserna går upp, och det finns inte alltid index för att räkna upp det – ibland finns det och ibland inte.

Vad avser finansministern att göra åt det här? Har finansministern lämnat in en ansökan om att få gå ifrån skattedirektivet i EU? Har regeringen gjort det? Det är mycket pengar som det handlar om.

Det råder nu brist på energi och gas. Jag kan förstå att man kan prata om Putin. Adblue, som många dieselmotorer måste ha, finns inte att få tag på. Om två veckor kanske åkerindustrin står still om det inte går att få fram det här. Detta behov är akut.

Vad avser finansministern att göra åt detta? Vi måste ha bilen igång. Bilen är en motor i ett samhälle, även i en huvudstad. Sverige har tunnelbana i Stockholms innerstad, men övriga Sverige är beroende av bilen. Hela Mälardalsregionen och hela övriga Sverige är beroende av bilen.

Anf. 20 HANNAH BERGSTEDT (S):

Fru talman! Det här med att debattera skatter är väl ingenting som alltid engagerar alla, men för oss som sitter i skatteutskottet är det ju en kär fråga.

När det gäller höjning och sänkning av skatter fastnar vi många gånger i procentsiffror och antal skatter, men egentligen handlar det, åtminstone ur ett socialdemokratiskt perspektiv, om vad vi ska göra med pengarna. Det handlar om finansiering och fördelning men naturligtvis också, i slutändan, om vad som kan leda till arbetstillfällen, innovation och utveckling.

När man pratar om att inte ta in skatter handlar det också om vad man inte vill göra. Ett närliggande exempel är pensionsfrågan för dem som har de lägsta inkomsterna.

Vi pratar om människor som min mamma, som har jobbat inom handeln under den tid då förskolan inte var utbyggd och det inte fanns någon maxtaxa och som har jobbat inom branscher där man faktiskt inte har erbjudits heltid över huvudet taget. Vi pratar om människor som har jobbat i kassan eller i serviceyrken eller som har varit undersköterskor. Det är dem som regeringen nu vill ge 1 000 kronor i månaden.

Alla är väl medvetna om de kostnadsökningar vi nu står inför, bland annat på drivmedel – det har även nämnts här i kammaren. Men 1 000 kronor mer i plånboken ska naturligtvis finansieras på något sätt. Jag har uppmärksammat att det har kommit ett förslag från det borgerliga hållet, men det är naturligtvis fördelningspolitiskt sämre. Det ger mer till dem som redan har mer och mindre till dem som har minst – till sådana som min egen mamma.

Det handlar också om att man inte, som regeringen har gjort, vill höja ersättningen för dem som är långvarigt sjuka. Detta är människor som faktiskt inte längre kan påverka sin inkomst, oavsett hur mycket de hade velat det. Det handlar inte om människor som inte vill arbeta. Min mamma har garanterat gjort varenda timme hon har kunnat få under hela sitt arbetsliv.

Jag har en kompis som är sjukpensionär, som det inte längre heter. Hon har en tumör i hjärnan. Hon är 30 år gammal och vill ingenting hellre än att arbeta, men före regeringens höjning fick hon välja mellan att få hjälp att duscha och att få sin sonmat. Det är den nivån vi pratar om. Det är detta som "intet" handlar om ifall vi inte vill öka finansieringen.

Det handlar naturligtvis också om fördelningen. Jag tycker att det är rimligt att vi har ett samhälle där vi har råd med de här sakerna för dem som har de sämsta pensionerna och för dem som inte kommer att kunna påverka inkomsten under yrkeslivet. Det gäller naturligtvis att kunna satsa på saker som är viktiga.

Vi har pratat om klimat och miljö. Mycket av det som regeringen visat på detta område tror jag att vi har fackföreningarna att tacka för. Om vi inte utvecklas inför framtidens utmaningar hotas jobben. Fackförenings-

rörelsen är väl medveten om det här. Framtiden är inte ett hot – det är att inte göra någonting som är hotet. Vi har gått från att ha en regering som sa att basindustrin är ”basically gone” till att ha en regering som ser till att världen tittar på Sverige och på Norrbotten. Vad gör vi som är klimatsmart nog för att få hela världen att vända sig hit och göra stora investeringar som leder till arbetstillfällen, numera inte bara i Norrbotten utan faktiskt i stora delar av Sverige? Det är naturligtvis så att skatten på inkomst är det som finansierar vår gemensamma välfärd.

Jag vill också kommentera frågan om drivmedlen. Jag bor i ett län med stora avstånd där det aldrig kommer att finnas tunnelbana. Vi är de som är mest beroende av att omställningen sker och att det finns möjligheter till andra alternativ. Det är inte rimligt med fossila drivmedel vare sig ur demokratisk synpunkt eller ur klimatsynpunkt. Och ersättningarna till hushållen behöver komma nu, inte kanske.

Anf. 21 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! När det gäller neddragningarna som regeringen har gjort av stöden till Sveriges funktionsnedsatta får väl Hannah Bergstedt prata med sin regering. RBU:s rapport visar på 19 neddragningar av stöd till funktionsnedsatta.

Fru talman! År 2014 fick Mikael Dambergs företrädare Magdalena Andersson en direkt fråga i medierna: Kommer ni att höja bensinskatten? Det var en ganska enkel fråga. Hon svarade: Nej, vi ser ingen anledning att höja den. Det kanske var någon av dem som gick och röstade 2014 som trodde på Magdalena Andersson. Det är ganska ovanligt att ledande politiker ljuger på det sättet.

År 2014 kostade en liter bensin 14,33. Dieseln kostade 14,95. Det finns de som säger att ökningen beror på Putin. Men råoljepriset 2014 var 90 kronor. I dag ligger det strax under 110. Räknar man om enligt den ökningen skulle dieseln kosta runt 17 kronor per liter i dag. Men som Kjell Jansson sa kostar dieseln runt 25 kronor per liter.

Vad får då det här för konsekvenser, fru talman? För mina svärföräldrar i Boden – jag är också från Norrbotten; jag är född och uppvuxen där – betyder det att de helt enkelt inte har råd att köra bilen tillräckligt mycket och vart de vill. De får prioritera när de ska åka och vart de ska åka. Så är det när man har jobbat i offentlig sektor hela sitt liv och har en förhållandevis låg pension. Detta är alltså förödande för Sveriges pensionärer.

Det drabbar också arbetspendlingen. Jag råkar känna flera personer med normal inkomst som pendlar inom Gävleborg och nu säger: Egentligen lönar det sig inte att jobba, men jag gör det i alla fall.

Sedan har vi konkurrenskraften, fru talman. Konkurrenskraften för det svenska näringslivet är beroende av jobben och företagsamheten. Vi i Sverige ska väl inte straffa ut vårt eget näringsliv genom politiska beslut av Socialdemokraterna med samarbetspartier som höjer kostnaderna för det svenska näringslivet? Priset på Sandviks produkter sätts varje sekund på världsmarknaden. När Mikael Damberg och hans samarbetspartier höjer kostnaderna för el, drivmedel och annat genom sina 46 skattehöjningar innebär det att vi får försämrad konkurrenskraft.

År 2014 kostade bensinen 14,33. Dieseln kostade 14,95. I dag kostar den runt 25 kronor per liter. Om olyckan skulle vara framme, fru talman,

och vi skulle få en fortsatt socialistisk regering i Sverige, vad kommer då drivmedlen att kosta om fyra år? Det tror jag att väljarna förtjänar att fråga.

Jag noterar att finansministern inte med ett kommatecken kommenterade de konkreta frågor som Kjell Jansson ställt i sin interpellation. Det är väl rimligt att finansministern ger ett tydligt besked. Hur mycket mer ska ni mjölka ut ur bilismen i Sverige, och vad får det för konsekvenser? Det känns som att bilen är Socialdemokraternas mjölkko nummer ett.

Det finns en röd tråd i Socialdemokraternas politik. 46 skattehöjningar på jobb och företagsamhet går till att betala bidrag för dem som inte arbetar. Den politiken är som alla vet direkt skadlig för Sverige, svenska hushåll och svensk konkurrenskraft. Men jag skulle gärna vilja veta av Mikael Damberg: Hur mycket kommer bensinen att kosta efter valet?

Anf. 22 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det finns flera perspektiv i den här debatten. Jag ska försöka gå igenom de flesta.

Skattepolitikens kanske främsta syfte är trots allt att finansiera gemensam välfärd, gemensamma samhällsfunktioner och offentliga utgifter. Skattepolitiken måste hänga ihop med en ekonomisk politik som driver Sverige framåt.

Jag tror att det finns en ganska bred uppställning i riksdagens kammare just nu. Inte minst har pandemin avslöjat att en del av våra samhällsinstitutioner inte varit tillräckligt starka. Inom äldreomsorgen och sjukvården har personalen fått dra ett väldigt tungt lass. Utbyggnaden av kriminalpolitiken gör nu stora avtryck i budgeten. Vi ökar satsningarna på polis, kriminalvård, åklagare och domstolsväsen. Det är nödvändiga investeringar för att trygga Sverige. Den stora utbyggnaden av försvaret har vi redan påbörjat. Bara inom den försvarsbeslutsperiod som det nu gäller skulle vi öka utgifterna med 85 procent. Nu har vi i bred politisk enighet i den här kammaren sagt att vi ska nå 2 procent av bnp så snart det är möjligt.

Detta är stora åtaganden som måste finansieras. En del av de skattehöjningar vi gjorde, inte minst i början av vår regeringstid, berodde på att vi var tvungna att beta av ett budgetunderskott och få tillbaka ordning och reda i de offentliga finanserna för att ha råd att finansiera våra utgifter och klara de kvalitetsförbättringar som är helt nödvändiga att genomföra.

Det andra perspektivet är prishöjningar. De helt ofattbara prishöjningarna på el, diesel och bensin har drabbat väldigt många människor och företag. Regeringen har presenterat en lång åtgärdsplan för att möta dessa höjningar. Först gick vi vidare med sänkt dieselskatt på EU:s miniminivå under fem månader från och med den 5 maj. De första initiativen från Moderaterna i finansutskottet avsåg tre månader, men det kanske var bra att vi enades om fem till slut.

Vi sa att detta kanske inte räcker och att vi måste ha en drivmedelskompensation. Vi sa att varje person som äger en bil kan få 1 000 kronor – 1 500 kronor i glesbygdsområden och stödområden, där man har ännu större behov av bilen. Då valde riksdagen att säga: Vi ska undersöka om man kan gå under minimiskattedirektivet.

Svaret på frågan om vi har lämnat in en ansökan är: Ja, det har vi gjort. Vi väntar fortfarande på godkännande från kommissionen och från de 27 medlemsländerna, som måste rösta ja till att Sverige får gå under minimiskattedirektivet.

För att vara konstruktiv säger jag så här: Nu har vi sänkt till miniminivån. Om det skulle visa sig att det drar ut väldigt mycket på tiden med att få besked och godkännanden från EU, är partierna då beredda att gå med på drivmedelskompensationen, som vi äger helt själva, som vi kan bestämma om i den här kammaren och som kommer ut direkt efter sommarren till dem som har drabbats av höga kostnader?

Det här är viktiga frågor. Priserna ökar ju för många grupper. Därför har vi gått fram med att kompensera de fattigaste barnfamiljerna och inte minst de mest utsatta pensionärerna, som också lyftes fram av Hannah Bergstedt. Det är en väldigt viktig fråga som jag verkligen hoppas kommer att skötas så snabbt som möjligt. Om man inte ska förbättra för pensionärerna nu i det här tuffa läget, med höjda priser på kaffe, tomater, drivmedel och el, funderar jag på när man egentligen ska göra det.

Vi visar alltså att vi är beredda att gå fram med insatser för de skattesänkningar och kompensationer som är möjliga att göra. Människor ska inte behöva bära hela kostnaden för Putins krig mot Ukraina, som nu driver upp priserna enormt mycket.

Jag hade velat säga något om miljöpolitiken, men eftersom jag bara har tre sekunder kvar på min talartid får jag ta det i mitt nästa inlägg.

Anf. 23 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Ett tips i all välmening till finansministern är att inte klumpa ihop så många interpellationer till en debatt så att han inte hinner svara på de frågor som ställs. Min uppfattning är att det inte är bra att göra så, men det är min personliga reflektion.

Mikael Damberg hann inte svara på en av de centrala frågorna i denna interpellationsdebatt, nämligen vad alla de nya skatter som införts och alla de skatter som Mikael Damberg och hans regeringskompisar har sagt ska införa får för konsekvenser för svensk ekonomi.

Andra interpellanter har också varit inne på det, alltså vad alla nya skatter och alla hot om nya skatter som vi ännu inte fullt ut känner till får för konsekvenser för svenska hushålls ekonomi, för svenska företags konkurrenskraft och för den svenska forskningens innovationskraft.

När man plötsligt får sin verksamhet fördyrad, sin innovation bortbeskattad eller lever i stor osäkerhet om huruvida det är värt att satsa på något eller inte eftersom Mikael Damberg när som helst kan införa en ny skatt som sänker hela idén blir landet mindre konkurrenskraftigt och mindre kreativt, och det blir färre innovationer.

På vilket sätt kopplar Mikael Damberg sin destruktiva och skadliga skattepolitik till de svaga ekonomiska resultaten i Sverige?

Arbetslösheten i Sverige ligger kvar när den sjunker i EU. Den ligger på 7,7 procent i Sverige och 6,3 procent i EU. När vi i mars månad såg en nedåttrend i stora delar av Europa såg vi att svensk arbetslöshet låg fast. Om man analyserar arbetslöshetens sammansättning mer noggrant är den också problematisk på så sätt att den i allt större utsträckning består av människor har varit arbetslösa länge.

Här borde man stanna upp och fundera på vad den förda politiken betyder för dessa utfall.

Det är inte bara den svenska arbetslösheten som är mycket hög i en internationell jämförelse. Vi har också haft en av de sämsta ekonomiska utvecklingarna totalt sett sedan 2014. Det var professor Hassler som kon-

staterade att det svenska tillväxtundret innebar den svagaste tillväxten i hela Europeiska unionen – alltså den urstarka tillväxt som Mikael Damberg och hans företrädare brukade prata om.

Bränsleskatter, flygskatter, bolåneskatt, avvecklat reseavdrag, elektronikskatt och så vidare är inte det enda problemet. En rad nya skatter och skattehöjningar hotar: beredskapsskatt, höjd skatt på att driva företag, höjd ISK-skatt, höjd snusskatt, en engångsartikelskatt, som skulle slå mot alla små fik och restauranger, särskild skatt på skor och kläder och eventuellt återinförd förmögenhetsskatt. Dessutom vill man straffa alla bolånetagare ännu mer genom ett nedtrappat ränteavdrag. Även rutavdraget ska försämraras.

Ja, det är en lång rad skattehöjningar som har aviserats i partiordförande Magdalena Anderssons valmanifest. Mikael Damberg ska införa alla dessa skatter och samtidigt avveckla skyddsvallarna i de offentliga finanserna. Det kan bli en mycket giftig cocktail för svenska företag och svensk konkurrenskraft och för alla svenska hushåll.

Därtill lurar en mycket stor skattehöjning i vassen för de svenska hushållen om regeringen får fortsätta. Om man analyserar den socialdemokratiska rörelsen och tittar på dess olika delar och institutioner råder det inget tvivel om att det efter valet kommer att bli en fastighetsskatt. Det kommer att kosta många hushåll allt mellan 3 000 upp till 8 000 kronor i månaden för när regeringen efter valet har infört sin fastighetsskatt.

Ser Mikael Damberg någon koppling mellan den destruktiva skattepolitiken och de svaga ekonomiska resultaten?

Anf. 24 JASMIN FARID (M):

Fru talman! Vi ser att regeringens klimatpolitik slår mot jobb och tillväxt och gör det svårt för människor att få ihop livspusslet i sin vardag. Samtidigt har regeringen byggt upp ett kostnadsläge som måste finansieras. Det betyder att regeringen måste dra tillbaka utgiftshöjningarna. I stället väljer man att skruva upp skattenivåerna, vilket stoppar Sveriges tillväxt.

Det är svårt för mig att förstå Socialdemokraternas logik. Den som skjutsar sina barn till och från fritidsaktiviteter, kör sin äldre mor till läkaren, tar bilen för att storhandla till familjen eller kör sina morföräldrar till äldreboendet försöker få samhället att fungera. Skulle vi sätta stopp för detta slutar samhället att fungera och livskvaliteten skulle knappast bli bättre.

Vad händer om barnen inte kan gå på fritidsaktiviteter eller om man inte har möjlighet att köra mormor till läkaren? Vad blir Sverige då för land?

Jag förstår som sagt inte logiken. Man ska försöka maximera skattetrycket på allt man kan komma på så att människor inte kommer att ha råd att få ihop sin vardag. Jag tycker inte att det är fel att leva sitt liv och försöka göra rätt för sig.

Vi ser i dag att människor inte har råd på grund av skattetrycket. Hushållen blir ännu mer pressade, och det lönar sig snart inte att åka till jobbet. De skenande priserna på drivmedel är fruktansvärda. Det drabbar inte bara stadsbornas vardag. Det slår även hårt mot landsbygden och är orättvist mot dem som inte bor i en storstad.

För att säkra jobb, trygghet och människors hushållsekonomi behöver Sverige en ny regering. Tillväxt och hållbarhet behöver inte utesluta varandra. Moderaterna vill i stället bedriva en klimatpolitik som förenar minskade utsläpp med ekonomisk tillväxt, bland annat genom att ställa om transportsektorn till ren el och hållbara biobränslen och ställa om industrin så att den kan bidra till minskade utsläpp och vara pådrivande för globala klimatinsatser.

Vi behöver inga fler plastpåseskatter. Jag förstår att detta inte är en viktig fråga för statsrådet, men det är ändå en symbolfråga när det gäller skattehöjningar.

Anf. 25 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Det kom inget svar om bränslepriserna från finansministern. Jag förstår att det kan vara svårt att svara på just priserna för olja, men när det gäller skatterna förväntade jag mig ett svar.

Elpriset var också uppe i debatten. Att elpriserna skenar är ingen överraskning; det förstår alla normala människor som kan marknadsekonomi. Att stänga ned två kärnkraftsreaktorer i södra Sverige och i sin naivitet inbilla sig att man ska klara energiförsörjningen med vindkraft, som är helt väderberoende och ger ström om det blåser men inte för mycket, är horribelt. I stället får man köpa in oljekraft från Karlshamnsverket, 140 000 liter i timmen, och kolkraft från Polen och Tyskland, och så pratar man om grön omställning. Det är inget annat än brun omställning; det är en bluff.

Att ta bort den där tusendelen som Sverige släpper ut räddar inte världens klimat när Indien bygger 300 nya kolkraftverk och Kina 500. Det är ungefär som att brandkåren skulle åka och släcka en grill i stället för en stor skogsbrand.

När det gäller elpriset måste skatterna ned. I dag ökar statens intäkter från moms enormt. Med 6 procent i inflation får staten in väsentligt högre belopp i moms än de budgeterade 550 miljarderna. Här finns utrymme, om pengarna inte ska användas till annat.

Jag ska också ta upp en fråga som har med finansieringen av försvaret att göra, som vi är överens i kammaren om att stärka upp till 2 procent. Vi har i dag en biståndsbudget på 60 miljarder. Jag bad riksdagens utredningstjänst om en redovisning av vart pengarna tar vägen och fick det på 14 miljarder. Har finansministern koll på vart de andra 46 har tagit vägen? Att dessa 46 miljarder inte kan redovisas för mig som riksdagsledamot – lika mycket som hela rättsväsendet kostar årligen – är anmärkningsvärt.

Vet finansministern vart dessa pengar tar vägen? Jag fick ett diffust svar om att Sida disponerar dem, men det är inget svar på vart de tar vägen. Sida är en myndighet som administrerar bistånd och hjälpverksamhet. Det behövs säkert enormt mycket, i synnerhet i Ukrainaområdet, och då kan man ta av biståndet till humanitär hjälp, såsom tillfälliga bostäder, kläder, läkemedel etcetera, och till pansarskott.

Anf. 26 HANNAH BERGSTEDT (S):

Fru talman! Jag vill börja med att påminna Lars Beckman om att jag har suttit i den här riksdagen så länge att jag har varit med under alliansregeringens tid också. Och när det kommer till fastighetsskatten, som det talas om att den ska återkomma, vill jag bara påminna er om att Anders

Borg, som då var finansminister, i efterhand har sagt att det kanske inte var så klokt att ta bort den skatten.

När man sitter i till exempel ett samarbete får man ibland ge sig. Den erfarenheten har också de som tillhör allianspartierna.

När det gäller förslaget om att sänka energiskatten till 5 kronor vid pump vill jag säga att kommissionen har föreslagit förändringar av detta fyra gånger och fått det nedröstat. Man ska alltså ha 27 medlemsländer med sig. Jag vet att det i denna debatt också har funnits människor som har suttit på departementssidan, och jag vet därför att denna kunskap finns. Sannolikheten för att detta går igenom är liten, även om vi nu har skickat in en ansökan.

Men då kan man lätt få intrycket att syftet med detta snarare är att hålla kvar en konflikt över valet än att faktiskt lösa de problem som hushållen står inför nu med de kostnader som de har. Det finns ju förslag som går att genomföra nu och som får effekt för hushållen, till skillnad från det som med stor sannolikhet inte går igenom, åtminstone om vi ska utgå från hur det har sett ut tidigare.

Jag kan inte låta bli att fundera på en sak. Tror ni verkligen inte att klimateffekterna kommer att påverka oss alls? Översvämningar och torka påverkar redan nu våra företag i Sverige. Ska vi fortsätta att blunda för det som faktiskt händer kommer detta slutligen att få ännu värre konsekvenser. De ger stort mänskligt lidande, och de ger också effekter för svensk ekonomi.

Anf. 27 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det är väl bra att Hannah Bergstedt är tydlig när finansministern inte är det. Fastighetsskatten kommer att återinföras med Socialdemokraterna. På något annat sätt går det inte att tolka hennes inlägg. Men det är ett klart och tydligt besked till Sveriges villaägare och fritidshusägare.

Fru talman! Vad innebär Dambergtillägget för en person som tankar en bil? Det innebär ungefär 700 kronor. Skillnaden i pris mellan 2014 och i år är ungefär 700 kronor per tank. Om man tankar en gång i veckan innebär det ungefär 36 000 kronor per år. Det är Dambergtillägget.

Det vore nu välkommet om finansministern berättar hur mycket mer som Dambergtillägget kommer att höjas. 36 000 kronor är mycket för ett pensionärspar som bor i Boden. De kanske åker till graven i Råneå, de kanske hälsar på dottern i Unbyn och de kanske åker till ögonkliniken i Piteå. Då blir det fort så att man tankar en gång i veckan. För detta pensionärspar i Boden innebär Dambergtillägget en skillnad på 36 700 kronor om man jämför 2014 med 2022.

Då är det rimligt att svara på Kjell Janssons fråga: Hur mycket mer tänker finansministern tillsammans med samarbetspartierna höja skatten på drivmedel?

Jag tror att väljarna kommer ihåg 2014 års besked från dåvarande finansministern Magdalena Andersson. Hon sa då rätt in i kameran: Vi har ingen anledning att höja skatten på drivmedel.

Vi kan nu konstatera att det skiljer 700 kronor per tank i dag jämfört med 2014. Hur mycket högre kommer Dambergtillägget att bli?

Anf. 28 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Nej, det blir ingen fastighetsskatt. Det har vi sagt hundra gånger i den här talarstolen. Dessutom var det en referens till vad en tidigare moderat rikspolitiker hade sagt om hur man avskaffade fastighetsskatten. Men det är en annan fråga.

När vi talar om frågan om drivmedel är jag den finansminister som har sänkt skatten med 1,80 vid pump den 1 maj. Jag föreslår också en drivmedelskompensation på 1 000 kronor per bil och på 1 500 kronor i stödombåden. Jag har gått in med en ansökan till EU om det är möjligt att gå under EU:s miniminivåbeskattning. Vi får se vad det landar i. Vi har nämligen en exceptionell situation just nu därför att ett krig har drivit upp världsmarknadspriserna till nivåer som vi aldrig har sett förut.

Men detta innebär inte att man kan vifta bort klimatfrågan. Det spelar ingen roll om vi står för en tusendel av utsläppen globalt, och det sägs att vi inte ska hålla på med det där. Det är en farlig politik som gör oss mer beroende av olja och gas, som inte ställer om till förnybara drivmedel och som låser fast svenska folket i ett beroende som kan bli väldigt kostsamt inte bara ekonomiskt utan också säkerhetspolitiskt.

Vi genomför nu en skattesänkning när det gäller reseavdraget, som vi har föreslagit, och som kostar 4,3 miljarder kronor. Vi höjer ersättningen per mil från 18,50 till 25 kronor milen. Det är den största höjningen som har genomförts på decennier i Sverige. Vi gör det också med en glesbygds-effekt som Landsbygdskommittén har föreslagit. Alla partier var med på att man skulle ha ett avståndsbaserat system i stället. Det är jag som lägger fram detta förslag för att människor behöver bilen i Sverige för att kunna pendla till och från jobbet.

Våra styrmedel har också spelat roll. Vi har sett minskade utsläpp från transportsektorn. Det hade inte varit möjligt utan styrmedel. Det är ingen slump att Sverige har den största nybilsförsäljningen av elbilar i hela EU. Det går mycket snabbare än prognoserna därför att vi har orkat med ekonomiska styrmedel, något som Moderaterna har motarbetat.

Detta är vägen framåt, att också orka jobba med att ställa om så att vi minskar vårt beroende av olja och gas och ser till att vi ökar antalet elbilar men också att vi har en ännu större produktion av biodrivmedel i Sverige som gör att vi kan använda inte minst vår svenska skog i större utsträckning för att också producera drivmedel. Det är vägen framåt, både för att minska kostnaderna på sikt för svenska konsumenter och löntagare och för att minska vårt beroende av rysk olja och gas.

Att tillsammans med Sverigedemokraterna montera ned svensk miljöpolitik tror jag blir väldigt kostsamt också för svenska konsumenter. Detta är en politik som måste hänga ihop.

När man tittar på den ekonomiska återhämtningen efter pandemin är Sverige ett av de länder som har återhämtat sig snabbt. Vi fick inte en så stor dipp, vi ser en fortsatt ökad sysselsättning, vi ser en minskad arbetslöshet och vi har nu den högsta sysselsättningsgraden i Sverige på 30 år. Det är inte ett så dåligt betyg för den ekonomiska politiken.

Anf. 29 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Finansminister Mikael Damberg berömmar sig för den ekonomiska politiken. De pensionärer som nu får möta skenande priser i butikerna, alla familjer som är beroende av bilen och alla de företag som

nu ser sin export och därmed konkurrenskraft försvagas genom alla höjda priser är inte lika övertygade som finansministern om finansministerns förträfflighet när det gäller den ekonomiska politiken. Även mer objektiva utvärderingsgrunder än människors uppfattningar pekar på det misslyckande som Mikael Damberg står för. När arbetslösheten i Europa vänder nedåt ligger den svenska arbetslösheten kvar på höga nivåer, och allt fler av de arbetslösa har varit arbetslösa länge. Mikael Dambergs jobb- och arbetsmarknadspolitik fungerar inte.

Sverige är bland de länder i EU som har haft den sämsta ekonomiska utvecklingen i hela EU sedan 2014. Det går dåligt för jobben, och det går dåligt för tillväxten. Det beror på att Mikael Damberg för en dålig politik.

Det blir ingen fastighetsskatt, säger Mikael Damberg. Sverige ska aldrig gå med i Nato, åtminstone inte så länge jag är försvarsminister, sa vår – just det – försvarsminister. I dag meddelade samma minister att ett svenskt Natomedlemskap är bra för den nordiska säkerheten.

Om man förespråkar tillfälliga uppehållstillstånd är man inte längre människa, sa Morgan Johansson. Sedan införde han tillfälliga uppehållstillstånd och sa att det var att ta ansvar för Sverige.

Vi kommer inte att höja skatten på bensen och diesel, sa Magdalena Andersson. Vad som hände sedan vet ju alla.

I dag har Mikael Damberg sagt: Vi ska inte återinföra fastighetsskatten. Det får väl nästan ses som ett löfte om att den kommer direkt efter valet.

Anf. 30 JASMIN FARID (M):

Fru talman! Regeringen styr landet med symbolpolitik. Exempel på det, som vi har debatterat här, är plastpåseskatten som har en väldigt begränsad miljönytta. På planeringsstadiet pratas det om att det ska bli skatt på takeaway som kaffekoppar och lunchlådor och skatt på kläder och skor.

Att helt gå över till pappersbaserade livsmedelsbehållare försämrar livsmedlets hållbarhet, vilket också skulle öka matsvinnet och därmed också klimatpåverkan. Klimatskatt på kläder och skor innebär att svenska företag och jobb går förlorade samtidigt som miljöeffekterna är väldigt diffusa. Trots att statens utredning har konstaterat att 84 procent av alla kläder och skor som säljs i Sverige inte innehåller de kemikalier som ska beskattas kommer samtliga kläd- och skohandlare att drabbas.

I ett läge där svenska företag kämpar för att kunna resa sig efter coronakrisen planerar regeringen att dela ut en ny skattesmäll. Det är företagsfientlig politik som kommer att sänka företagen och den svenska tillväxten.

Vi behöver ett stopp för de här planerade skattehöjningarna som statsrådet behöver vara ärlig med. Det ska löna sig att arbeta och ta sig till jobbet. Vi ska inte bestraffas för att vi har fritidsaktiviteter, vill hälsa på mormor eller gå och handla.

Moderaterna sänker skatten på arbete så att fler kan arbeta och betala skatt. Vi förenklar momsregler, sänker skatten på drivmedel, säkrar tillväxten och gör rätt satsningar för att göra det lönsamt att vara klimateffektiv.

Det är tydligt att Sverige behöver ny politik som styr landet och som inte stryper tillväxten och klimatarbetet med ytterligare skatter.

Anf. 31 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Att ställa om fordonsflottan behöver inte riksdagen göra. Det sköter marknaden om. Den som inte bygger en miljövänlig bil i dag får inte sälja någon bil. Så fungerar det. Så pass medvetna är folk.

Folk förstår det här väldigt bra utan att vi behöver lägga straffskatter på dem som åker bensin- och dieslbilar. Det måste många göra, för det finns fortfarande inte möjlighet att ladda eftersom de som har tillverkat bilarna inte har tagit ansvar för att bygga laddstationer. De som tillverkar diesel- och bensinbilar har ändå vetat att det finns bensinstationer där man kan tanka. Men det samspelet finns inte när det gäller elbilarna.

Då skriker man på politiken att politiken måste bygga laddstationer. Det är att sätta hela marknadsekonomin ur spel, anser jag. Man måste ta ansvar för hela kedjan i det man tillverkar, och det görs inte i dag. Jag tycker att bilindustrin bör få en tydlig signal från både regering och riksdag om det.

När det gäller miljöfrågan finns det en garant för bra miljö, nämligen stärkt äganderätt. Det är grunden för en bra miljö. Äger du din mark vårdar du dina hemman och det du äger, och du har det fint och rent och snyggt. Så fungerar det.

Finansministern deklarerar också tydligt att det inte kommer att återinföras någon fastighetsskatt. Det tar vi som ett löfte. Vi får se om det gäller. Hur blir det med förmögenhetsskatten? Kommer finansministern att införa den i stället? Den är i princip lika skadlig, för den drabbar också villa- och bostadsrättsägare och alla som äger någonting, även dem som äger kapital.

Slutligen har jag inte fått något svar på var de 46 biståndsmiljarderna tar vägen. Jag vet inte vem jag ska fråga, om jag ska fråga gud om det eller om jag ska fortsätta med riksdagens utredningstjänst.

Anf. 32 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Att debattera skatter med moderater är ganska förutsägbart. Eftersom ni inte har några ambitioner för välfärdsfinansiering finns det alltid ytterligare skatter att sänka.

Det kanske funkar i ett annat läge där vi inte hade gått igenom en pandemi. Men nu är sjukvården väldigt pressad, och de anställda i sjukvården känner att de inte har de arbetsvillkor som faktiskt krävs. Vi har en skola i dag som är väldigt ojämlig. Det krävs att vi tar tillbaka den demokratiska kontrollen och gör ytterligare satsningar på att öka likvärdigheten och se till att alla skolor håller hög kvalitet.

Vi har äldreomsorgen, där vi får allt fler äldre som kommer att behöva vård och omsorg. Det är en samhällsuppgift.

Vi har hela utbyggnaden av försvaret och även utbyggnaden av polisen, som kommer att behöva fortsätta för att öka tryggheten i vårt land.

Allt det här betalas med skatter. Det är ingen annan som betalar de här utgifterna. Om Moderaterna verkligen vill gå till val på långa listor över alla skatter som ni vill sänka blir det därför väldigt intressant att se vad ni ska ta bort.

Jag misstänker att de första som får börja betala Moderaternas skattesänkningar är Sveriges pensionärer. Nu har ni ju presenterat ett förslag som i princip ger hälften så mycket i år som det förslag som vi har lagt på

riksdagens bord. Vi har lagt ett förslag om 1 000 kronor mer efter skatt till alla dem som har en väldigt låg pension.

Det förslag som nu ligger på bordet är ungefär hälften så mycket och längre bort, osäkert när. Det är klart att de pensionärer som lyssnar på de här debatterna undrar vad som händer med deras ekonomi när priserna stiger efter Rysslands krig.

Vårt besked är att vi kan förbättra för pensionärerna, och vi kan göra det snart. Men då gäller det att rösta för det förslaget.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2021/22:465 om nya Skurubrons finansiering

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jasmin Farid har ställt flera frågor till mig om finansieringen av den nya Skurubron.

Den nya Skurubron finansieras dels genom statliga medel, dels genom lån som återbetalas genom broavgifter. Avtalet tecknades under den moderatledda regeringen av den moderatledda kommunen Nacka och Trafikverket. Där regleras att en broavgift ska täcka två tredjedelar av kostnaderna, medan resterande del ska finansieras med statliga medel.

Det ankommer på parterna att ta ansvar för det avtal som de har ingått.

Anf. 34 JASMIN FARID (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag står här som Värmdöbo och vill lyfta Värmdös röst i frågan eftersom Värmdö aldrig har fått möjlighet att yttra sig eller involveras i processen kring Skurubron.

Väg 222 är den enda landförbindelsen in till Stockholm från Värmdö kommun och östra delen av Nacka kommun. Att bygget till två tredjedelar föreslås finansieras genom infrastrukturavgifter per passage står helt i strid med likställighetsprincipen eftersom det inte finns någon annan möjlig väg till Värmdö kommun.

Den 31 mars 2022 lämnade Trafikverket in en underrättelse till regeringen om avgiften och dess fördelning. Det betyder att Trafikverket ger regeringen möjlighet att vidta åtgärder för att boende i Nacka och Värmdö inte ska drabbas av den här orättvisa straffbeskattningen.

Jag efterfrågar fortfarande ett svar om vilka åtgärder statsrådet planerar att vidta, men svaret vi har fått här är inget alls. Om jag tolkar det rätt betyder det att staten inte kommer att vidta några åtgärder. Svaret jag får på frågan om statsrådet avser att ge Skurubron full statlig finansiering tolkar jag som nej. Den ska enbart till en tredjedel betalas av staten.

Svaret jag får på frågan om statsrådet avser att ta ut en avgift för att finansiera Trafikverkets administration är ja. Det ska täcka kostnaderna, tolkar jag det som.

Jag vill undvika att föra en debatt där frågan tas fram och tillbaka, men faktum kvarstår: Kommunerna äger inte statliga vägar, och inte heller har

Prot. 2021/22:110

10 maj

Svar på
interpellationer

de ekonomi för det. Den här vägen och bron är ett statligt åtagande. Därmed ägs frågan av staten, och den faller också på statsrådets bord.

Intressant är också att statsministern nyligen var ute och knackade dörr i den del av Nacka som berörs av denna straffbeskattning, vilket framgår av en artikel i tidningen Mitt i Värmdö. Jag ska inte kommentera att statsministern där med ett skratt påpekar att hon bor på rätt sida av bron, men Magdalena Andersson beklagar sig också över avgifterna. Ändå vägrar statsministern och statsrådet att ta styr i frågan trots att de har makten. Jag undrar varför.

Fru talman! Det var ett exemplariskt kort svar jag fick från statsrådet om att det ankommer på parterna att ta ansvar för det avtal som ingåtts. Men Värmdö kommun har inte skrivit på något avtal om Skurubron, som sagt den enda landförbindelsen till kommunen. Inte heller har Värmdö kommun fått möjlighet att yttra sig i frågan. Vad för ansvar menar ministern att Värmdö kommun ska ta? Hur kan statsrådet försöka ställa Värmdöborna till svars när de aldrig har varit involverade i frågan eller fått yttra sig?

Avtalet skrevs 2009. Det är 13 år sedan. Jag var då inte ens engagerad i politiken, och inte heller skrev statsrådet på avtalet. Men regeringen har haft ansvar för avtalet de senaste 8 åren och förhalat processen. Vilket ansvar har staten tagit för att upprätthålla avtalet om att tidigarelägga bygget, som hela avtalet syftade till?

Det är tydligt att detta 13-åriga avtal inte längre gäller. Det grundade sig på att hela projekteringen skulle tidigareläggas. 13 års väntan betyder att staten och Trafikverket har brutit mot avtalet.

Att hänvisa till ett så gammalt avtal håller inte som argument. Det handlar inte om partipolitik. Det handlar inte heller om huruvida det är Moderaternas eller Socialdemokraternas problem. Det här handlar om att det är Värmdöbornas och Nackabornas problem.

Jag vädjar till statsrådet och till Socialdemokraterna att släppa partipolitiken. Låt oss lösa det här! Statsrådet har här en chans att bli hjälte i frågan.

Anf. 35 RICHARD HERREY (M):

Fru talman! Tack för det svar vi har fått av statsrådet! Jag vill haka på eftersom jag representerar Nacka och vill gärna säga några ord.

En överenskommelse mellan Nacka kommun och regeringen om avgiftsfinansiering har ju ingåtts en gång i tiden. Närmare bestämt tog kommunstyrelsen i Nacka ett sådant beslut 2009 med argumentet att därmed kunna tidigarelägga bygget. Under kommande år hände det inte så jättemycket när det gällde planeringen av att faktiskt bygga bron. I dag, tack och lov, har bygget kommit igång. Det är bra. Men det som alltjämt skaver kraftigt är de avgifter som hotar att införas samma dag som bron ska tas i anspråk.

Fru talman! För samtliga boende i hela Värmdö samt den bortre delen av Ormingelandet i Nacka är de obligatoriska avgifterna snart ett faktum. En sådan kostnadsövervältring skulle vara unik i landet.

Jag ska nu läsa innantill:

För oss handlar denna fråga inte bara om den praktiska finansieringen av en bro inom regionen. Den handlar också om viktiga principer för hur

vi ska hantera infrastrukturinvesteringar i vårt land och hur kostnaderna ska fördelas mellan olika samhällsnivåer samt mellan dessa och brukare.

Vi kan inte acceptera att offentligt finansieringsansvar för helt nödvändig infrastruktur på enstaka ställen ska övervältras på närmast berörda enskilda personer och företagare. Vi anser att det är en grundläggande princip att statliga vägar ska finansieras med statliga medel. Om tiotusentals invånare på Värmdö och delar av Nacka ska tvingas betala avgift varje dag för att lämna sin kommun med den enda möjliga landförbindelsen är det inte bara något som gått snett i det enskilda fallet. Då innebär det också ett systemskifte som bäddar för helt andra principer vad gäller planering och finansiering av statlig infrastruktur. Detta motsätter vi oss bestämt.

De som har skrivit detta är ministerns egna socialdemokratiska vänner. Undertecknare är bland annat en annan minister som heter Khashayar Farmanbar.

Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack till båda meddebattörerna för intressanta synpunkter!

När det gäller att statliga vägar ska betalas med statliga medel tycker mycket riktigt Khashayar Farmanbar och vi socialdemokrater att det är en viktig grundläggande princip, men det gör ju inte Moderaterna. Vill ledamoten Herrey säga att det numera är Moderaternas linje är det intressant. Då får Maria Stockhaus och andra ledamöter lite bekymmer när de som nu åker land och rike runt och utlovar infrastruktursatsningar på lånade medel med medfinansiering eller samfinansiering.

Vad är alltså den moderata linjen? Det skulle jag vilja ha svar på.

Sedan stämmer det inte att Värmdö kommun inte har fått yttra sig. Detta är någonting som påbörjades 2009. Jag roade mig faktiskt inför denna debatt med att lyssna igenom en debatt som Christina Axelsson, S-riksdagsledamot från regionen, hade med Åsa Torstensson om just detta. Vi socialdemokrater var emot denna finansieringslösning. Vi tyckte att det var en dålig modell. Vi tyckte att det vore bättre att lägga in det i länsplanen och att bygga den här typen av infrastruktur med gemensamma medel. Men moderatstyrda Nacka ihop med moderatstyrda Stockholmsregionen, med Carl Cederschiöld i spetsen, drev igenom detta och tyckte att det var så det skulle vara.

Man får faktiskt ta ansvar för de politiska ställningstaganden man gör. Fortfarande är det väl så, om inte det senaste beskedet visar någonting annat, att Moderaterna har uppfattningen att vi mycket väl kan samfinansiera och medfinansiera infrastruktursatsningar. Då är det väl helt rimligt att tänka sig att vi får fler Skurubroar, fler Nacka- och Värmdösituationer.

Jag tycker att utgångspunkten, även om jag kan vara pragmatisk i några enskilda fall, är att staten ska finansiera detta. Jag var också motståndare till den här satsningen. Men nu är ett avtal skrivet, och parterna ska väl hålla det avtalet. Att i efterhand komma och försöka säga att detta inte ska gälla oss när notan väl ska betalas tror jag inte är riktigt hållbart.

Nu får aktörerna, kommunen och verket, följa de åtaganden de faktiskt har gjort. Jag konstaterar att det ändå ser ut som att bron nu ska bli klar i närtid, och det är väl också därför frågan om avgifter aktualiseras.

Jag tycker att detta reser, precis som ledamoten Herrey var inne på, frågan om principer för byggande av infrastruktur i Sverige. Jag tror att det finns en poäng i att vi minskar den kommunala medfinansieringen. Det

var min ambition i förra planen, och det lyckades jag med. Det återstår att se hur det blir när vi ska presentera den nya nationella planen, men jag tycker att staten har det grundläggande uppdraget att bygga infrastruktur.

Denna typ av samfinansieringslösning har ju Moderaterna prövat i andra sammanhang. Jag behöver inte nämna Arlandabanan eller ett stort, berömt sjukhus i Stockholmsregionen, som visade sig bli väldigt dyra när ni hittade andra, alternativa finansieringsmöjligheter.

Nu är det väl bara att bära ansvaret för det ni har hittat på en gång i tiden. Jag tycker att det är viktigt att staten håller sitt avtal, och det är väl det som är uppdraget i det här fallet. Jag konstaterar också att det är bra att bron nu byggs och snart är färdig. Det är också viktigt.

Sedan drabbas säkert detta projekt, precis som många andra projekt ibland gör, av förseningar och fördringar, och då får inblandade aktörer också ta ansvar för det – precis som med de tunnelbanesatsningar som Region Stockholm nu gör och som blir avsevärt fördrade. Jag tror att det handlar om uppemot 9 miljarder. Konsekvensen blir en ökad belåning och förlängning av trängselskatter i Stockholmsregionen.

Anf. 37 JASMIN FARID (M):

Fru talman! Var under dessa 13 år ligger statsrådets ansvar? Av dem finns det ju ändå 8 år där detta projekt, detta beslut, detta avtal har legat på statsrådets bord.

I förslaget till nationell infrastrukturplan 2022–2033 har Region Stockholms länsplan inte finansierats för att inrymma en statlig finansiering av den nya Skurubron. Därmed bör nya Skurubron få full statlig finansiering som ett namngivet projekt i den nationella infrastrukturplanen. Det är orimligt att kräva att regionen ska omprioritera sin länsplan då den redan i dag har för lite pengar. Bara två statliga projekt har lagts i graven när det kommer till Trafikverkets planer för Värmdö kommun. Varför?

De 10,8 miljarder som staten ger i länsplanen är en minimal budget för Sveriges tillväxtregion. Det är tydligt att det inte räcker till. Det är ingen som ifrågasätter att Socialdemokraterna är duktiga på att låna pengar, men prioriteringen är orättvis. Det handlar här om att göra rätt och rätta till felet som uppstått av de statliga prioriteringarna och fördelningen av resurserna. Det jag inte heller förstår är att Socialdemokraterna ständigt slår sig för bröstet när det gäller att det finns mer pengar på bordet. Om det finns mycket pengar borde man också kunna trygga Skurubron, trygga Värmdöborna och trygga Nackaborna.

Vad handlar det här egentligen om? Jo, det handlar om att morfar ska kunna hälsa på barnbarnen eller hjälpa sina barn med att skjutsa barnbarnen till fritidsaktiviteter. Det här handlar om den ensamstående föräldern som måste åka till och från jobbet i stan men som egentligen inte har möjlighet att göra det då den nu bestraffas med trängselskatt på den enda vägen till och från Värmdö, alltså Skurubron. Det handlar också om skärgården i Stockholmsregionen och om våra öbor. Det handlar om att inte behöva straffbeskattas för att åka in till stan på läkarbesök, lämna barnen på skolan eller hälsa på morfar på andra sidan bron. Det handlar om att man inte ska straffbeskattas för att man bor på Värmdö eller i östra delen av Nacka och gör rätt för sig och betalar sin inkomstskatt till staten.

Jag vill också tillägga i den här debatten att detta inte heller är helt korrekt skött i och med att Värmdöborna inte ens har fått göra sina röster hörda i processen.

Statsrådet har här haft möjligheten att ställa detta till rätta. Men det är beklagligt att statsrådet i stället har ignorerat inbjudningar och möten från Värmdö kommun. Utifrån ett rättsligt perspektiv är det intressant hur inkorrekt det är att Värmdö inte har fått vara remissinstans och därmed inte fått yttra sig i den här frågan som främst berör dem.

Det finns bara en väg in i och ut ur Värmdö kommun. Vad anser statsrådet att Värmdöborna ska göra? Kommer statsrådet att fortsätta att ignorera Värmdö kommun som efterfrågar möten med honom?

Anf. 38 RICHARD HERREY (M):

Fru talman! Jag tänker inte gå in på alla olika typer av lösningar som kan vara praktiska och nödvändiga vad gäller infrastruktur runt om i landet, utan jag tänker hålla mig till ämnet som i grund och botten handlar om en nödvändig väg – *en* väg, den enda vägen – för Värmdö.

Det är en statlig väg, och det här handlar om att de på lokal nivå som faktiskt sett problemet har försökt att förmå staten att uppfylla sin uppgift och ta sitt ansvar att underhålla och upprätthålla möjligheten till denna statliga väg som är den enda förbindelsen till fastlandet och till exempel sjukhus och arbete. Det är alltså lokala företrädare som har sett problemet och velat hitta en lösning. Alternativet för 75 000 personer skulle alltså vara ingen väg alls. Man skulle behöva använda båt eller simma från Värmdö. Jag tror att vi alla kan se det absurda i att plötsligt stänga väg 222.

Fru talman! Vem bär det ekonomiska ansvaret för denna väg? Jo, det är staten, här representerad av nuvarande infrastrukturminister. Oavsett vilka avsikter och vilka avtal som skrivits för länge sedan och oavsett om man kan argumentera för att staten inte har levt upp till avtalet eftersom en del av avtalet var att bygget skulle tidigareläggas, och bron är nu sex år försenad jämfört med avtalets intention, handlar det om principen. Staten har ansvar för att bygga och betala för denna absolut nödvändiga och enda väg för 75 000 personer. Därför ska staten betala.

Socialdemokraterna har nu möjligheten att göra det rätta och få ordning på det här. Eller så har de möjligheten att utnyttja situationen och göra det till en partipolitisk fråga där samtliga invånare oavsett partitillhörighet får betala för regeringens politiska spel.

Anf. 39 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag konstaterar att ledamoten Herrey inte svarade på mina frågor, och det innebär att det nu är oklart om Moderaterna tycker att man ska hålla på och samfinansiera, medfinansiera eller hitta annan finansiering för infrastruktur eller om man nu helt plötsligt tycker att allt ska vara enbart statligt finansierat. Det är spännande om Moderaterna nu kovänder i denna fråga. Eller så är det så, vilket jag misstänker, att ledamoten Herrey vänder på argumenten just vid det här tillfället, när det passar bra. I verkligheten har ju Moderaterna en annan linje, det vet vi.

Vi socialdemokrater var emot detta. Man hade kunnat finansiera Skurubron genom den gemensamma länsplanen. Man hade kunnat komma överens så som man gör i alla andra delar av landet. Men just i Stockholm valde Moderaterna att säga: Vi kan väl hitta en annan lösning? Vi lånar lite

på avbetalning, och så hittar vi en modell där de som sedan ska köra på bron om en längre tid är med och betalar.

När bygget sedan väl är klart och det börjar bli dags att betala vill man inte ta ansvar. Jag tror att de flesta i övriga landet tycker att det är rimligt att ta ansvar för de investeringar man gör. Det får Stockholmsregionen nu göra för fördyringen av tunnelbanan med 9 miljarder kronor. Det gör regeringen för de fördyringar som sker vid Förbifart Stockholm och vid andra stora infrastrukturobjekt. Det är så man gör. Men här valde Moderaterna på både kommunal nivå, regional nivå, i förhandlingen och på regeringsnivå en annan finansieringslösning. Då får ni väl också stå för den.

Jag tycker att det här är intressant, för det leder också till den principiella frågan om vilket ansvar man tar i regeringsställning för de projekt som man startar. Folk klagar nu på Arlandabanans höga avgifter för biljetter ut till Arlanda, och det var Mats Odell som under den moderatledda regeringen tecknade det avtalet. Man tycker nu att Karolinska blev orimligt dyrt, och det var Irene Svenonius och Moderaterna i Stockholmsregionen som tyckte att man hade en smart finansiell lösning där. På liknande sätt är det nu när man hittar alternativa finansieringsvägar: Man får ta ansvaret och betala de avgifter som i så fall krävs. Så är fallet i Sundsvall där det finns en bro och Sundsvallsborna betalar sina avgifter.

Jag tror att det här snarare handlar om Moderaterna som börjar bli lite oroliga inför valrörelsen och griper de tillfällen som finns för att försöka hitta konflikter. Men då är det viktigt att vi som har varit med i politiken lite längre kan tala om att det ju var ni som drev igenom detta mot Socialdemokraternas vilja en gång i tiden för att ni ville hitta en annan finansieringslösning, och nu när notan ska betalas tycker ni att det är obekvämt.

Jag tycker för egen del att det här är en viktig principfråga när det gäller hur vi finansierar infrastruktur framöver. Jag har sagt i många sammanhang att jag vill att staten ska stå för huvuddelen av all infrastrukturinvestering. Jag har haft som målsättning att minska medfinansieringen, inte minst från kommuner och regioner eftersom de pengarna med fördel ska gå till äldreomsorgen eller skolan.

Sedan får man ibland hitta gemensamma lösningar när man är överens, och då ska man vara brett överens. Det har vi också gjort i några sammanhang, men utgångspunkten är att staten ska ta det ansvaret eller att man inom ramen för de pengar som staten skjuter till länsplanen gör detta. Om man hade varit överens inom hela Stockholmsregionen hade politikerna i hela Stockholmsregionen också valt att prioritera Skurubron och på det sättet finansierat detta med de gemensamma medel som finns, precis som man gör i alla andra delar av landet.

Anf. 40 JASMIN FARID (M):

Fru talman! Om statsrådet anser att detta går att lösa och är emot de här avgifterna kan han lösa det. Makten ligger hos statsrådet.

Det pratas om det här avtalet. Det är 13 år gammalt. Av de 13 åren, vem har haft ansvaret för de senaste 8? Det är statsrådet, eller i alla fall den socialdemokratiska regeringen.

När det gäller Sundsvallsbron togs ett regeringsbeslut. Statsrådet har fått en underrättelse för att kunna ta ett beslut nu. Vi kanske inte ska försöka undvika det.

Dagens skattesystem har grund i den statliga infrastrukturen, och det ska finansieras av staten genom inkomstskatten som landets befolkning faktiskt bidrar med. Det är en väsentlig del i det skattesystem vi har.

Sveriges infrastruktur har enorma underhållsbehov, som ständigt växer. Ett avgiftsuttag per passage på tusentals invånares enda landförbindelse riskerar därför att bli ett vägledande exempel på det som statsrådet nämnde. Kommuner har inte ekonomin för att ta ansvar för statens infrastruktur. Var ska de då ta pengarna ifrån?

Det ligger i den makt som statsrådet har, genom ansvaret för Trafikverket, att inte genomföra extra beskattning med avgifter på Skurubron. Jag vädjar egentligen till statsrådet. Det ursprungliga avtalet kan inte vara giltigt. Hela syftet med det var att det skulle tidigareläggas. Är beskedet att Nacka- och Värmdöborna ska få klara sig själva? I dag belastas invånarna redan av skatter som vägskatt, skatt på drivmedel, inkomstskatt och trängselskatt. Listan är lång, och det har vi debatterat här i dag.

Hur många fler skatter ska Värmdöborna och Nackaborna behöva betala? Jag ställer mig frågan: Vad är det Värmdöborna och Nackaborna ska få tillbaka av sin statliga skatt, när de försöker göra rätt för sig? Vad levererar staten?

Anf. 41 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tyckte att jag hörde frågan: Vad får vi för pengarna? Jag känner igen det från en känd näringslivsföreträdare. Vi får fantastisk sjukvård och äldreomsorg. Vi får en stat som tar ansvar för infrastrukturens satsningar i hela landet.

Det här var något som hade kunnat finansieras med gemensamma medel om man hade anslagit mer gemensamma medel. Men på den tiden, då Moderaterna styrde landet, lades – vad var det? – 500 miljarder kronor på infrastrukturens satsningar. Vi är nu uppe i 900 miljarder. Det var avsevärt mycket mindre då. Då räckte inte pengarna.

Som av en händelse nu, när vi pratar infrastrukturproposition och vilka satsningar vi ska göra framöver på ny infrastruktur, nya broar eller nya vägar, råkar Moderaterna i sitt budgetalternativ säga att det ska vara 30 miljarder kronor mindre till ny infrastruktur.

Därför blir det lite underligt, även om jag har all respekt för lokala företrädare som känner för sitt vägobjekt eller sin satsning oavsett om det är Nacka, Värmdö, Jämtland eller Norrbotten. Det blir lite underligt när partiet som sådant – jag förutsätter att ledamöterna röstar på sitt partis budgetförslag – föreslår mindre pengar till ny infrastruktur.

Här finns alltså ett moderat förslag som ni har röstat igenom och som nu ska fullföljas, och ni har inte ens anslagit pengar för att kunna lösa situationen. Ni har ju mindre pengar till infrastruktur just nu också.

Med all respekt för engagemanget, men några lösningar har ni faktiskt inte. Vi tar ansvar. Vi anslår mer pengar än någonsin. Vi ser till att staten också tar det stora ansvaret och investerar i infrastruktur i hela landet.

Tack för en bra debatt!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2021/22:466 om manipulerade färdskrivare

Anf. 42 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag och regeringen avser att vidta några åtgärder för att skärpa lagstiftningen kring manipulation av färdskrivare.

Vi ska ha ordning och reda på vägarna. Detta har varit en av de viktigaste delarna för regeringen på transportområdet.

Transportstyrelsens förslag avser att förtydliga systemet med kontroll och sanktioner vid manipulation av färdskrivare. Redan i dag finns det lagstiftning som kan tillämpas när det gäller förfalskning av färdskrivardialogblad och manipulation av färdskrivare. Fusk med kör- och vilotider är förenat med betydande risker ur såväl arbetsmiljö- som trafiksäkerhets synpunkt och leder dessutom till snedvriden konkurrens. Regeringen beslutade därför våren 2021 om nya sanktionsavgifter till exempel när föraren tillbringar sin normala veckovila i fordonet.

Regeringen har steg för steg gjort det svårare och dyrare för oseriösa transportföretag att fuska. Jag kommer att fortsätta att arbeta för att säkerställa ordning och reda på vägarna och bekämpa brottslighet.

Anf. 43 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Det är ett par saker i svaret som jag vill uppehålla mig vid, till att börja med. Statsrådet sade: Vi ska ha ordning och reda på vägarna. Detta har varit en av de viktigaste delarna för regeringen på transportområdet.

Jag är den första att hålla med om att det ska vara ordning och reda på vägarna, bland annat för att konkurrensen ska vara sund mellan åkeriföretagen men också för att säkerställa att vi har en säker trafik och att förarna har en social tillvaro där de kan umgås med familj och vänner. Det är de tre viktiga pelarna i den här lagstiftningen: sund konkurrens, trafiksäkerhet och förarens sociala situation. Det är på de tre benen som lagstiftningen om kör- och vilotider vilar. När man manipulerar färdskrivaren åsidosätter man alla tre delarna.

Detta påverkar naturligtvis möjligheten för de sunda åkerierna att överleva. Det gör att alla vi andra som är på vägen utsätts för fara. Var och en inser ju vad som kan hända om en förare sitter och kör långt utöver det som är tillåtet.

Den värsta som jag varit med om att ta, när jag var på trafikpolisen, hade kört i 55 timmar utan godkänd vila. Nu finns det ingen människa som kan sitta och köra bil i 55 timmar på raken. Föraren hade stannat ett par timmar i taget och vilat och sedan fortsatt att köra. Så länge det inte dyker upp någon godkänd vila räknar man ihop körtiden, och vi fick ihop 55 timmar. Under förhöret somnade föraren – det stannade ju av inne i kovan, där vi hade förhöret. Vad hade hänt om han hade fått fortsätta att köra i en eller två timmar till? Då kunde han ha kört över någon.

Trots att regeringen har ambitionen att det ska vara ordning och reda på vägarna förstår man inte innebörden i detta. Man förstår inte vikten av att stävja den typ av verksamhet där man sätter systemet ur funktion. Det är ju det man gör när man går in och manipulerar färdskrivaren.

Som jag brukar säga: Det har aldrig varit så enkelt att fuska som det är nu. Så är det av flera skäl. Den digitala färdskrivaren erbjuder den möjligheten. Jag var med när den skulle introduceras 2006. Introduktionen blev uppskjuten vid ett par tillfällen för att man inte kunde säkerställa funktionen. Det var för enkelt att gå in och manipulera. Dessutom var funktionen osäker i själva färdskrivaren. Det är lika enkelt att göra detta i dag.

Jag har också förstått av svaret att det är viktigt med den smarta färdskrivaren. Men den är lika enkel att manipulera. Har man bara kunskapen slår man ut systemet. Det är därför som det är så viktigt att vi har en fungerande vägkontroll.

Sedan är det en del av svaret som jag inte blir klok på, men detta kanske statsrådet kan förklara för mig. Statsrådet sa: Regeringen beslutade därför våren 2021 om nya sanktionsavgifter till exempel när föraren tillbringar sin normala veckovila i fordonet.

Vad har det med manipulerade färdskrivare att göra? Man kan ju ta sin veckovila i fordonet alldeles oavsett om färdskrivaren är manipulerad eller ej. Det svaret är ovidkommande för det ämne som vi diskuterar.

Anf. 44 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Thomas Morell, och jag tror att vi är alldeles överens om att det krävs en väl fungerande kontrollverksamhet och att det är viktigt med ordning och reda på våra vägar.

Jag har systematiskt sedan jag tillträdde som infrastrukturminister arbetat med just detta. Det är ett reformarbete som vi inte sett maken till, med klampning, med sanktionsavgifter, med beställaransvar, med vinterdäckskrav, med ett framförhandlat mobilitetspaket där utstationeringsdeklaration ska gälla från dag ett och inte minst med utökade poliskontroller. Jag tror att det var en 470-procentig ökning av poliskontroller i vissa slag. Men vi tittar också på en framtida organisation för att få en förbättrad kontrollverksamhet.

När det gäller färdskrivare delar jag uppfattningen att det är svårt. Vi försöker ligga steget före med både lagstiftning och ny teknik. Men även när det gäller de gps-baserade smarta färdskrivarna kan det finnas risk att man hittar vägar att omprogrammera och manipulera. Så är det med all brottslighet. Men jag tror att inte minst den nya digitala tekniken faktiskt kommer att innebära bättre möjligheter att kontrollera hur godset går. Dessutom är det viktigt att den som köper transporter använder sig av Fair Transport och certifierade bra svenska åkerier, som följer reglerna och som inte struntar i att ha kollektivavtal eller att ha den senaste modellen på fordonen, som klarar klimatkrav. Ansvaret är naturligtvis delat.

Det finns dock ett problem, och jag vill passa på att ta upp det när jag nu har möjlighet att debattera med Sverigedemokraterna och Thomas Morell. Thomas Morell har väldigt ofta många synpunkter, fru talman, på vad som ska göras för att det hela ska bli bättre. Problemet är att alla dessa förslag har genomförts under en socialdemokratiskt ledd regering. Under den tid då jag har varit infrastrukturminister har vi fått sanktionsavgifter, beställaransvar och klampning, och vi har fått igenom ett mobilitetspaket. Men Thomas Morell vill ju som gammal moderat politiker att det ska vara en moderatledd regering och att Ulf Kristersson ska bli statsminister.

Jag vet inte för vilken gång i ordningen som jag frågar det här. Men jag vill ändå passa på att göra det även denna gång. Kommer Sverigedemo-

kraterna någon gång att ställa krav på Moderaterna att genomföra några av de önskelistor som ni annars nu ser Socialdemokraterna genomföra i regeringsställning? Annars är det uppenbart att en röst på Sverigedemokraterna innebär att vi får en moderatledd regering som, precis som förra gången de hade regeringsmakten, struntar i både färdskrivare och kör- och vilotidsregler. De tycker att poängen är att det ska vara transporter till så låga kostnader som möjligt. Vi ska inte ha fackliga organisationer som håller på. ”Protektionism” tror jag att någon moderat kallade det i något sammanhang.

Vi har faktiskt kommit en bra bit på väg under de här åren när vi har haft en annan regering som har skapat ordning och reda och framtidshopp inom svensk åkerinäring. Jag hoppas och tror att vi kommer att få se en starkare svensk åkerinäring när allt fler ungdomar nu söker sig till transportprogrammen, tack vare *Svenska Truckers* och en del andra program. Jag känner därför framtidshopp men också oro när Sverigedemokraterna uppenbarligen ändå tycker att det är helt rimligt att vi ska ha en moderatledd regering som inte är beredd att göra någonting.

I själv sakfrågan finns det regler som i dag är tillämpliga vid manipulation av färdskrivare. Jag har inga bekymmer med att arbeta för att de också ska skärpas. En utgångspunkt för detta regelverk är när vi får nya smarta färdskrivare på plats. Lagstiftningen och reglerna på både svensk och europeisk nivå behöver då anpassas till de nya tekniska förutsättningar som finns. Vi ska skapa ordning och reda på de svenska vägarna.

Anf. 45 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Statsrådets minne sträcker sig knappt mellan två interpellationsdebatter. Jag har sagt det åtskilliga gånger förut, och jag säger det igen: Dessa frågor kommer jag att driva så länge jag står upp. Vi måste ha en transportnäring som fungerar. Och när det gäller statsminister jobbar jag för att få Jimmie Åkesson som statsminister. Då är problemet löst, eller hur?

Låt oss gå tillbaka till sakfrågan i stället. Vi har bekymmer med att färdskrivare manipuleras ute på våra vägar. Detta sätter systemet ur funktion. När förare sitter och kör alldeles på tok för länge utsätts människor för fara. Det här slår undan benen för den seriösa åkerinäringen.

Regeringens egen myndighet har lagt fram ett förslag om hur man ska komma till rätta med det här genom att skärpa lagstiftningen, men regeringen säger nej. Man får ta sig för pannan.

Jag förstår att man inte har koll på läget när man svarar på en interpellation om manipulerade färdskrivare med att man har infört en lagstiftning som innebär förarna inte får ta sin veckovila i hytten. Det har inte alls med sakfrågan att göra. Man sover precis lika bra i hytten på en lastbil alldeles oavsett om färdskrivaren är manipulerad eller inte. Det är inte där problemet ligger. Problemet är att man sätter systemet ur funktion.

Den smarta färdskrivare som statsrådet har alldeles för stor tilltro till är nog en av de dummaste apparater som någonsin har skruvats in i ett fordon. Den är så lättlurad att det nästan är löjeväckande. Stör man signalen till den får man precis det resultat som man vill ha. För 30 000 kronor får jag in utrustning i bilen som gör att jag kan fjärrstyra färdskrivaren. Jag får den vila jag behöver, och jag får den rast jag behöver, trots att jag sitter och kör bilen.

Det enda sättet att komma åt det här är att ta dem som manipulerar färdskrivarna med fingrarna i syltburken. Då måste man se till att få ut kontrolltjänsterna på vägen. Det är inte lönt att komma en dag efter, eftersom bevismöjligheterna i de allra flesta fall då har försvunnit. Man måste ta fordonen på vägen så att man kan bevisa att föraren har begått ett brott. Man kan då ta fordonet och utrustningen i beslag.

Ett sådant förslag har Transportstyrelsen kommit med, men regeringen säger nej. Ärligt talat förstår jag inte detta.

När vi ändå diskuterar förare som sitter och kör för länge vill jag ta upp att tullen i snitt tar två drogpåverkade förare i veckan i hamnarna i södra Sverige, vilket man har larmat om flera gånger. Förarna har till och med narkotikan upplagd på förarbordet i hytten så att de ska palla med att köra hela vägen upp till Norrland, lossa bilen, lasta upp och ta sig ned igen. Det här är verkligheten.

Regeringen är kraftlös när det gäller att komma åt det här. I stället kommer det en massa konstiga argument om vem som ska bli statsminister. Det är väl fullständigt ointressant. Statsrådet har makten i sin hand i dag. Försök att få lite verkstad!

Anf. 46 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Försök att få lite verkstad, sägs det efter att vi har haft den mest omfattande tiden av reglering av svensk yrkestrafik i svensk historia. Det gäller klampning, som inte fanns tidigare. Först var det 24 timmar och sedan 36 timmar. Det gäller sanktionsavgifter, som höjts i flera led och vidgats i ändamålet. Nu har vi Europas högsta sanktionsavgifter. Det gäller beställansvar, som nu dessutom skärps ytterligare till följd av mobilitetspaketet. Det gäller öronmärkta resurser för kontroll av cabotagetrafiken, generellt ökade resurser för Transportstyrelsens kontroller av cabotagetrafiken och en utredning om yrkestrafikinspektion.

Vi har vidare fått ett mobilitetspaket på plats, genomdrivet i Europa efter år av tuffa debatter. Nu implementeras det, trots att Sverigedemokraternas partikamrater i Polen och Ungern – i Lag och rättvisa och vad de nu heter – har gjort allt de kunnat för att försöka stoppa det här. De har till och med gått till EU-domstolen. De har gjort detta utan att Sverigedemokraterna på vår nationella nivå har höjt en enda kritisk röst mot dessa försök. Vi har på europeisk nivå och i Sverige ändå lyckats genomdriva en omfattande omreglering av yrkestrafiken.

Det här innebär att vi nu ser ett framtidshopp. Jag var nyligen på ett transportprogram i Oskarshamn som hade varit ”översökt”. Man ville bli lastbilschaufför. Extra kul var att hälften var tjejer. De hade tittat på *Svenska Truckers* och hade träffat åkare som sa att de var beredda att anställa dem. De såg att det faktiskt fanns en näring i Sverige som äntligen kunde börja andas lite livsluft.

Detta sker tack vare att vi nu börjar jämna ut konkurrensvillkoren från den tid då Thomas Morell själv var moderat. Man drev igenom hela den laglöshet i Europa då löner och avtal skulle pressas ned. Det skulle vara fria frakter över hela EU. Nu börjar vi komma ifrån den ordningen. Vi får lite ordning och reda i yrkestrafiken, tack vare att vi haft en socialdemokratiskt ledd regering sedan 2014. Då är det inte ointressant vem som är statsminister, vilket Thomas Morell tycks tro.

Det faktum att Thomas Morell ändå är beredd att kämpa för att det ska bli en blåbrun regering, oavsett om det är Kristersson eller Åkesson som blir statsminister. Det får säkert valresultatet utvisa. Men hittills har jag inte sett en enda lista på vad man gemensamt ska göra för yrkestrafiken. Det har jag ändå efterlyst i ganska många debatter och tänkt att någon gång borde det gemensamma debattskrivandet komma till skott så att väljarna får reda på att det som Thomas Morell säger i talarstolen, fru talman, inte bara är något som han själv tycker utan något som Sverigedemokraterna tycker eller kanske till och med något som man har möjlighet att driva i riksdagen vid ett regeringsskifte. Jag ser inga sådana signaler.

Den signal jag får när jag träffar åkeriföretag eller fackföreningsrörelsen är att den enda garant för att någonting ska hända på det här politikområdet är att vi socialdemokrater fortsätter ta ledningen för dessa frågor, för det är nu det har hänt. Det är nu man ser att vi vidtar åtgärder oavsett om det handlar om sanktionsavgifter eller klampning.

Nog är det så att Thomas Morells misstro mot ny teknik är väldokumenterad här i kammardebatten. Men jag tror ändå att vi med nya smarta färdskrivare, nya digitala lösningar och inte minst med gps-markering kan hitta bättre sätt att ha kontroll på yrkestrafiken, men också med fler kontroller på väg, var så säker.

Det är därför vi har öronmärkt resurser så att poliser ökar kontrollerna. Det är i några fall en ökning med 470 procent. Det är en bra bit. Jag vill gärna se fler kontroller. Det behövs för att vi ska få ordning och reda i yrkestrafiken.

Anf. 47 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det är lite intressant. Statsrådet säger att antalet kontroller på väg har ökat med 400 procent. Men hur men hur många är de till antalet? Det räcker med att anställa två personer till så kan du fördubbla den siffran.

Kom igen nu! Det är en alldeles på tok för liten skara ute på vägen som gör kontrollerna. Det gör att de som manipulerar och bryter mot regelverket kan göra det på affärsmässiga grunder. Det är ingen som sätter stopp för det. Det är för få människor som gör kontrollerna.

Fru talman! Nu ber jag om ursäkt för språket. Jag citerar en tidningsartikel. Man ställde frågan till en av mina gamla kollegor: "Vad har då hänt i praktiken sedan Transportstyrelsens framställan? Inte ett skit, säger en bilinspektör vi talar med." Det kommer direkt från dem som har jobbet att försöka stävja fuset på vägen. De känner inte stödet från regeringen.

Det är lite lustigt att statsrådet säger att åkerinäringen helst vill ha en socialdemokratisk regering i fortsättningen. Den bilden får inte jag. Jag har ett ganska stort kontaktnät inom åkerinäringen. Jag vet också att det är många som tittar på debatterna.

Statsrådet kanske ska ha en något annorlunda framtoning i debatterna framöver för att öka trovärdigheten i resonemanget. Alla som har kontakt med verkligheten därute och vet hur transportnäringen fungerar vet under vilka villkor de seriösa företagen kämpar.

Det handlar som hur stora möjligheter som de som sätter i system att fuska har. De åtgärder som regeringen har kommit med har varit tämligen verkningslösa. Ta bara beställansvaret. Det höll inte juridiskt.

Vad hjälper vinterdäckskrav när ingen kan lagföra dem som är ute på vägen och kör med dåliga däck? Så här skulle vi kunna fortsätta om jag bara hade haft talartid kvar.

Anf. 48 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell!

Jag konstaterar att Sverigedemokraternas ton blir allt hårdare och gringare i takt med att opinionsläget försämras och att vi ändå fortskrider med förändringarna och förstärkningarna på yrkestrafikens område.

Jag hade hoppats och tänkt att det hade varit bra om vi hade fått en bred politisk samsyn i Sverige om att främja yrkestrafiken, ha ett genomslag för fair transport och se till att fler söker sig till transportprogrammet.

Det handlar om att se till att man får lite framtidsoptimism som åkare när man inte konkurreras ut av utländska åkare som har dumpade löner eller usla sociala villkor. Jag märker att många ändå ser att det har skett en dramatisk förändring.

Jag är också ute på besök och träffar både bilinspektörer och poliser som säger att det är väldigt bra att vi nu har de nya reglerna. Vid mitt senaste besök visade mig polisen faktiskt den senaste utstationeringsdeklarationen. Det är den jag håller upp här.

Man kan på plats redan från dag ett kräva en utstationeringsdeklaration. Det blir hårda böter om de inte har det. Utstationeringsdeklaration, för dem som följer den här debatten, innebär att man har möjlighet att också från fackföreningsrörelsen fråga: Hallå, vilka avtal finns här? Vilka löner finns här?

Det handlar om att vi inte längre ska ha en situation likt den vi haft där polska, ungerska och litauiska chaufförer åkt med usla löner och på usla arbetsvillkor på våra svenska vägar. De har kunnat köra veckovis, bo månadsvis, i sina lastbilar och konkurrera ut svensk åkerinäring.

Det är slut på det nu. Det är nu vi ändrar förutsättningarna. Det är nu vi systematiskt i Sverige och i Europa arbetar för att skapa en anständig transportsektor. Det är vad killarna och tjejerna som jag träffade i Oskarshamn kunde känna.

Det finns lite framtidshopp och tro att tiden som lastbilschaufför inte längre är att bo i en hytt på en parkering med dålig lön utan att det är ett ganska kul och spännande jobb med att hålla hela Sverige och hela Europa rullande.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2021/22:468 om trafiksituationen till följd av Förbifart Stockholm

Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag avser att informera mig om situationen när det gäller trafiksituationen på Ekerö med anledning av Förbifart Stockholm.

Det pågår för närvarande en ombyggnad av Ekerövägen som kommer att ge mindre köer och ökad framkomlighet, särskilt för kollektivtrafiken.

Jag utgår ifrån att Trafikverket utifrån sitt uppdrag arbetar för att minimera de störningar som uppkommer under byggtiden.

Slutligen återigen, det ankommer inte på regeringen eller ett enskilt statsråd att detaljstyra myndighetens arbete i enskilda projekt.

Anf. 50 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det här är ett jättestorprojekt som kommer att pågå över flera år. Nu ser det ut som att det blir förskjutet kanske upp till fyra år innan trafikstart. Men det kommer att innebära en betydande förbättring för trafiken i Stockholmsområdet och för den trafik som ska passera.

Det är alldeles givet att vid en byggprocess påverkas framkomligheten under själva arbetet. Det är oundvikligt att det är på det viset. Men här har man lyckats att stöka till det så till den milda grad att det är stopp i båda riktningarna.

Då blir man lite fundersam över hur Trafikverket har agerat och planerat för att få ett trafikflöde som fungerar. Jag satt tidigare i dag och diskuterade det. De stackarna som ska köra buss i området har en tidtabell att följa.

Det är en mardrömssituation att sitta timtal i köer. Man har lyckats att stoppa trafikflödet så till den milda grad på Ekerö att det inte går att ta sig vare sig framåt eller bakåt.

Då kommer nästa fråga. Vad händer när räddningstjänst och ambulans måste ta sig fram? Människor kan vara i behov av snabb hjälp. Det kan gälla både om det har uppstått en brand i en fastighet eller om man kanske har fått ett hjärtstopp eller någonting sådant. Då kommer inte räddningstjänst och ambulans fram.

Det ligger ett ansvar på Trafikverket att se till att även under en byggprocess när man ska bygga om och bygga till ändå se till att trafiken kan flyta. Här kan inte statsrådet säga: Nej, jag kan inte detaljstyra.

Det fick jag till svar på frågan jag ställde. Det fick jag också som svar på interpellationen. I svaret säger Tomas Eneroth: "Jag utgår ifrån att Trafikverket utifrån sitt uppdrag arbetar för att minimera de störningar" som drabbar Ekerö på grund av Förbifart Stockholm.

Då är frågan: Vet statsrådet hur det ligger till och hur myndigheten sköter det? Man utsätter trots allt människor för direkt fara om räddningstjänst eller ambulans inte kommer fram.

Sedan måste samhället därute också fungera för de människor som pendlar ut och in till Stockholm till sina arbeten. Det är orimligt att man har timslånga köer på morgon och eftermiddag om det bara är en fil öppen. Det duger inte.

Här måste statsrådet sätta sig in i frågan: Hur sköter myndigheten sitt uppdrag? Utsätter man människor för fara? I så fall måste statsrådet vidta åtgärder.

Det handlar inte om att gå in och rycka en enskild tjänsteman i örat. Det kan man inte göra. Men man kan tydligt tala om vilka önskemål som regeringen har och vilka krav man ställer på myndigheten. Den möjligheten har statsrådet.

Anf. 51 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman och Thomas Morell! När det gäller det senare gör regeringen det. Det gör regeringen i regleringsbrev, i uppdrag och med alla de verktyg som riksdagen har gett regeringen för att styra verk och myndigheter. Det är så det fungerar.

Sedan har man som statsråd möjlighet att besöka olika infrastruktur-objekt, och det gör jag regelbundet. Jag var nyligen ute på vägbygget vid E4:an och ska snart till Varbergstunneln. Det är naturligtvis imponerande att se alla de infrastruktursatsningar som just nu pågår. Vi satsar närmare 900 miljarder de kommande tolv åren, mer än någonsin, på infrastruktur – på mer väg, på mer järnväg och på ombyggnader.

Men jag måste också som statsråd hålla lite armlängds avstånd. Projekt kan ibland överklagas, och då överklagas de till regeringen och till ansvarigt statsråd. Det råkar vara jag, och då är det inte lämpligt att jag i sammanhanget har varit på plats och uttryckt lite olika uppfattningar, önskemål och tankar om just detta objekt. Så fungerar ordningen.

Trafikverket har dock uppdraget att säkerställa framkomlighet för räddningstjänst och ambulans och att framkomligheten ska vara god. Man ska samverka med kommuner, näringsliv och regioner. Det uppdraget har regeringen varit väldigt tydlig med. Jag tycker att det i många delar fungerar väl, men det finns säkert tillfällen då det inte fungerar väl.

Jag har i något fall sagt vid ett vägbygge: Tycker ni att det är lite för många vägbyggen i sommar, så skyll på mig! Jag menar då i bemärkelsen att vi satsar mer än någonsin på att bygga upp, bygga om, restaurera och renovera det svenska vägnätet. Alternativet är att inte göra det. Nu gör vi en jättesatsning på infrastruktur som har varit efterlängtat länge i Stockholmsregionen. Det kommer säkert att vara så i den precis som i alla infrastruktursatsningar: De leder ibland till olägenheter.

Många av oss – vi som åker mycket tåg – minns att vi under de tre senaste somrarna har fått hoppa av tåget lite tidigare när man närmar sig Stockholm. När den så kallade Getingmidjan renoverades fick Trafikverket gå ut med information och säga: Nu kommer ni inte att kunna åka hela vägen in till Stockholms central! När man steg av tåget fanns det guider som visade vilka andra transportmedel man skulle välja för att komma fram.

Detta sätt att arbeta – att man gör en hel avstängning för att snabbare kunna göra de stora insatserna – visade sig vara väldigt framgångsrikt och även uppskattat. Jag tycker att det måste vara modellen för Trafikverket vid varje vägbygge att man hittar ett system där man hellre stänger av och sedan tydligt vägleder trafikanterna och talar om var de ska vara. Det handlar naturligtvis även om var räddningsfordon och andra ska vara; det ligger liksom i själva grundkonceptet vid samtliga ombyggnader att man måste säkerställa viktiga samhällsfunktioner.

Återigen: Det ankommer på Trafikverket att tillsammans med berörd kommun, företag och andra organisationer i närheten ha en bra dialog och hitta smarta lösningar. Det ankommer inte på regeringen att inspektera vägbyggen, rätta till, flytta bommar eller tala om att här får ni inte köra. Då får vi en annan typ av styrning i Sverige, och den är inte välkommen.

Däremot är det möjligt för en riksdagsledamot att besöka vägbyggen, kontakta Trafikverket och komma med synpunkter – precis som för alla andra medborgare. Det är så styrningen fungerar i Sverige. Det är också

därför vi skjuter till resurser men även har en tydlighet i uppdragen till Trafikverket så att vi kan få Förbifart Stockholm på plats. Det kommer nog att glädja både Ekeröborna och väldigt många andra.

Anf. 52 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Olägenheter i samband med vägbyggen, järnvägsbyggen eller vad det nu kan vara är det nog ingen som ifrågasätter. Det blir liksom en naturlig konsekvens av att man bygger om och bygger till.

Problemet uppstår när det blir stopp – när man inte tar sig fram. Just den markburna trafiken har problem med att få fram räddningsfordon i händelse av att något allvarligt inträffar. Det exempel som statsrådet tog upp med att tågen stannade på Stockholms södra och att man sedan fick ta pendel in till Stockholms central var ändå en lösning som fungerade för alla trafikanter. Jag åkte själv där flera gånger. Visst fick jag gå över till en annan plattform och ta ett annat tåg, men jag kom fram.

Men när det är stopp i trafiken på grund av att man inte har planerat tillräckligt väl blir situationen helt annorlunda. Statsrådet kan då inte säga att det här inte är hans roll utan att en riksdagsledamot får åka ut och titta på det.

Jag läser ur en uppsats från juridiska institutionen vid Uppsala universitet. Där har man granskat regeringen i samband med Transportstyrelsens kris – det som hände när man släppte ut uppgifter. Vilket ansvar har statsråd för myndigheters verksamhet? Vem har ansvaret för brister i den statliga förvaltningsorganisationen? Hur långt sträcker sig ansvaret, och när kan statsrådet ha ansett sig ha gjort tillräckligt?

Uppsatsen är ganska intressant, och statsrådet kan få den av mig efter debatten. Det står så här: Riksdagen förvaltar folkets vilja genom att vara dess främsta företrädare. Den stiftar lagar, beslutar om bestämmelser och skatter och har makten över statens finanser. I allmänna val kan ansvar utkrävas. De förtroendevaldas mandat kan då förnyas eller upphöra.

Man kan naturligtvis ställa sig frågan: Vad i jösse namn har det med Förbifart Stockholm att göra? Jo, i slutändan är det folket som bor i det här området som drabbas. Och man kan drabbas på ett mycket dramatiskt sätt om ett räddningsfordon inte kommer fram. Här har en myndighet inte gjort tillräckligt för att säkerställa den funktionen – att få fram räddningsfordon eller andra viktiga transporter. Då har riksdagen att granska regering och statsråd, och det är en av anledningarna till att vi står här i dag.

Man är tydlig i rapporten från Uppsala universitet med att statsrådet har en skyldighet att informera sig. Statsrådet har också en skyldighet att vidta åtgärder om det visar sig att myndigheten inte har gjort tillräckligt eller kanske rent av missköter sitt uppdrag. Man är kristallklar med detta i de slutsatser som finns i slutet på uppsatsen: När en myndighet uppvisar brister uppstår en skyldighet för regeringen, och särskilt statsrådet, att leda den statliga förvaltningens utveckling. Det går inte att misstolka slutsatsen i rapporten.

Om Trafikverket nu har planerat så dåligt att man försätter människors liv och hälsa i fara är det statsrådets skyldighet att vidta åtgärder. Jag överlämnar gärna rapporten så att statsrådet kan få läsa. Men det svar jag har fått här duger inte. Statsrådet har ett ansvar.

Anf. 53 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att man ska använda tung konstitutionell argumentation vid rätt tillfällen – när det sker grova övertramp av myndigheter, när de inte fullföljer sina uppgifter, när information undanhålls eller liknande. Vi har sett det genom Sveriges politiska historia ibland.

Fru talman! Jag säger detta för den som ändå hörde Thomas Morells argumentation, som var väldigt kraftfull ur konstitutionell synpunkt, där ledamoten har synpunkter på att det blir en viss försvåring vid ett omkörningsfält vid en ombyggnad av en väg vid Ekerö. Enligt de rapporter jag får är det kanske 10–18 minuters längre restid. Skälet till att det är lite knepigt just på ett ställe är att Trafikverket, staten, inte äger marken. Det är privat mark, som man tyvärr inte får använda. Det kläms mellan detta och världsarvet Drottningholm, som man inte heller har rätt förutsättningar att använda. Men man gör sitt bästa.

En svensk myndighet gör sitt bästa för att ihop med omkringliggande aktörer hitta det som har varit efterlängtat av Ekeröborna under väldigt lång tid – att äntligen få en bättre vägförbindelse. Äntligen ska de kunna få en fungerande infrastruktur. Ekerö kommun har vuxit dramatiskt sedan 70-talet, inte minst under de senaste åren. Det sker en kraftig befolkningsexpansion. Det är ett av skälen till att vi nu vill tillföra mer resurser och bygga mer vägar.

Och ja, Trafikverket har uppdraget att säkerställa att ambulansfordon, räddningsfordon och andra ska komma på plats. De har också uppdraget – och där är regeringen tydlig i sina direktiv – att se till att samverka med kommuner och med aktörer som blir berörda. Det kan vara allt ifrån enskilda företag som behöver komma fram med sina transporter till kollektivtrafiken.

Jag är övertygad om att man arbetar och gör sitt allra bästa, men det finns säkert både intressekonflikter och utmaningar. Då får de lösa det genom att hitta bästa möjliga samplanering. Ibland hittar man inte den samsynen. Ibland överklagas det, och man lämnar in och gör en rättslig prövning. Då kommer ärendet i några fall faktiskt upp ända till regeringen, och då är det jag som avgör. Det är ett av skälen till att riksdagen har bestämt en ordning där vi som statsråd inte ska åka ut och bedöma om våra myndigheter gör exakt rätt i det enskilda objektet eller de enskilda ställningstagandena.

Jag är tydlig – och regeringen är tydlig – med vilket uppdrag Trafikverket har när det gäller framkomligheten, inte minst när det gäller räddningstjänsten och ambulansfordon. Jag tror att det är viktigt att man inte skapar en bild av att det nu är totalt stopp eller att det inte finns förutsättningar. Det skulle öka oron väsentligt för väldigt många boende i Ekerö.

Det är klart att det är viktigt att de här uppgifterna – om nu Thomas Morell har konkreta uppgifter på att ambulanser har stoppats eller liknande – kommer myndigheten till känna. Jag har inte fått någon sådan information, men det är klart att Trafikverket i ett sådant läge har tydliga instruktioner från regeringen att agera för att säkra framkomligheten.

Det är så vi gör nu i ett läge när vi bygger mer infrastruktur än någonsin. Vi satsar närmare 900 miljarder de kommande tolv åren, och det kommer onekligen i många sammanhang att finnas en del målkonflikter. Någon kanske inte vill att en järnväg ska byggas därför att den vill att en

särskild del av marken ska sparas. Någon annan kanske inte vill att vägen ska dras på just det stället.

Det hör till vårt ansvar som politiker att ändå peka ut riktningen och tala om att det behöver byggas en ny förbindelse för att förbättra trafiksituationen, i det här fallet i Stockholmsområdet, men det ankommer inte på oss att tala om i detalj hur allt ska göras under själva byggperioden. Det ansvaret har entreprenörer, byggherrar och Trafikverket ihop med kommuner och regioner, och jag förutsätter att de också tar det ansvaret.

Anf. 54 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Det är ingen som ifrågasätter att det blir problem när man gör en så stor satsning som man nu gör på Förbifart Stockholm. Den är efterlängtd och absolut nödvändig. Det kommer att vara besvärligt under byggtiden, men det betyder inte att det ska vara köer där det är blockerat.

Inför den här debatten fick jag information från människor som satt i kön i morse om att kön var 1 timme och 20 minuter lång. Då är det omöjligt att göra en sidoförflyttning i händelse av att ett räddningsfordon påkallar fri väg. Det är allvarligt. Den dag det inträffar någonting och räddningsfordon inte tar sig fram är ju planeringen undermålig. Man måste säkerställa att dessa funktioner fungerar.

Jag inser att detta med världsarvet kan vara besvärligt att ta sig förbi, men man får leta efter andra lösningar för att få trafiken att flyta. Det är inte acceptabelt att den står still och blockerar. Tiden för de människor som sitter i kön är värdefull, precis som för alla oss andra. Det är också viktigt att kollektivtrafik fungerar så att de som bor, lever och verkar i området kan åka med bussen och med hygglig träffsäkerhet komma fram till den plats de planerat att komma till vid den tänkta tidpunkten.

Men det absolut viktigaste måste ändå vara att samhällets viktigaste funktioner kommer på plats i händelse av att någonting allvarligt inträffar. Då får det icke vara blockerat. Här måste statsrådet säkerställa att myndigheten gör allt de kan för att minimera risken.

Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Som sagt: Från regeringens sida gör vi precis det vi ska göra. Vi ställer krav på myndigheten – de ska säkra framkomligheten och lyssna in aktörerna när vägbyggnationer eller andra infrastrukturens satsningar genomförs. Det ligger i Trafikverkets uppdrag att göra detta.

Jag har själv besökt räddningstjänster vid flera tillfällen – jag har det intresset – och är imponerad av alla som jobbar inom räddningstjänsten och ambulansverksamheten. Jag vet att man, precis som taxinäringen, har väldigt god koll på var vägbyggen finns, var man kan ta sig fram och vilken som är den snabbaste vägen. Jag förutsätter, hoppas och tror att det är så att man i det här fallet har en väl fungerande dialog med Trafikverket och kan hantera detta.

Det är köer nu, men det är ju därför vi bygger. Det är, återigen, under socialdemokratisk ledning som vi ser till att det byggs. På den tid som Thomas Morells före detta parti Moderaterna styrde landet satsade man inte tillräckligt på infrastruktur. Då valde man att investera i annat, eller framför allt att sänka skatter.

Vi ser till att bygga mer infrastruktur, så att man kan komma ifrån köerna på Ekerö och – i detta fall – får en förbifart. Det kan också handla om att få nya järnvägar eller annat som gör Sverige starkare och rikare och som ger Sverige bättre möjligheter att klara klimatkravet med smarta transporter. Det är så landet ska styras.

Prot. 2021/22:110

10 maj

Svar på
interpellationer

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2021/22:455 om fäbodbruket som riksintresse

Anf. 56 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Hanna Wagenius har frågat mig vad jag gör för att fäbodbruket ska erkännas som riksintresse och vad jag avser att göra i övrigt för att värna det svenska fäbodbruket.

Sveriges värdefulla fäbodmiljöer och tillhörande fäbodbruk är en viktig del av vårt kulturarv som behöver hållas levande och föras vidare till kommande generationer. Fäbodarna utgör också viktiga kulturmiljöer, och fäbodbruket bidrar till kulturlandskapet, livsmedelsproduktionen, bevarandet av den biologiska mångfalden och traditionell kunskap samt bevarande av husdjurslantraser. Fäbodbruket bidrar även till attraktiva besöksmiljöer.

När det gäller riksintressen ska områden som har betydelse ur allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden skyddas som riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Fäbodar och fäbodvallar ingår i kriterierna för utpekande av ett riksintresse för kulturmiljövården, och en del av landets fäbodar omfattas också av ett sådant riksintresse. Fäbodar och fäbodvallar kan alltså utgöra ett riksintresse men inte själva brukandeformen.

Det är Riksantikvarieämbetet som ansvarar för utpekande av riksintressen för kulturmiljö, medan Naturvårdsverket ansvarar för utpekande av riksintressen för naturmiljö.

Regeringen bedömer utifrån detta att det i dagsläget inte finns skäl för ändring av 3 kap. 6 § miljöbalken eftersom riksintressen för kulturmiljövården redan omfattar fäbodar och fäbodvallar och då redan tillämpas.

Det finns flera ekonomiska stöd som kan användas till fäbodmiljöer och fäbodbruk. Genom landsbygdsprogrammet som regeringen beslutat om har regeringen sett till att det finns medel till både miljöersättningar och olika projekt som bidragit med kunskapsunderlag och utbildningar för att upprätthålla och utveckla kunskaperna om fäbodbruket och som bidrar till att detta tas till vara i fortsättningen. Det finns även ett statligt bidrag till kulturmiljövård, 7:2 *Bidrag till kulturmiljövård*, som är relevant för fäbodkulturen. För åren 2022–2024 stärker regeringen detta anslag med ytterligare 10 miljoner kronor per år.

I Sveriges strategiska plan för den kommande programperioden, 2023–2027, i EU:s gemensamma jordbrukspolitik har regeringen fortsatt att prioritera miljöersättningar för fäbodar i bruk, fäodsbete samt särskild skötsel av fäodsbete. Syftet med miljöersättningen är att bevara ett levande fäodbruk som förstärker och bibehåller landskapets karaktär och biologiska mångfald. Ett levande fäodbruk gör det också möjligt att föra vidare

hantverk och traditioner kring skötsel av djur och brukande av marker till kommande generationer.

Sammantaget finns det i dag från regeringen och dess myndigheter olika typer av stöd för fäbodrar och fäbodbruket som tillsammans bidrar till arbetet med att värna våra värdefulla fäbodmiljöer och det svenska fäbodbruket.

Då Hanna Wagenius (C) hade framställt interpellationen under den tid hon tjänstgjort som ersättare för ledamot som därefter återtagit sin plats i riksdagen, medgav tredje vice talmannen att Peter Helander (C) i stället fick delta i debatten.

Anf. 57 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

I dag har vi 200–250 fäbodrar kvar. För 50 år sedan hade vi kanske något tusental. Av de 200–250 fäbodrar vi har kvar är det bara ett femtiotal som håller på med mjölkhushållning.

I sitt svar tog statsrådet upp att det finns ansvariga myndigheter. Riksantikvarieämbetet ansvarar för kulturmiljö, och Naturvårdsverket ansvarar för riksintressen för naturmiljö. Så är det, men det finns många fler myndigheter som är involverade i fäbodbruket, till exempel Jordbruksverket. EU:s jordbrukspolitik blir också en del av fäbodbruket.

I min grannkommun Rättvik har vi Karl-Tövåsens fäbod, där Tin Gumuns har bedrivit fäbodbruk i 29 år. Nu orkar hon inte längre utan lämnar över. Tin är välkänd i fäbodkretsar för att hon kämpat otroligt hårt i sin kamp mot myndigheter. Statsrådet kanske kommer ihåg att Skatteverket krävde att hon skulle ha elektriska kassaapparater uppe i fäboden. Tjänstemannen som hanterade ärendet satt i Göteborg. Han fick frågan om han någonsin hade varit på en fäbod. Det hade han förstås inte. Tanken att man skulle elektrifiera en fäbod för att kunna ha elektriska kassaapparater förfelar ju hela syftet.

Fäbodrar och fäbodvallar kan utgöra ett riksintresse, men inte själva verksamheten och brukandeformen, säger ministern. Men om inte brukandeformen finns kvar blir fäboden och fäbodvallen egentligen bara en plats där det står visserligen ganska fina hus. Syftet försvinner ju om det inte bedrivs ett aktivt fäbodbruk.

Det finns ekonomiskt stöd. Men de som jag träffade när jag var på årsmöte på gården med det vackra namnet Fågelsjö gammelgård bortom åa, dessutom en fantastiskt vacker plats, kände inte att de hade det så lätt. Det kan ses som en del av grunden till den här interpellationsdebatten.

Fäbodbruket är en otroligt småskalig verksamhet. Man står och handkärnar smör. Verksamheten är inte anpassad till EU:s jordbrukspolitik eller Jordbruksverkets system. De krav som ställs på jordbruks- och livsmedelsverksamhet passar inte in i fäbodbruket. Jag kan ta Karl-Tövåsens fäbod som exempel igen. På sommaren är det ljust nästan dygnet runt, men ändå måste det finnas elektrisk belysning inne i fjöset, den lilla ladugården. Det får inte heller vara för långt mellan fjöset och platsen där man tillverkar mejeriprodukterna och så vidare. Samtidigt är det oftast kulturskyddade miljöer, så man får inte bygga om heller.

Min fråga till landsbygdsministern är: Har landsbygdsministern eller regeringen några förslag på hur småskalig verksamhet som fåbodbruk ska kunna få ett enklare regelverk och mindre byråkrati för att man ska orka fortsätta med sitt hantverk?

Anf. 58 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag har andra erfarenheter än den tjänsteman som Peter Helander berättade om. Hemma där jag växte upp och där mormor och morfar kom från var det Nelly som gick upp till ”boan” varje sommar. Vi hade gården bredvid. Det var en liten fåbod. Vi hade inga djur där. Så fort det åskade kom Nelly över och bad att få låna lite tvål. Sedan satt hon där tills åskan var över. Tvålen tog hon aldrig med sig. Hon var den sista i Medelpad som bedrev fåbodbruk.

Fåbodbruk innebär ju inte bara mat utan också kultur. Det innebär också betande som gör att vi får behålla den här miljön och den biologiska mångfalden. Jag delar Peter Helanders uppfattning att det inte får vara för svårt. En fåbod är en helt annan plats med helt andra förutsättningar, och fåbodbruk är fåbodbruk just på grund av det. Vad vi gör är till exempel att vi i den nya gemensamma jordbruksplanen, som vi nu har tagit fram, låter stödet till fåbodbruket ligga kvar, eftersom det är en viktig ersättning. Vi gör även, som jag berättade om, satsningar på kulturmiljö och annat.

Allting behöver inte göras till riksintressen. I interpellationen ställs frågan vad jag tänker göra för att fåbodbruket ska erkännas som riksintresse. Jag är av uppfattningen att vi redan har väldigt många riksintressen, även där fåbodbruket bedrivs. Jag vet inte hur Peter Helander ställer sig till frågan om att skapa fler riksintressen än dem som vi har, fru talman. Jag trodde att det kanske fanns en liten enighet mellan Centerpartiet och Socialdemokraterna om att vi i stället ska jobba för att pinpointa riksintressena på ett tydligare sätt och minska dem till antalet för att vi ska kunna leva, bo och verka på de breddgrader där ledamoten och jag befinner oss.

Anf. 59 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaren. Det vi vill bevara är inte bara miljöerna utan även själva fåbodbruket. Vilka verktyg vi använder, vad vi kallar dem och om det är ett riksintresse eller inte är mindre viktigt.

Sedan 2005 har fåbodrörelsen arbetat för att göra fåbodbruket till ett immateriellt kulturarv via Unesco. Jag vet inte om statsrådet har koll på vad som har hänt den senaste tiden, men Institutet för språk och folkminnen, Isof, skrev förra året att svenskt fåbodbruk tillsammans med norskt säterbruk har kvalificerat sig för att ansöka om att hamna på listan över immateriella kulturarv. Jag tror att det även är en viktig gest för att alla dessa människor som sliter hårt med sitt fåbodbruk ska känna sig erkända. Det är också ett sätt att höja nivån på fåbodbruket.

Detta har att göra med svensk historia och hur man levde förr, men även med kvinnohistoria. Det var kvinnorna som arbetade på fåbodarna. Männen var hemma på gården eller jobbade i skogen. Det finns en speciell kulturhistoria kring fåbodarna som är värd att uppmärksammas. Framför allt har den biologiska mångfalden varit otroligt viktig. När vi inte längre har betande djur i våra skogar försvinner en del av den biologiska mångfalden. Det är säkert så att statsrådet inte kan lova någonting, men jag önskar att statsrådet supportar ansökan till Unesco.

Jag skulle också vilja ta upp mulbetesrätten, som nämns i interpellationen. Mulbetesrätten, som de flesta kanske inte har så bra koll på, handlar om att man har rätt att ha fritt strövande djur som betar på fäbodarna. Under en längre period har det varit så att många fäbodan omvandlas till sommarstugor och fritidsboenden. Man gör om fäbodarna, och mulbetesrätten försvinner. När jag pratar med fäbodbrukarna får jag höra att de är lite oroliga över vad som händer med mulbetesrätten. Den frågan är också viktig att bevaka. Landsbygdsministern kanske har den på sitt bord eller har koll på den.

Anf. 60 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Det är helt rätt – jag har också fått informationen om det förberedande arbetet inför ett förslag till nominering som omfattar både fäbodbruk och säterbruk i både Sverige och Norge. Det här är en fråga under kulturministerns ansvarsområde, men det är regeringen som fattar beslut om vilka som ska nomineras från Sverige till Unescos listor. Det sker på grundval av bedömningar från en expertkommitté och från Institutet för språk och folkminnen. Vi lär få återkomma till detta.

Vad gäller mulbetesrätten är det precis som Peter Helander säger. På statlig mark är detta inget problem, men om marken har sålts av måste man avtala eller göra något för att kunna fortsätta driva den lösdriften och det mulbetet även på andra ställen. Detta kan skapa problem om det ligger ett friköpt fritidshus mitt i det. I vissa fall har servitut fungerat, i andra muntliga avtal. Jag har dock uppmärksamats på att det inte alltid fungerar bra, men vikten av fäbodbruk och skogsbeten är ju enormt stor.

Båda dessa frågor tittar vi på, och jag delar Peter Helanders uppfattning att det vore härligt att höra kulning i Unesco igen. Det vore väldigt speciellt för svenskt fäbodbruk, för norskt säterbruk och för oss som har upplevt det.

Anf. 61 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Kulning är verkligen speciellt. Jag minns när jag var kommunalråd i Mora och vi hade juniorhockey-VM. Det inleddes med kulning, och det hade de internationella spelarna aldrig hört förut.

Låt mig slutligen skicka med det jag fick med mig från Fågelsjö gammelgård bortom åa. Många fäbodbrukare jobbar inte heltid med detta, men de brinner för det och lägger sina somrar på det. Det är jättejobbigt för dem att hantera många myndigheter och all byråkrati. Jag förstår att det är svårt att bilda en myndighet för fäbodbrukare, men det behövs ett regelverk som är anpassat till mindre livsmedelsproduktion och mindre djurhållning och som gör hanteringen lättare. Man kan säkert digitalisera mycket och förenkla mycket. Det skulle vara bra inte bara för fäbodbruket utan för många små livsmedelsproducenter i allmänhet.

Anf. 62 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag tackar Peter Helander och, förstås, Hanna Wagenius för intresset för en av Sveriges stoltheter, som lever kvar efter så lång tid.

Vi jobbar ständigt med regelförenkling, och det försöker vi också göra i den nya jordbruksplanen, i handlingsplanerna för livsmedelsstrategin med mera. Vi gör det för att vi vill se mer produktion och mindre administration. Små verksamheter har det ju ännu tuffare. Med mycket admi-

nistration finns det knappt tid för produktion. Därför jobbar vi som sagt ständigt med regelförenkling.

Fru talman! Jag tackar för debatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2021/22:110

10 maj

Svar på
interpellationer

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.03 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 15 Svar på interpellation 2021/22:464 om EU-kommissionens kritik mot Sveriges jordbrukspolitik

Anf. 63 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Maria Gardfjell har frågat mig hur jag ser på att ompröva och öka ambitionen när det gäller en rättvisare fördelning av direktstöden. Vidare har hon frågat mig om regeringen kommer att agera för att små jordbrukare ska stödjas bättre. Maria Gardfjell har också frågat om jag anser att jordbruksstöden kan användas bättre och få en starkare klimat- och miljöstyrning och satsningar på ekologisk odling, och om jag i så fall avser att agera därefter. Slutligen har hon frågat vilka förstärkta klimat- och miljöåtgärder jag och regeringen kommer att presentera i de dialogprocesser som regeringen beskriver är nästa steg i dialogen med EU-kommissionen.

En av regeringens viktigaste prioriteringar är att öka takten i klimatomställningen.

Totalbudgeten för miljö- och klimatområdet har i den kommande programperioden för den gemensamma jordbrukspolitiken ökat avsevärt jämfört med den tidigare perioden. Jag vill också framhålla att det i Sverige finns många små jordbruksföretag, och deras bidrag är viktigt inte minst när det gäller miljövärden.

Sveriges förslag till strategisk plan för den gemensamma jordbrukspolitiken vilar på en stabil grund. Ett flertal sakråd, remisser och andra möten har genomförts i syfte att inhämta synpunkter på bland annat förslag från Statens jordbruksverk och behovsanalysen som utarbetades inom Regeringskansliet. Även riksdagen har vid flera tillfällen fått information om arbetet. Utöver detta har arbetet under två års tid granskats av en särskild upphandlad förhandsutvärderare. Att vi har en väl underbyggd plan är en viktig utgångspunkt för regeringen när vi besvarar observationerna.

Den strategiska planen träder snart i kraft. Jordbrukarna ska kunna söka de nya stöden från januari 2023. Regeringen vill stödja aktiva jordbrukare som producerar livsmedel eller andra ekosystemtjänster. Det är då naturligt att det finns en koppling mellan storleken på stöden och omfattningen

på verksamheten. Det är den inriktning som gällt hittills och som fortsatt föreslås gälla efter 2023. Samtidigt har hänsyn tagits till att större, mer rationella och effektiva företag har ett något mindre behov av stöd. Därför minskar vissa stöd för stora företag, medan de mindre företagens stöd behåller samma nivå.

Den svenska regeringen står till fullo bakom ambitionen att den europeiska jordbrukspolitiken ska ha en hög miljö- och klimatambition. Miljö- och klimatersättningarna, inklusive ersättningarna för ekologisk produktion, i den svenska planen är utformade för att möta de uppställda kraven, samtidigt som de ska vara intressanta för företagen att söka. Därigenom erbjuds svenska jordbrukare möjlighet att få ersättning för sitt miljö- och klimatarbete.

Ett exempel på de förändringar som har gjorts för att styra mot en högre miljö- och klimatambition är att en del av inkomststödet ska användas till ettåriga miljöersättningar. Jämfört med innevarande period avsätts sammanlagt mer pengar till åtgärder för att minska övergödningen, stärka den biologiska mångfalden och hejda klimatförändringarna. Exempelvis införs ett stöd till mellangröda, liksom stöd för planering för precisionsjordbruk, stöd till bevattningsdammar, etableringsstöd för energiskogsodling samt en särskild satsning på att stärka biologisk mångfald i slättbygd.

Regeringen har även beslutat att höja ersättningsnivåerna för många åtgärder och genomför en rad förenklingar i stöden. Andra exempel som kan bidra till att öka klimateffektiviteten är djurvälståndersättningar och investeringsstöd för konkurrenskraft.

Regeringen gör därtill historiskt stora satsningar på nationella stödformer för att kunna nå klimatmålen, till exempel inom Klimatklivet och ökat stöd till produktion av biogas.

I den fortsatta dialogen med EU-kommissionen kommer regeringen att besvara de frågor som EU-kommissionen ställt och lämna de förtydliganden som efterfrågas, allt i syftet att få en godkänd strategisk plan i god tid innan 2023.

Anf. 64 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Jag tackar landsbygdsministern för svaret. Jag tycker ändå att det finns en hel del att diskutera kring dessa frågor.

I december överlämnades Sveriges förslag till strategisk plan till EU-kommissionen för godkännande. När landsbygdsministern presenterade den strategiska planen i december var ett av huvudbudskapen att de gröna ambitionerna hade höjts. Men det höll EU-kommissionen uppenbarligen inte med om, vilket går att läsa i deras observationsbrev som har kommit.

Det svar som regeringen har gett till EU-kommissionen därefter möter milt sagt inte upp mot kritiken.

Höjda klimat- och miljöresultat är den centrala tanken med den reformerade jordbrukspolitiken i EU. Och kommissionens bedömning är inte smickrande läsning för oss svenskar. Miljöpartiet menar att den svenska jordbrukspolitiken inte når upp till EU:s egna strategiska mål inom satsningarna Från jord till bord och Europeiska gröna given. Det är inte heller lämpligt att Sverige intar en så negativ position till det omfattande miljö- och klimatomställningsarbete som EU så förtjänstfullt driver. Sverige bör stå i frontlinjen för ett grönare och mer klimatdrivet jordbruk och inte sälla sig till de sämsta i klassen, vilket riskerar att bli resultatet när vi

också ser att riksdagen väldigt aktivt driver på som ett slags backlash mot miljön.

Fru talman! Landsbygdsministern nämner särskilt några miljö- och klimatåtgärder i sitt svar. Bland annat nämns de ettåriga nya ersättningarna. De är viktiga. Men en fjärdedel av direktstöden ska gå till ettåriga miljöersättningar. Men regeringen höll sin åtgärdslista väldigt kort, vilket kommissionen kritiserar hårt. Anledningen till det var att Jordbruksverket har dataproblem och inte klarar av att utöka sin databas.

När det gäller större klimat- och miljöeffekt frågar kommissionen var bevisen finns för att det blir en bättre miljöeffekt. EU-kommissionen säger att det finns risk att den svenska strategin ger en nettonegativ klimateffekt, eftersom det saknas åtgärder.

Då är min fråga till landsbygdsministern om det inte är precis just nu som det är ett gott läge att säga att Sverige måste ändra i den strategiska planen. Behöver vi säkerställa ett tydligare vallstöd? Behöver vi säkerställa att det riktade nötkreatursstödet också vägs upp med större klimat-satsningar?

En annan fråga som också tas upp i kommissionens kritik är just frågan om kolinbindning och den biologiska mångfalden. Här säger regeringen att man vill göra en särskild satsning på att stärka biologisk mångfald i Skåne och i slättbygder i södra Sverige. Men varför vill man inte göra det i hela Sverige?

Anf. 65 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag tackar Maria Gardfjell för detta.

Jag vill ändå börja med att säga att det fördes sex sakkåd inför denna plan. Det fördes samtal med riksdagens partier inför denna plan, och det fördes samtal med myndigheterna inför denna plan just för att säkerställa att vi höjde våra miljö- och klimatambitioner samtidigt som vi också ville se ett aktivt jordbruk, en generationsväxling och unga jordbrukare.

Sverige har, precis som ledamoten säger, lämnat in sitt svar, sin plan, i tid för godkännande. Det var inte alla medlemsländer som gjorde det, och de 19 som har lämnat in i tid har fått samma typ av omfattande skrivningar från EU-kommissionen. Vi är alltså inte ett dugg unika i det här fallet.

Vad vi däremot hade varit unika i hade varit om vi inte fört en dialog. Det här handlar om 60 miljarder kronor, och om EU-kommissionen bara hade sagt att de fattar allt som vi har skrivit och vart vi ska hade jag blivit väldigt förvånad. I det förra landsbygdsprogrammet ställde EU-kommissionen 333 frågor, och då var det bara landsbygdsprogrammet. I den omfattande CAP:en som är större ställer man nu 262 frågor.

Det är alltså färre frågor som ställs, men med det sagt måste vi naturligtvis svara kommissionen. Det första vi svarade var bara ett tack och att vi hade mottagit det. Nu ska vi förtydliga våra svar både skriftligt och i dialog med kommissionen så att vi förstår varandra, vet vart vi är på väg och helt enkelt jobbar med det vi verkligen vill: Vi vill ha ett klimat- och miljösamt jordbruk samtidigt som vi enligt livsmedelsstrategin vill se en ökad livsmedelsproduktion.

Vi vill naturligtvis också berätta för kommissionen om de övriga stöden där jag vet att Miljöpartiet och Socialdemokraterna har gått tillsammans, till exempel det som handlar om biogas. Jag besökte Vårgårda i förra veckan. Där har 22 bönder tillsammans med företagen gått ihop i en stor

biogassatsning. Senare i veckan var jag på Öland där 20 bönder planerar samma sak både för att få biogasen till sina gårdar och för att få till en rötrest. Vi vet ju hur situationen för handelsgödsel ser ut nu.

Det händer alltså otroligt mycket positivt som inte bara handlar om planen, och det vill jag också få möjlighet att berätta för kommissionen.

Anf. 66 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Det är positivt att höra att regeringen vill förtydliga sina svar. Då kanske vi skulle kunna få svar här i dag om något av innehållet, för det är otroligt viktigt att vi får höra vilka förändringar som regeringen är beredd att göra nu.

Regeringen säger att man vill ha ett aktivt jordbruk med fler unga lantbrukare. Det är väldigt bra, och det är en av de få punkter där EU-kommissionen också håller med. Det behövs många unga lantbrukare, och det behövs en generationsväxling. Där är vi överens.

EU-kommissionen ifrågasätter dock varför Sverige inte tänker tillämpa det stöd för små jordbruk som föreskrivs i den gemensamma jordbrukspolitiken. En bärande idé med reformen är att stora gårdar ska få mindre stöd och mindre gårdar ska få mer stöd. Det handlar alltså om ett inkomststöd till lantbrukare, och regeringen tycker att de stora lantbruken ska få mest. Varför då? Skälet till att EU nu har en politik för att vi ska stödja mindre gårdar är ju att det har kommit fram allvarlig kritik mot att för mycket pengar går till slott och gods.

Var finns nu den socialdemokratiska tanken i jordbrukspolitiken? Är det att fortsätta på den inslagna vägen och slå ut de små lantbruken? Att satsa på den anonyma maten? Att promota bulkproduktion före svensk gastronomi?

Det sägs i regeringens svar att det skulle vara naturligt med en koppling mellan storlek på stöd och omfattning av verksamhet. Eller är det i själva verket tvärtom? En lantbruksjournalist uttryckte det väldigt dråpligt för en kort tid sedan: Sveriges strukturomvandling är inget nytt sedan inlandsisen.

Det är en jättelik strukturomvandling som sker inom svenskt jordbruk. Det som var tio gårdar för tjugo år sedan är en enda stor gård i dag. Bland jordbruken försvinner och specialiseringen ökar. Samtidigt läggs många jordbruk ned helt. Sverige har i dag 3 000 mjölkgårdar. Fortsätter den inriktning som har gällt kommer det snart att vara tusen mjölkgårdar färre.

Finns det då inte anledning för regeringen att börja fundera på hur strukturrationaliseringen drabbar svenskt lantbruk? Finns det också skal-effekter eller effekter av strukturrationaliseringen för hela jordbruket även på de stora gårdarna? Ja, det finns det. Det behövs ett antal gårdar för att jordbruket ska fungera, för att man ska kunna dela på maskiner, ha tillgång till veterinär och många, många andra saker.

Det här blir ett moment 22, för regeringen säger att mat ska produceras där det är som billigast. Är det verkligen det vi vill ha? Är det mindre och mindre lönsamma lantbruk som ska slås ut, eller är det just nu vi måste ta fasta på att bryta trenden och öka Sveriges självförsörjningsgrad och minska Sveriges och jordbrukets sårbarhet genom att få en matproduktion i hela landet? En gastronomisk mångfald handlar om att intressant gastronomi har ett behov av intressant primärproduktion.

Anf. 67 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! För mig som gammal restaurangarbetare är gastronomi naturligtvis fantastiskt. Men den livsmedelsstrategi som ligger till grund för den här planen handlar om att försöka bygga på den underliggande konkurrenskraften. Vi ska ha ett aktivt jordbruk och inte betala för jord som ligger, utan vi ska bruka den. Vi ska ha unga jordbrukare, och det extra gårdsstödet till unga betalas bara upp till 200 hektar eftersom vi vill säkerställa att fler och även mindre jordbruk kan startas.

Om vi ser på olika typgårdar är det helt enkelt så att andelen av de minsta jordbruksföretagen ökar, alltså de lantbrukare som ofta inte lever på sitt jordbruk utan även har något annat jobb vid sidan om. Precis som Maria Gardfjell säger kan vi även se att andelen stora företag ökar. Där det minskar är i häradet 20 upp till 200 hektar där man lever på sin gård, och där är stöden kanske som viktigast. Dem vill vi träffa, just för att vi vill se en ökad livsmedelsproduktion med mer gastronomi och en livsmedelskedja som fungerar.

Vi har ju gemensamt tagit fram en livsmedelsstrategi som säger att vi ska öka lönsamheten på gårdsnivå. Vi ska öka livsmedelsproduktionen, vi ska se till att lönsamheten i hela kedjan håller och vi ska även öka vår export. Det är vad den strategiska planen innehåller. Samtidigt minskar vi lite på stödet till de största företagen som ändå har rationaliseringsvinster i och med att de är stora. De andra minskar vi inte på. Vi försöker alltså att fånga detta.

Hela planen är för ett aktivt jordbruk och en ökad livsmedelsproduktion i hela Sverige. Man ska kunna driva jordbruk i hela Sverige, och därför har vi också det kompensationsstöd som är så viktigt för norra Sverige där jag bor. Det är bra för Sveriges beredskap, och det är så vi stärker Sverige.

Anf. 68 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Det är sannerligen ett moment 2022 att regeringen säger att mat ska produceras där den är som billigast och att man ska ha mer konkurrenskraft. Är det det vi vill ha? Sverige har varit exceptionellt genom många tider och har aldrig velat bromsa strukturrationaliseringen. Var ska det här sluta? Inte slutar det med ökad produktion, med större biologisk mångfald och med fler bönder i hela landet. I livsmedelsindustrin pratar man däremot om att ha matproduktion utan bonde. Är det verkligen det som regeringen vill se?

Landsbygdsministern säger att det är många som inte lever på sitt jordbruk och att man inte behöver bry sig så mycket om dem. Om man stöttar produktionsjordbruket kan man fråga sig vilka producenter det är vi vill se fler av. Är det de som levererar produkter till gastronomin, de livsmedelsproducenter som också bidrar till att Sverige blir en turistdestination? Det är ju inte bulkproduktionen som lockar.

Men de större gårdarna har också andra intäkter. Fördelen med att stödja de små gårdarna, de små bruken, handlar också om den minskade sårbarheten. De små lantbrukarna behöver ett ökat stöd för att de ska kunna bedriva sitt jordbruk mer på heltid. Det borde regeringen ägna mycket mer tid åt.

Anf. 69 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag betackar mig för att ha sagt att vi inte bryr oss om de små jordbruken. Det sa jag aldrig till ledamoten i mitt anförande. Det jag sa var att antalet företag som har upp till 20 hektar faktiskt ökar i förhållande till det totala antalet företag som finns i jordbrukssektorn. Däremot minskar antalet i den sektor som har mellan 20 och 200 hektar. Det ökar även i den som har över 200 hektar. Det var vad jag svarade om politiken.

Jag sa också att det här är en plan för det aktiva jordbruket där vi ser till att öka livsmedelsproduktionen, vilket vi är eniga om i livsmedelsstrategin. Vi ser också till att öka lönsamheten på gårdsnivå. Vi ser till att öka lönsamheten i alla led och att det till och med går på export.

Vi ser naturligtvis också till att stötta till exempel Eldrimner, som finns där jag bor. Vi ser till att den goda gastronomin får förutsättningar för att helt enkelt producera och sälja mer av det som vi vet också är en reseanledning, som är bra för besöksnäringen och för allt annat. Hela kedjan ska hålla.

Men det här är, utifrån den livsmedelsstrategi som vi gemensamt har tagit fram, en plan som helt enkelt ska vara mer miljö- och klimatomfattigt bra. Samtidigt ser vi till att följa upp livsmedelsstrategin, så att vi får ett aktivt jordbruk med unga jordbrukare och en ökad livsmedelsproduktion.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2021/22:467 om bekämpningsmedel i naturgödsel

Anf. 70 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Maria Gardfjell har frågat mig om jag och regeringen har någon uppfattning om hur stora de ekonomiska förlusterna är i den mer yrkesmässiga odlingen av potatis, tomater och andra grödor som drabbas av missväxt på grund av bekämpningsmedelsrester av pyralider.

Vidare har interpellanten frågat om jag kommer att verka för att begränsa användningen av pyralider i det svenska jordbruket genom rådgivning, informationsinsatser eller andra mjuka styrmedel fram till dess att EU har reglerat användningen av pyralider hårdare.

Slutligen har interpellanten frågat hur jag kan säkerställa att producenterna inte får foder som är kontaminerat med bekämpningsmedel till sina anläggningar, för att gödselmedlen inte ska bli omöjliga att cirkulera och sälja med förtjänst.

Jag har tagit del av Fritidsodlingens Riksorganisations viktiga arbete. Enligt uppgift från myndigheterna och branschen har den yrkesmässiga odlingen dock inte haft samma erfarenheter som fritidsodlingen i form av missväxt beroende på bekämpningsmedelsrester. Uppfattningen hos såväl myndigheter som bransch är att dessa skador är förhållandevis lokala och begränsade i yrkesodlingen. Med det sagt kan skadorna för den enskilde odlaren och i det enskilda fallet naturligtvis vara mer kännbara.

För den yrkesmässiga odlingen har växtskyddsmedel som innehåller pyralider stor betydelse för möjligheterna att bekämpa ogräs i spannmål och raps. Den lagstiftning som reglerar vilka växtskyddsmedel som får finnas på EU-marknaden är i stort sett harmoniserad inom EU, och regel-

verken syftar till att säkerställa en hög skyddsnivå för människors hälsa och för miljön. Som Maria Gardfjell också nämner var Sverige drivande i att utöka villkoren vid användning av klopyralid när ämnet omprövades förra året i syfte att minimera riskerna med användningen.

De problem som resthalter av pyralider i växtnäring och gödsel kan medföra i odlingen av vissa känsliga grödor är kända. Det pågår ett kontinuerligt arbete med att informera om dessa från såväl myndigheter som bransch. Såväl Jordbruksverket och Kemikalieinspektionen som Lantbrukarnas Riksförbund har under de senaste åren informerat om såväl risker som produktvillkor i syfte att minimera negativa effekter av resthalter av bekämpningsmedel.

I Sverige har vi sedan 1980-talet arbetat aktivt med att minska riskerna med användning av bekämpningsmedel, och Sverige tillhör de länder i Europa som har lägst användning av bekämpningsmedel.

Anf. 71 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Tack, landsbygdsministern, för svaret!

Fritidsodlingens Riksorganisation har på sin hemsida väldigt bra information om det som de kallar pyralidaffären. Det handlar om att rester av växtskyddsmedlen klopyralid och aminopyralid upptäcktes i organiska växtnäringar 2020 och att de det senaste året även har upptäckts i djurgödsel.

Det orsakar skador på tusentals växter. Man har samlat in uppgifter från drabbade fritidsodlare och analyserat misstänkt växtnäring under två säsonger. Resultaten är minst sagt oroande. Pyralider hittas i nästan alla organiska råvaror – vi pratar om gödselråvaror – med ursprung i lantbruket och som används av fritidsodlare till växtnäring. Man har påvisat rester i kogödsel, hästgödsel, fårgödsel, hönsgödsel och majsstärkelse.

Det kan drabba fritidsodlare som köper organisk växtnäring på ett garden center eller dem som har tillgång till stallgödsel och halm från en ridskola eller ett lokalt lantbruk. Till och med odlare som använder hönsgödsel från egna höns men som ger hönsen inköpt foder riskerar att få växtskador.

Anledningen till att jag ställer frågor till landsbygdsministern om hur yrkesodlare drabbas är att den kunskapen ännu inte har presenterats. Alla som använder stallgödsel kan vara drabbade.

Fru talman! Det var lite av ett väntat svar att den yrkesmässiga grenen inte har råkat ut för skador i samma omfattning som fritidsodlarna. Men det hänger förmodligen ihop med att Jordbruksverket anser att yrkesodlarna använder mineralgödsel i större utsträckning. Men det gäller inte all yrkesmässig användning. Bortser regeringen helt från de ekologiska lantbrukarna och deras situation?

Problemen är kopplade till organiska gödselmedel. Lantbrukarna är själva medvetna om hur de kan motverka skador på egna efterföljande känsliga grödor när de har detta i sin egen produktion. Men nyheten som nu har kommit fram är ju att det sprids med foder till andra djur på andra gårdar vars gödsel sedan säljs i till exempel ett garden center.

Det finns en övertro i det svar som regeringen lämnar på vad man kan åstadkomma med information till senare led i handeln med organiska gödselmedel. Information från LRF är till exempel begränsad till hur man bör

hantera halm och gödsel och dem som köper de produkterna. Som vi känner dessa problem nu är de inte begränsade till bara halm och gödsel.

Regeringen har vänt sig till Jordbruksverket, som säger att detta är viktiga substanser för jordbruket. Men i ett miljöperspektiv ingår det inte i prövningen att värdera nyttan. Detta är långlivade, allvarligt farliga kemikalier som påverkar fritidsodling och yrkesodling. Vad tänker regeringen göra?

Anf. 72 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Tack, Maria Gardfjell, för en viktig fråga! Som jag sa i mitt interpellationssvar är bekämpningsmedel någonting som vi har jobbat hårt och strategiskt med i Sverige sedan 1980-talet. Samtidigt vet vi att en viss del av bekämpningsmedlen kommer vi att ha kvar, helt enkelt för att kunna klara jordbruket tills det kommer nya och bättre ämnen.

Den lagstiftning som reglerar vilka växtskyddsmedel som får finnas på EU-marknaden är i stort sett harmoniserad inom EU. Regelverken syftar till att säkerställa en hög skydds nivå för både människor och djur. Nu drabbas dock tomater och andra växter, så som FOR mycket bra har uppmärksammat. Det är precis som ledamoten säger, fru talman: Detta uppdagades redan 2020, och då hänförde man det till användningen av importerade flytande ekologiska gödselmedel. Nu kan man enligt FOR se det även i annan gödsel. Detta är en viktig fråga.

Hur gör vi då med det? Friska och sunda växter är viktigt om vi ska kunna hålla en hög försörjningsförmåga inom jordbruket. Även fritidsodlingen bidrar naturligtvis till detta, precis som Maria Gardfjell säger.

Sverige är ju en del av EU. Våra lagar och regler måste harmoniera med gällande regler inom EU. Vi prövar dem ständigt, och förra gången detta prövades drev Sverige att vi faktiskt skulle se till att minska riskerna med just pyralider.

De frågor som ledamoten Gardfjell ställde till mig i sin interpellation handlade egentligen om huruvida vi gör informationsinsatser. Jordbruksverket gör sin informationsinsats, LRF gör sin informationsinsats och FOR gör naturligtvis sin informationsinsats för att se till att minska riskerna och helt enkelt minska spridningen.

Regelverket från EU är ju inte bara: Du får använda det här. Det är också: Du får använda det här på det här sättet. Det är tydligt hur du ska använda det här växtskyddsmedlet.

Anf. 73 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Journalisten Lena Israelsson bidrog till att öka kunskapen om det problem som upptäcktes för ett par år sedan med växtnäringssmedel som innehöll pyralider. Detta ledde till att återförsäljarna av det här växtnäringssmedlet slutade sälja dessa medel. Krav ändrade också sina regler så att gödselprodukter inte skulle vara kontaminerade med bekämpningsmedelsrester.

Nu är problemet mycket större. Nu har det visat sig att detta finns i höns gödsel, i alla slags gödsel, i jordblandningar – överallt. Alla fritidsodlare riskerar att drabbas av de här gifterna, som dessutom används i ökande mängd i det svenska jordbruket.

När man har tittat på de här frågorna tänker man bland annat på fritidsodlarna. Det finns 2,6 miljoner trädgårdar i Sverige, varav nästan 2 miljo-

ner tillhör villor och 50 000 utgörs av kolonilotter. Många får nu rådet att odla mer hemma, med anledning av kriser och risker för framtiden. Att odla och kunna odla är en del av vår säkerhet för framtiden.

När vi nu ser att pyraliderna har denna negativa effekt på odlingar, både ekologiska trädgårdsodlingar och hemträdgårdsodlingar, undrar man varför regeringen inte vill agera mer kraftfullt. Sverige har översatt rapporten och lämnat in den till kommissionen, men vad är nästa steg? Kommer regeringen att driva på så att kommissionen vidtar mer åtgärder? Eller kommer regeringen utifrån den kunskap som finns att faktiskt förbjuda användning av pyralider i det svenska jordbruket? Det är en principiellt viktig fråga.

Vi har nu nya resultat. Problemet är inte alls begränsat till bara det som cirkuleras på ett jordbruk, utan det överförs också mellan gårdar. Resterna i höns gödsel är ett jättetydligt exempel på det. Här har landsbygdsministern absolut ett tydligt ansvar. Hur ska man säkerställa att den höns gödsel som produceras i svenska jordbruk inte är kontaminerad och inte förstör för fritidsodlarna?

Man kan tycka: Ja, det är ju bara fritidsodlare, eller: Ja, det är ju bara ekologiska odlare. Men det är enorma kostnader det innebär när man köper en tomatplanta och den faktiskt dör.

Jag skulle vilja veta om regeringen är beredd att gå fram med förslag om ett förbud mot pyralid i EU eller i Sverige. Förordningen ger stöd för förbud. Bekämpningsmedel får inte ha oacceptabla skadeverkningar på växter, inte heller i senare led.

Vi ska vara medvetna om, fru talman, att detta är kemikalier som Sverige förbjöd på 1970-talet för att de var så farliga.

Anf. 74 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Bekämpningsmedel och hur vi hanterar dem har varit en väldigt viktig fråga för Sverige under väldigt lång tid, ända sedan 80-talet. Under hela denna tid har vi jobbat för att fasa ut det dåliga och fasa in det som är bättre.

Vad gäller just denna fråga var det ju inte länge sedan vi under förhandlingen i EU verkligen såg till att minska riskerna med pyralid. Samtidigt vet vi, som jag sa, att svenskt jordbruk just nu behöver den här typen av bekämpningsmedel, till exempel för raps, för att se till att vi har en produktion innan de bättre medlen kommer.

Det finns i dag inga generella regler vad gäller innehåll i gödselmedel i Sverige när de kommer från lantbrukets djur samt gödsel i form av växtdelar och rester som vi definierar som naturgödsel. Den märkning man kan ha på gödseln är också frivillig, och det är inte alla som märker upp.

Vad vi däremot försöker göra i det här fallet är att säkerställa en hög skyddsnivå för människors hälsa och miljö. Ett växtskyddsmedel får godkännas bara om det inte har skadliga hälsoeffekter på människor eller djur och inte påverkar miljön på ett oacceptabelt sätt.

Jordbruksverket, som är ansvarigt för rådgivning och information till användare av växtskyddsmedel, har också utbildning. Alla yrkesmässiga användare av växtskyddsmedel måste till exempel genomgå en obligatorisk utbildning. Man har även rådgivning och information om användning och hantering av växtskyddsmedel genom insatser i form av kompetensutveckling som ligger i landsbygdsprogrammet.

På olika sätt försöker vi alltså minimera riskerna som det här för med sig, och vi har en bred informationsinsats så att man hela tiden vet vad som gäller. Vad gäller just det här bekämpningsmedlet ska det stanna på den gård där du använder det, men nu har vi hört det ledamoten säger om att risken ändå är att det tyvärr hamnar på andra platser.

Anf. 75 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Pyralider sprids alltså med djurfoder och andra växtprodukter och drabbar i senare led fritidsodlare och yrkesodlare. Den enda lösningen för att bli av med det här problemet är ett förbud mot användning av de verksamma ämnena i pyralider och att det helst införs i EU, men Sverige kan gå före.

Vad jag hör från landsbygdsministern är att hon inte är beredd att stödja ett sådant förslag. Kemikalieinspektionen har tagit upp vid möten med kommissionen i januari att det här är ett stort problem. Men hur ska nu Sverige agera? Kommer man att ställa hårdare krav på kommissionen?

Förordningen ger stöd för ett förbud. Det behövs harmoniserade regler, inte minst för att utbildning och obligatorisk utbildning på gårdsnivå inte räcker. När en lantbrukare köper in foder, oavsett om det är import av foder utifrån eller foder från Sverige, riskerar man att det innehåller pyralider. Ut kommer skit från djuren som man sedan säljer vidare, vilket i sin tur drabbar andra odlare. Det är helt oacceptabelt.

Man har känt till de här problemen sedan 60-talet när de gjorde de första försöken på SLU. Pikloram, som är ett av de här medlen, förbjöds i Sverige på 70-talet. Nu har vi ganska nyligen fått in de här ämnena som ministern pratar om att de används, men nu används de i mer och större omfattning för varje år som går. Hur kan vi stoppa pyraliderna?

Anf. 76 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag delar Maria Gardfjells syn att det är viktigt att det vi använder i vårt jordbruk och på annat sätt ska vara säkert för människor, hälsa och djur och naturligtvis också att det inte ska förstöra för fritidsodlarna. Men jag säger också, vilket jag tror att ledamoten är väldigt väl medveten om, att Sverige var drivande i att utöka villkoren vid användning av klopyralid när ämnet omprövades förra året. Det var i syfte att minimera riskerna med användningen.

Jag tror att vi får följa den här frågan, både ledamoten och jag, för att se vad som händer och ge de här informationskampanjerna från Jordbruksverket med utbildning till yrkesodlarna och även de informations- och rådgivningskampanjer som LRF och Jordbruksverket gör. Kommer det att ge den effekt vi vill se? Vi vet att det här är en harmoniserad lagstiftning, och importen kan vi ändå inte stoppa när vi har en harmoniserad lagstiftning inom EU och fria handelsflöden.

Vi måste se till att vi hela tiden minimerar riskerna. Vi har ett starkt jordbruk och fortsätter det vi påbörjade redan på 80-talet, det vill säga ställa om och se till att ha andra ämnen än bekämpningsmedel som inte är bra i alla lägen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2021/22:240 BNP-indexering av skatterna på kemikalier i viss elektronik och avfallsförbränning

EU-dokument

COM(2022) 150 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fluorerade växthusgaser, om ändring av direktiv (EU) 2019/1937 och om upphävande av förordning (EU) nr 517/2014

COM(2022) 177 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd för personer som deltar i den offentliga debatten mot uppenbart ogrundade rättsprocesser och rättegångsmissbruk (strategiska rättsprocesser för att hindra offentlig debatt)

Motioner

med anledning av prop. 2021/22:100 2022 års ekonomiska vårproposition

2021/22:4707 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V)

2021/22:4714 av Jimmie Åkesson och Oscar Sjöstedt (båda SD)

2021/22:4716 av Ebba Busch m.fl. (KD)

2021/22:4720 av Annie Lööf m.fl. (C)

2021/22:4723 av Per Bolund m.fl. (MP)

2021/22:4725 av Johan Pehrson m.fl. (L)

2021/22:4727 av Ulf Kristersson och Elisabeth Svantesson (båda M)

med anledning av prop. 2021/22:207 Tydligare bestämmelser om ersättning vid avslag på ansökningar om tillstånd till avverkning i fjällnära skog

2021/22:4648 av Martin Kinnunen m.fl. (SD)

2021/22:4662 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD)

2021/22:4663 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M)

med anledning av prop. 2021/22:209 Förstärkt kontroll av produkter med dubbla användningsområden

2021/22:4695 av Håkan Svenneling m.fl. (V)

med anledning av prop. 2021/22:214 Stärkt rätt till personlig assistans – grundläggande behov för personer som har en psykisk funktionsnedsättning och ökad rättssäkerhet för barn

2021/22:4637 av Bengt Eliasson m.fl. (L)

2021/22:4638 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD)

2021/22:4640 av Margareta Fransson (MP)

2021/22:4641 av Pia Steensland m.fl. (KD)

2021/22:4642 av Sofia Nilsson m.fl. (C)

2021/22:4646 av Camilla Waltersson Grönvall m.fl. (M)

med anledning av prop. 2021/22:233 Nya uppgifter om den tilltalades ålder i straffprocessen

2021/22:4710 av Tobias Andersson m.fl. (SD)

2021/22:4726 av Johan Forssell m.fl. (M, KD)

§ 18 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 9 maj

2021/22:481 Ändamålsenlig utrustning till kvinnor inom försvaret
av *Alexandra Anstrell* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2021/22:482 Ett förbud mot muslimska friskolor

av *Richard Jomshof* (SD)

till statsrådet Lina Axelsson Kihlblom (S)

§ 19 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 6 maj

2021/22:1545 Relationen mellan Baltikum och Norden
av *Lars Püß* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2021/22:1546 En jämlik obesitasvård

av *Ulrika Jörgensen* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2021/22:1547 Betydelsen av friskfaktorer tidigt i livet

av *Ulrika Jörgensen* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

den 8 maj

2021/22:1548 Kejsarsnitt för förlossningsrädde

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2021/22:1549 Läkemedel till Ukraina

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2021/22:1550 Tryggad gödsel försörjning

av *Daniel Bäckström* (C)

till statsrådet Anna-Caren Säterberg (S)

2021/22:1551 Otrygghet för hyresgäster

av *Mikael Eskilandersson* (SD)

till statsrådet Johan Danielsson (S)

den 9 maj

2021/22:1552 A-traktorer

av *Lars Beckman* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:1553 Svenska romers rätt till upprättelse
av *Anders Österberg* (S)
till kulturminister *Jeanette Gustafsdotter* (S)

Prot. 2021/22:110
10 maj

§ 20 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 6 maj

2021/22:1494 Gammelsvenskby i Ukraina
av *Markus Wiechel* (SD)
till kulturminister *Jeanette Gustafsdotter* (S)

§ 21 Kammaren åtskildes kl. 18.45.

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 11 anf. 40 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.03 och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om återtagande av plats i riksdagen.....	1
§ 3 Anmälan om ersättare.....	1
§ 4 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 5 Meddelande om frågestund	1
§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
§ 7 Anmälan om faktapromemoria	2
§ 8 Ärenden för bordläggning	3
§ 9 Svar på interpellationerna 2021/22:469, 473 och 474 om plastpåseskatten	3
Anf. 1 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	3
Anf. 2 ANGELICA LUNDBERG (SD).....	4
Anf. 3 MAGNUS STUART (M).....	5
Anf. 4 HELENA BOUVENG (M).....	5
Anf. 5 HANNAH BERGSTEDT (S)	6
Anf. 6 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	7
Anf. 7 ANGELICA LUNDBERG (SD).....	8
Anf. 8 MAGNUS STUART (M).....	9
Anf. 9 HELENA BOUVENG (M).....	9
Anf. 10 HANNAH BERGSTEDT (S)	10
Anf. 11 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	11
Anf. 12 ANGELICA LUNDBERG (SD).....	11
Anf. 13 MAGNUS STUART (M).....	12
Anf. 14 HELENA BOUVENG (M).....	12
Anf. 15 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	13
§ 10 Svar på interpellationerna 2021/22:470, 471 och 472 om nya skatter och skattehöjningar	13
Anf. 16 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	13
Anf. 17 NIKLAS WYKMAN (M).....	14
Anf. 18 JASMIN FARID (M).....	15
Anf. 19 KJELL JANSSON (M)	16
Anf. 20 HANNAH BERGSTEDT (S)	17
Anf. 21 LARS BECKMAN (M)	18
Anf. 22 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	19
Anf. 23 NIKLAS WYKMAN (M).....	20
Anf. 24 JASMIN FARID (M).....	21
Anf. 25 KJELL JANSSON (M)	22
Anf. 26 HANNAH BERGSTEDT (S)	22
Anf. 27 LARS BECKMAN (M)	23
Anf. 28 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	24
Anf. 29 NIKLAS WYKMAN (M).....	24
Anf. 30 JASMIN FARID (M).....	25
Anf. 31 KJELL JANSSON (M)	26
Anf. 32 Finansminister MIKAEL DAMBERG (S).....	26
§ 11 Svar på interpellation 2021/22:465 om nya Skurubrons finansiering.....	27
Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	27

Anf. 34	JASMIN FARID (M)	27
Anf. 35	RICHARD HERREY (M)	28
Anf. 36	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	29
Anf. 37	JASMIN FARID (M)	30
Anf. 38	RICHARD HERREY (M)	31
Anf. 39	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	31
Anf. 40	JASMIN FARID (M)	32
Anf. 41	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	33
§ 12	Svar på interpellation 2021/22:466 om manipulerade	
	färdskrivare	34
Anf. 42	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	34
Anf. 43	THOMAS MORELL (SD)	34
Anf. 44	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	35
Anf. 45	THOMAS MORELL (SD)	36
Anf. 46	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	37
Anf. 47	THOMAS MORELL (SD)	38
Anf. 48	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	39
§ 13	Svar på interpellation 2021/22:468 om trafiksituationen	
	till följd av Förbifart Stockholm	39
Anf. 49	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	39
Anf. 50	THOMAS MORELL (SD)	40
Anf. 51	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	41
Anf. 52	THOMAS MORELL (SD)	42
Anf. 53	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	43
Anf. 54	THOMAS MORELL (SD)	44
Anf. 55	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	44
§ 14	Svar på interpellation 2021/22:455 om fäbodbruket som	
	riksintresse	45
Anf. 56	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	45
Anf. 57	PETER HELANDER (C)	46
Anf. 58	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	47
Anf. 59	PETER HELANDER (C)	47
Anf. 60	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	48
Anf. 61	PETER HELANDER (C)	48
Anf. 62	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	48
Ajournering		49
Återupptaget sammanträde		49
§ 15	Svar på interpellation 2021/22:464 om EU-	
	kommissionens kritik mot Sveriges jordbrukspolitik	49
Anf. 63	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	49
Anf. 64	MARIA GARDFJELL (MP)	50
Anf. 65	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	51
Anf. 66	MARIA GARDFJELL (MP)	52
Anf. 67	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	53
Anf. 68	MARIA GARDFJELL (MP)	53
Anf. 69	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	54
§ 16	Svar på interpellation 2021/22:467 om	
	bekämpningsmedel i naturgödsel	54
Anf. 70	Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S)	54
Anf. 71	MARIA GARDFJELL (MP)	55

Prot. 2021/22:110
10 maj

Anf. 72 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S).....	56
Anf. 73 MARIA GARDFJELL (MP).....	56
Anf. 74 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S).....	57
Anf. 75 MARIA GARDFJELL (MP).....	58
Anf. 76 Statsrådet ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S).....	58
§ 17 Bordläggning.....	59
§ 18 Anmälan om interpellationer	60
§ 19 Anmälan om frågor för skriftliga svar	60
§ 20 Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	61
§ 21 Kammaren åtskildes kl. 18.45.	61

Tryck: Elanders Sverige AB, Vällingby 2022