

Riksdagens snabbprotokoll

2024/25:45

Fredagen den 6 december

Kl. 09.00–14.56

Det justerade protokollet utkommer inom tre veckor eller vid den tidpunkt som talmannen bestämmer. Talare som vill göra anmärkningar mot snabbprotokollet ska anmäla detta senast kl. 12.00 den tredje vardagen efter sammanträdet.

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 15 november justerades.

§ 2 Anmälan om ordförande i utskott

Talmannen anmälde att *Peter Hultqvist* (S) valts till ordförande i sammansatta utrikes- och försvarsutskottet från och med den 5 december.

§ 3 Anmälan om vice ordförande i utskott

Talmannen anmälde att *Aron Emilsson* (SD) valts till vice ordförande i sammansatta utrikes- och försvarsutskottet från och med den 5 december.

§ 4 Anmälan om granskningsrapport

Talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till socialutskottet:
RiR 2024:22 Från vision till verklighet – sektorsansvaret i funktionshinderspolicen

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande
2024/25:UFöU1 Säkerhetspolitisk inriktning – Totalförsvaret 2025–2030

Skatteutskottets betänkande
2024/25:SkU8 Suspension av skatteavtalet med Ryssland

§ 6 Svar på interpellation 2024/25:158 om direktupphandling vid Universitetskanslersämbetet

Anf. 1 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Linus Sköld har frågat mig vilka ytterligare åtgärder jag bedömer krävs för att medborgarna ska känna trygghet inför att myndigheten följer gällande upphandlingsregler, vilka ytterligare åtgärder jag bedömer krävs för att medborgarna ska känna trygghet inför att myndighetens arbete inte kännetecknas av vänskapskorruption och jäv samt vilket ansvar jag har för att agera för att komma till rätta med de brister som Dagens Nyheter uppdagat.

Jag vill börja med att betona att jag ser mycket allvarligt på de uppgifter som har framkommit. Som jag skrev i mitt svar på den skriftliga fråga som Linus Sköld ställde den 17 oktober i år har Utbildningsdepartementet kallat upp generaldirektören för samtal och nu senast den 19 november haft ett uppföljande samtal med honom. Dialogen med generaldirektören har varit mycket rak och tydlig. Vi har i våra kontakter också försäkrat oss om att generaldirektören har en plan för att stärka förtroendet för myndigheten. Utbildningsdepartementet följer frågan i våra löpande kontakter med myndigheten på olika nivåer.

Som jag skrev i mitt svar på Linus Skölds tidigare skriftliga fråga ska statliga myndigheter följa gällande regelverk. Det inkluderar UKÄ. Nu pågår en prövning av Konkurrensverket vad gäller upphandlingsregler. Jag kan förstås inte föregripa denna prövning, men jag förutsätter att UKÄ vidtar de åtgärder som kan komma att krävas.

Linus Sköld frågar även vilka ytterligare åtgärder som jag bedömer krävs för att medborgarna ska känna trygghet inför att myndighetens arbete inte kännetecknas av vänskapskorruption och jäv. En myndighet beslutar själv i frågor om intern styrning, organisation och resursfördelning. UKÄ måste nu arbeta för att stärka förtroendet så att allmänheten kan känna trygghet inför myndighetens arbete.

Utbildningsdepartementet har en löpande dialog med myndigheten och följer utvecklingen noggrant.

Anf. 2 LINUS SKÖLD (S):

Herr talman! För att den här debatten ska bli begriplig för dem som lyssnar på den tänkte jag börja från början.

Det här handlar om vad som fram till i går var den senaste kända korruptionsskandalen som den här regeringen ansvarar för. Tidigare exempel finns, som till sättningen av den nationella säkerhetsrådgivaren som är barndomsvän med statsministern eller, för den delen, Anna Kinberg Batras vitt kända lapp i receptionen när hon skulle rekrytera på Länsstyrelsen i Stockholm. Avslöjandet i går var att Henrik Landerholm i sin tur har gjort skenutlysningar av tjänster och underlåtit att säkerhetspröva personal som ska hantera information om rikets säkerhet.

Det här ska dock handla om Universitetskanslersämbetet. Vad är det som har hänt där? Jo, Statskontoret kritiserade i en rapport Universitetskanslersämbetet för att ha höga konsultkostnader. Den tillträdande generaldirektören fattade det för mig helt obegripliga beslutet att ta in en konsult för att minska konsultkostnaderna. Inte nog med att han fattade detta obegripliga beslut; han fattade också beslutet att ta in en kompis utan att konkurrensutsätta kompisens tjänster. Det får man göra. Det kallas direktupphandling. Men när beloppsgränsen 700 000 kronor överskrids måste tjänsten konkurrensutsettas enligt gällande lag. Så skedde inte, utan konsultkompisen – som också tog in medlemmar ur sin familj för att utföra uppdraget – fortsatte att debitera upp till 1,2 miljoner utan att konkurrensutsettas.

Därtill kommer att konsultkompisen och generaldirektören har haft mejlväxling på generaldirektörens offentliga mejl och på ett mycket olämpligt sätt uttalat sig om medarbetares insatser och även hotat medarbetare i dialog eller dialog mellan generaldirektören, konsulten och medarbetaren.

Konsulten levererar till slut en rapport. Denna rapport kritiseras av personer i ledande ställning på myndigheten för att vara så undermålig och direkt adresserad till bara generaldirektören att den inte borde få se dagens ljus. Rapporten omarbetas lite grann, och sedan får den ändå se dagens ljus.

Så vitt framgår av medierapporteringen jobbar konsultkompisen på uppdrag kvar som coach till sin generaldirektörskompis.

Vad har Johan Pehrson för ansvar för detta? Johan Pehrson har ansvaret att agera, och Johan Pehrson har agerat genom att kalla upp generaldirektören till Utbildningsdepartementet.

Detta ger några följdfrågor. Är det slut därmed, om konsultkompisen fortfarande jobbar kvar för myndighetens räkning? Jag skulle vilja veta vad samtalen med generaldirektören innehöll. Har Johan Pehrson övervägt att agera på något mer resolut sätt i den här vänskapskorruptionsskandalen?

Anf. 3 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Det är väldigt viktigt, herr talman och kära åhörare, att vi håller oss till grundlagen. Av den framgår väldigt tydligt att det är Universitetskanslersämbetet som har att besluta i frågor om intern styrning, organisation och resursfördelning efter givet anslag. Vi styr såklart med instruktioner, regler och regleringsbrev, men i övrigt är det i Sverige myndigheterna själva som sköter verksamheten. Det är väldigt viktigt. Skulle jag tycka något annat, herr talman, skulle det bli KU-anmälan för statsrådet Pehrson.

Regeringen har gett Statskontoret i uppdrag att göra en myndighetsanalys av Universitetskanslersämbetet, ett uppdrag som redovisades i februari 2024. I analysen och rapporten framkom att myndigheten levererar goda resultat inom själva kärnverksamheten. Samtidigt pekade analysen ut vissa interna problem med till exempel styrning, vilket måste anses vara en bakgrund till att det som vi nu diskuterar har skett.

Regeringen för en kontinuerlig dialog med UKÄ, och vi har informerats om det interna förändringsarbete som pågår för att se till att man får mer effektivitet och en ännu bättre verksamhet.

Det är alltid så att vi har ett förtroende för myndigheter och myndighetsledningen så länge inget annat meddelas. Det är det som nu gäller. Vi har genom min statssekreterare haft två möten med generaldirektören för att se till att detta antas på ett bra sätt. Konkurrensverket har till uppgift att titta på själva upphandlingen, och därav är det ingenting som jag på något sätt kan föregripa.

Anf. 4 LINUS SKÖLD (S):

Herr talman! Det är ytterst glädjande att Johan Pehrson respekterar grundlagen. Vi har tidigare exempel i debatter liknande den här där han möjligen inte har gjort det.

Dock har Johan Pehrson och regeringen utnämningmakten till sitt förfogande. Det är inte bara myndighetsdialoger, regleringsbrev och instruktioner, utan det är också utnämningmakten som Johan Pehrson har till sitt förfogande.

I sitt interpellationssvar sa Johan Pehrson att han hade förvissat sig om att generaldirektören har en plan för att återupprätta förtroendet för myndigheten. Jag skulle vilja veta hur den planen ser ut, för än så länge är det ingenting som det går att se ett spår av i det offentliga. Det är ingenting som har lämnat myndighetens fyra väggar.

Jag skulle vilja att Johan Pehrson redogjorde för detta. Hur ser planen ut för att återupprätta förtroendet för UKÄ?

Det här är en otroligt förtroendeskadlig skandal, precis som de andra skandaler som präglas av vänskapskorruption som jag nämnde inledningsvis. Denna skandal bildar tillsammans med dem något som ger ett rätt klen förtroende för regeringens sätt att hantera den här typen av ärenden. Johan Pehrson borde vara intresserad av att förtroendet för regeringens förmåga att

styra landet på ett sätt som rymmer med good governance ökar.

Jag tycker därför att frågorna kvarstår. Överväger Johan Pehrson att göra något mer resolut än att kalla upp generaldirektören på en kopp kaffe? Och hur ser planen ut för att återupprätta förtroendet för myndigheten?

Anf. 5 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Vi har som bekant återkommande myndighetsdialoger med alla myndighetschefer inom mitt departements ansvarsområde men också inom andra. Där förs en hel del uppfriskande samtal, men exakt vad de samtalen innehåller är ingenting som jag återger.

Det är fullt möjligt för Linus Sköld och exempelvis utbildningsutskottet att i utskottsformat möta generaldirektörer om man har ett intresse för hur de ser på verksamheten och sådana mer direkta frågor.

Jag kan bara återigen konstatera att regeringen ser mycket allvarligt på de här uppgifterna. Därav har det förts två fokuserade myndighetsdialoger med generaldirektören för att återupprätta förtroendet. Det handlar om att UKÅ ska ha en bra och effektiv verksamhet där myndigheten fullföljer det uppdrag den har att genomföra. Det är inget annat UKÅ ska göra. Det är så man får god respekt, och det är så man får ett gott anseende och ett brett förtroende hos medborgarna för sin myndighetsuppgift.

Jag hör hur Linus Sköld försöker spinna en väv här, men vi får avvakta och se vad frågan om direktupphandling leder till. Den är anmäld till Konkursverket som ansvarig tillsynsmyndighet, och så länge den prövningen har sin gång kan inte jag som utbildningsminister uttala mig om den.

Anf. 6 LINUS SKÖLD (S):

Herr talman! Alltså, den här regeringen och dess vänskapskorruption! Statsministerns barndomsvän tillsattes på en opolitisk tjänst som nationell säkerhetsrådgivare. På opolitiska tjänster ska förtjänst och skicklighet vara vägledande. Anna Kinberg Batra satte upp en lapp i receptionen, och sedan tillsatte hon sina gamla kompisar på höga chefstjänster med feta löner på Länsstyrelsen i Stockholm. I går kom avslöjandet om att en likadan skenrekrytering har skett på Statsrådsberedningen i Regeringskansliet, utan säkerhetsprövning. Det här är låtsasrekryteringar.

När Johan Pehrson har ansvar för Universitetskanslersämbetet som myndighet väljer han att avstå från ingripande när skandaler som uppenbart är vänskapskorruption rullas upp. Johan Pehrson slingrar sig och säger att han inte kan delge vad som sägs mellan myndighetschefen och Utbildningsdepartementet. Nej, det må vara sant. Men en bättre plan för att återupprätta förtroendet för myndigheten än att bara godkänna business as usual – för det var väl det Johan Pehrson sa alldeles nyss – borde han ändå få fram.

Jag sammanfattar debatten med att det är klarlagt och avslöjat av Dagens Nyheter att omfattande vänskapskorruption och kass arbetsmiljö präglar arbetet på Universitetskanslersämbetet. Och Johan Pehrson väljer att göra ingenting åt saken.
(Applåder)

Anf. 7 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Ett viktigt uppdrag i den svenska förvaltningen är att departement eller ansvarigt statsråd, i det här fallet jag eller min statssekreterare, har löpande utvecklingssamtal. Men det är ingenting man bjuder in Linus Sköld till. Jag förstår att han gärna hade önskat få vara med, men jag lovar att vi drog på hårbåsen, som det heter, i utvärderingen för att förklara hur allvarligt vi ser på detta. Dessutom avvaktar vi naturligtvis den prövning som nu sker hos Konkursverket.

Oavsett om man pratar om CSN eller om enskilda universitet fattar också de ansvariga generaldirektörerna ibland beslut som man på goda grunder kan diskutera i efterhand och som kanske inte alltid har varit så lyckade. Då jobbar man med ett modernt närvarande och tydligt ledarskap och ser till att saker inte upprepas. Det är ett viktigt sätt att se till att myndighetschefer också vågar fatta beslut, för det finns väl ingenting man kan vara så orolig för som att ha myndigheter som inte fattar beslut.

Jag delar dock helt Linus Skölds uppfattning att alla beslut i varje myndighet ska vara helt korrekta. Samtidigt gäller att regeringen har förtroende för myndighetschefer tills något annat meddelas. Det betyder inte att vi inte har uppfriskande utvecklingssamtal.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2024/25:180 om regeringens arbete för att stärka studenters ekonomi och motverka skuldökningen

Anf. 8 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Nadja Awad har frågat mig om jag anser att det är ett problem att så många med studieskulder hamnar hos Kronofogden. Nadja Awad har också frågat mig om vilka åtgärder som jag och regeringen avser att vidta för att skapa ekonomiska lättnader för studenter och om en höjning av bidragsdelen i studiemedlet kan vara en sådan åtgärd. Vidare har Nadja Awad frågat mig om jag avser att vidta åtgärder inom mitt ansvarsområde för att motverka att människor hamnar hos Kronofogden. Nadja Awad har avslutningsvis frågat mig om jag och regeringen avser att sänka CSN:s påminnelseavgift.

Herr talman! Det svenska studiestödet är ett av världens mest generösa studiestödssystem. Studiestödet är grundläggande för en jämlik utbildning och ger alla oavsett bakgrund möjlighet att studera. Flexibla och väl avvägda beloppsnivåer river hinder och

möjliggör för människor att komplettera tidigare studier eller att studera vidare på en högre nivå.

Totalbeloppet inom studiemedlen, det vill säga studiebidraget och studielånet, avser i princip att täcka rimliga levnadsomkostnader under studietiden. Studiemedlen är också indexerade för att följa kostnadsutvecklingen i samhället. Det innebär att samhällets kostnadsökningar tas om hand genom att studiemedelsbeloppen räknas upp med det så kallade prisbasbeloppet. Det betyder att nivån på studiemedlet ökar om kostnaderna i samhället ökar.

Inom studiestödssystemet finns det även möjligheter till bland annat tilläggsbidrag för studerande föräldrar och tilläggs lån. Studiestödssystemet är också tänkt att fungera tillsammans med andra trygghetssystem såsom socialförsäkringssystemet. Studerande föräldrar och studerande under 29 år med låga inkomster kan till exempel ha rätt till bostadsbidrag.

Resultatanalysen i budgetpropositionen för 2025 visar att studiemedlens allmänna köpkraft har ökat och att studiestödet bidrar till ett högt deltagande i utbildning. Regeringen bedömer därför att totalbeloppet inom studiemedlen för närvarande är väl avvägt.

För att det generösa studiestödssystemet ska kunna upprätthållas ska lån också betalas tillbaka. Låntagare som inte betalar sina studieskulder innebär en ökad administrativ belastning för Centrala studiestödsnämnden, CSN. Sådana kostnader måste täckas. Om de inte täcks genom att låntagarna står för detta måste kostnaderna täckas på annat sätt, till exempel av skattebetalarna. Påminnelseavgiften är en del av systemet som bidrar till att den som tar studielån betalar tillbaka i tid.

Det är dock viktigt att poängtera att för de låntagare som av någon anledning har svårt att betala tillbaka på sina lån finns det särskilda trygghetsregler inom återbetalningssystemet. Det finns till exempel möjlighet att söka nedsättning av återbetalningen eller avskrivning av studieskulden. CSN informerar kontinuerligt om dessa trygghetsregler.

Regeringen följer utvecklingen på området noga. Det pågår för närvarande inget arbete med att se över påminnelseavgifterna.

När det gäller obetalda studieskulder är det givetvis ett problem för de enskilda som hamnar hos Kronofogdemyndigheten. Regeringen följer frågan om enskildas skuldsättning mycket noga. Regeringen har också i budgetpropositionen för 2025 aviserat att det finns ett behov av en översyn av studiemedelssystemet. En av utgångspunkterna för den aviserade översynen bör vara att tryggheten för de studerande värnas och att de studerandes skuldsättning beaktas.

Möjligheterna för enskilda att återbetala sina studieskulder stärks om utbildningen slutförs. En av regeringens huvudprioriteringar inom utbildningspolitiken är också att ge goda förutsättningar för att studera på utbildningar av hög kvalitet inom den kommunala vuxenutbildningen, yrkeshögskolan och högskolan.

Anf. 9 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret.

Vänsterpartiets syn på kunskap är att den är en demokratisk rättighet. En av de viktigaste förutsättningarna för att göra kunskap och utbildning tillgänglig för fler människor är ett studiestödssystem som ger social och ekonomisk trygghet för studerande på allt från vuxenutbildning till högskola. För att studiestödet ska fortsätta att ha den effekten anser Vänsterpartiet att det måste svara mot studerandes levnadsomkostnader. Det börjar nu förändras, herr talman, till det sämre på grund av att den här regeringen och Sverigedemokraterna, som i den här svåra ekonomiska krisen för hushållen, småbarnsfamiljerna och studenterna prioriterar att sänka skatten för de allra rikaste. Ministern säger att totalbeloppet inom studiestödet, det vill säga studiebidraget och studielånet, täcker rimliga levnadsomkostnader under studietiden. Men det gör det inte.

Matpriserna ökar, elnätsavgifterna stiger, hyreshöjningarna är högst på decennier, kollektivtrafikens priser ökar, läromedel kostar, kläder kostar och allt kostar mer. Det är så dyrt för våra studenter.

För fjärde året i rad presenterar SSCO Stockholms studentbudget. De redogör för hur den ekonomiska situationen ser ut för en genomsnittlig student i Stockholm 2024 minus med 4 585 kronor i månaden. Deras slutsats är därmed att en student i Stockholm inte kan täcka de nödvändiga utgifterna enbart med hjälp av studiestöd. För att ha råd måste studenter antingen arbeta vid sidan av studierna, låna pengar, använda eventuella besparingar, hitta alternativa lösningar för att finansiera sina levnadsomkostnader under studietiden eller dra ned på mindre akuta utgifter, exempelvis hälso-samma livsmedel eller tandvård.

I undersökningen framgår det att många studenter upplever sin ekonomiska situation som ansträngd och att många lever inom små marginaler. Mer än hälften av de tillfrågade studenterna uppgav att de känner sig stressade över sin ekonomi. När studier av ekonomiska skäl inte tillåts vara en heltidssysselsättning ökar risken för psykisk ohälsa. Så här svårt rent ekonomiskt ser det ut för många studenter runt om i landet, inte bara för dem som bor i huvudstaden. Så kan vi inte ha det, herr talman.

Om ministern bedömer att studiestödet för närvarande ligger på en rimlig nivå, en bra nivå, om ministern anser att en student kan leva på både studiebidraget och studielånet, som i år ligger 13 156 kronor per månad, har jag en fråga. Varför testar inte ministern att leva som en student gör? Pausa skattesänkningarna och de höga politikerlönerna som regeringen har gett sig själv och testa att leva som en student gör. Ministern och regeringen verkar ju inte tro att en vanlig student 2024 i Sverige går minus med 5 000 kronor i månaden.

Anf. 10 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Jag tackar för en mycket viktig fråga om förutsättningarna för kunskap.

Vi hörde nyss att kunskap är en demokratisk rättighet. Tillgången till kunskap, att sätta sig ned och studera hårt från måndag till fredag, förhoppningsvis med bra föreläsningar, intressanta seminarier och mycket lärarledd tid, som den här regeringen arbetar för att öka på utbildningarna på universitet och högskolor, är en rättighet. Det har förekommit siffror här i debatten, men det unika i Sverige i denna sifferexercis är bidragsdelen i studiemedelsbeloppet från och med januari 2025. Alla som studerar i Sverige får därmed 4 433 kronor i bidrag för att läsa och fylla sig själv med kunskap. Det är fantastiskt. Sedan får man låna 10 192 kronor per månad 2025. Det motsvarar ett totalbelopp om 14 625 kronor från och med 2025. Jag tycker att det är fantastiskt. Det är inte bara fråga om att jag tycker att det är fantastiskt och bra, utan det råkar också vara kraftigt jämfört med hur det är internationellt. Sedan är det såklart så att om man arbetar i Sverige kan man tjäna betydligt högre inkomst även på de arbeten som inte är särskilt högbetalda.

Vi vet att studiestödet är relativt generöst. En student kan alltså få 14 625 kronor från och med nästa år, och det är alldeles snart nästa år. CSN har granskat situationen hos högskolestuderande under 2024, och svaren visar på att de allra flesta har en god upplevelse av sin studiesituation – 74 procent anger att den är bra eller till och med mycket bra.

Sedan är vi såklart medvetna om att studerande inte är en homogen grupp. De kan uppleva sin situation väldigt olika och ha olika situationer till exempel vad gäller tillgång till bostäder, herr talman. Det är ju helt uppenbart. Vi vet till exempel att äldre studerande vid högskolor tenderar att uppleva sin ekonomi som betydligt mer ansträngd.

Jag vill återknyta till rapporten och peka på att den visar att de genomsnittliga uppgifterna bland högskolestudenterna är att de klarar sig bra och att den genomsnittliga studenten får totalbeloppet att räcka till. Men det är som sagt alltid så att det är mer otillräckligt på vissa håll, inte minst beroende på hyressituationen. Där är studiestödssystemet, som jag sa i mitt första svar, tänkt att kompletteras med att studerande föräldrar och studerande under 29 år med låga inkomster också kan ha rätt till bostadsbidrag.

Jag vill avslutningsvis peka på att det så kallade fribeloppet för den som studerar och vill ha ett extra arbete för att dryga ut och förbättra sin ekonomiska situation också är något som räknas upp från och med nästa år.

Anf. 11 TALMANNEN:

Jag förstår utbildningsministerns ambition att inkludera hela salen i sitt anförande, men våra ljudtekniker sliter sitt hår om man inte talar i mikrofonen.

(Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):
Feedbacken är kvitterad!)

Anf. 12 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Det spelar ju ingen roll hur mycket den här regeringen och ministern säger att man höjer studiebidraget med, för det är fortfarande otillräckligt.

Vi vet ju att studiestödet justeras upp varje år efter den kostnadsutveckling som vi ser ute i samhället. Men den justeringen utgår från väldigt låga belopp. Som jag inledde debatten med går studenter runt om i Sverige back med flera tusenlappar varje månad.

Det spelar alltså ingen roll hur regeringen försöker utmåla sig själv som en ambitiös regering som verkligen vill att studenterna ska kunna tro på att den här regeringen satsar på att höja den ekonomiska standarden för studenterna. Om man tittar på verkligheten och om man tittar på siffrorna ser man att nivån ändå inte är tillräcklig. Den justeras inte upp tillräckligt.

Om vi ska prata om konkreta förslag för hur studenternas ekonomiska standard ska kunna förbättras måste vi prata om hur man ska kunna värdera den högre utbildningen och studietiden som en heltidssystemställning.

Vänsterpartiet vill att andelen bidrag i studiemedlen ska öka för att skuldbördan inte ska bli mer betungande. Med högre bidrag och lägre lån underlättas också återbetalningen av studielånet. Vi vill inte skuldsätta studenter. Deras representation är redan tillräcklig bland dem som just nu har ärenden hos Kronofogden.

Den som studerar eller precis har börjat söka jobb ska också ha rätt till grundbeloppet i a-kassan. Under pandemin såg vi att arbetslösheten bland studenter ökade, och det är en grupp som inte har stora ekonomiska marginaler. Studerandevillkoret måste därför återinföras. Jag vill jättegärna höra vad ministern har att säga om det.

Dessutom samverkar studiestödet inte särskilt väl med socialförsäkringssystemet. Vänsterpartiet vill därför att ersättningssystemen reformeras så att de kopplas till studenters sysselsättning i stället för till om de får studiestöd, för ingen student ska löpa risk att stå utanför sjukförsäkringen.

Även bostadsbidraget behöver reformeras så att alla studenter oavsett ålder kan söka det. Alternativet är ett eget regelverk för studenter där hanteringen av bostadsbidraget tas över av CSN. Det skulle förenkla om man kunde söka studiebidrag och bostadsbidrag på samma ställe. Dessutom skulle fler få reda på att det här bostadsbidraget finns. Det är faktiskt väldigt många studenter som inte känner till det över huvudet taget. Hur ser ministern på det?

När det gäller det ökande studieskuldsberget hos Kronofogden som jag nämnde har de senaste två årens ökning varit ovanligt stor. CSN har tittat på återbetalningen av studielån och hur det ser ut bland dem som har genomgått skuldsanering. Det har haft positiv inverkan på återbetalningen – två av tre betalar enligt plan till CSN efter skuldsanering. Vill den här regeringen möjliggöra för fler att genomgå skuldsanering?

Det sjunkande ränteläget har blivit en lättnad för många hushålls ekonomi, men räntan på studielån från CSN går nu åt motsatt håll. Prognosen för 2025 är en

höjning till 1,97 procent från årets 1,23 procent. Också förra året höjde den här regeringen räntan. Är det en rimlig prioritering av den här regeringen att varje år höja CSN-räntan?
(Applåder)

Anf. 13 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! För att börja bakifrån med räntan på CSN-lån är ju den väldigt mycket lägre än marknadsräntorna. Den har dock en viss eftersläpning på så sätt att när räntorna sjunker följer den inte med ned direkt.

En tid var den stora diskussionen i olika ekonomiska forum om man skulle låna till att betala tillbaka till CSN för att det skulle vara bättre eftersom räntorna på marknaden var så låga. När räntorna under en tid ökade följde inte räntan hos CSN med upp, och nu när räntorna tenderar att sjunka tack vare regeringens mycket ansvarsfulla ekonomiska politik för att bekämpa inflationen tillsammans med andra följer den räntan inte med ned i samma omfattning. Det sker en eftersläpning. CSN har inga vinstsyften med sina lån, utan systemet ska betala sig självt.

Vi ser naturligtvis situationen för studenter och följer den mycket noggrant. Det är också viktigt att se till att utbildningarna håller så hög kvalitet att de ger goda förutsättningar för arbete efter avslutade studier. Lura är ett starkt ord, herr talman, men annars har man ju så att säga lurat studenterna att sätta av år av sitt liv. Trots att de får väldigt mycket bidrag för att studera har de kanske också lånat pengar. Då är det väldigt allvarligt om utbildningarna inte håller toppkvalitet, för det kan ju innebära att den som studerat inte får något jobb och att de lånade pengarna helt enkelt har slängts i sjön. Det är ju inte bra, så det är en avgörande fråga.

Sedan är det en ständig avvägning. Det är personer som generellt sett väljer att investera sin tid och sin kraft i sina egna kunskaper. Det kan vara en examen som leder till att man får ett betydligt mer välbetalt jobb. Man får goda förutsättningar att utveckla sin karriär under hela livet, och man kan om man läser vidare senare i livet gå in och bygga detta på en mycket högre nivå. Då är det rimligt att man själv lånar en del till det. Annars skulle andra personer som inte studerar vidare, i alla fall inte direkt, kanske inte tycka att det är så mycket värt att gå och jobba om de som studerar får allting i bidrag.

Nu är det inte det som sägs här, men det handlar om avvägningen. Beloppet på över 4 000 är ett rent bidrag, en ren uppmuntran för att man ska läsa vidare, för högre utbildning är så viktigt för Sverige. Men det är också viktigt för individen, och därför måste man ha en egen insats.

Jag hör retoriken om att riksdagsledamöter och statsråd höjer sina arvoden. Det är oberoende enheter som granskar detta för att ersättningen för att vara både riksdagsledamot och statsråd ska vara rimlig. Så har det varit i många år, och det är inget jag tycker att vi ska överge.

Vi följer detta noga, men vi har inga planer på att öka de, åtminstone internationellt sett, mycket stora bidrag man får när man studerar i Sverige.

Anf. 14 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Det svenska studiestödssystemet har varit ett av världens mest generösa, men det håller nu på att urholkas på grund av den här regeringen och Sverigedemokraterna. Man prioriterar skattesänkningar för de allra rikaste och att höja sina egna politikerlöner. Det är detta som faktiskt har gjorts; det är det förslag som har presenterats i höstens budgetproposition. Av 60 miljarder i budgetutrymme har man använt nästan hälften till skattesänkningar som gynnar de allra rikaste i det här samhället. Och man har inte valt att stoppa den automatiska höjningen av politikerarvodet. Det är alltså inte någon osanning jag har presenterat här.

Ministern säger att den här regeringen fortsätter att följa studenternas ekonomiska situation väldigt noggrant, men hur länge ska man göra det? Den här regeringen har mindre än två år kvar av regeringsmakten innan svenska folket förhoppningsvis röstar bort den.

Jag har ställt ett antal frågor om hur man kan stoppa den påverkan på studenternas ekonomi som vi ser – de går back med flera tusen kronor varje månad, runt om i landet. Jag har nämnt ett antal förslag. Men jag uppfattar det inte som att ministern och regeringen vill gå fram med förslagen om att se den studietid som studenterna lägger ned som en heltidssysselsättning och därmed se till att de har en skälig levnadsstandard. Detta ska behandlas med samma seriositet som studenterna tillämpar när de utbildar sig.

Jag vill tacka för den här debatten.

Anf. 15 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Tack, ledamoten, för debatten! Denna fråga är viktig. Vi behöver ha unga människor som vill investera i sig själva och för Sverige genom att utbilda sig. Det är otroligt viktigt med utbildning och att man med gott stöd och egen kraft och energi satsar för att se till att man på bästa sätt kan bidra i samhällsbygget, tillsammans med alla andra.

I ett tidigare inlägg nämnde jag lite om CSN-rapporten, som går igenom studenternas studiesociala situation och hur man generellt sett upplever sig ha det. Det visar sig i rapporten att de genomsnittliga utgifterna för högskolestudenter är cirka 12 500 kronor i månaden. Därmed bör totalbeloppet, det vill säga ett mycket generöst bidrag och lånedelen, som till skillnad från i många andra länder ges till villkor under de marknadsmässiga, räcka till. Det finns också förstärkningsmöjligheter om man har barn eller hög hyra eller är under 29 år. Tanken är att så gott det går väva ihop de sociala trygghetssystemen så att de också ska omfatta studenter.

Detta gör att söktrycket till svenska utbildningar är högt. Man måste dra slutsatsen att många upplever att det är viktigt att studera och att förutsättningarna är

goda. Både kvaliteten på utbildningarna och att följa den studiesociala situationen för studenterna är avgörande för framtiden, herr talman.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellationerna 2024/25:228 och 229 om diskriminering av elever i skolan

Anf. 16 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L):

Herr talman! Nadja Awad och Daniel Riazat har frågat mig vilka skolpolitiska åtgärder jag avser att vidta med anledning av de uppgifter som framkommit om skolan i Diskrimineringsombudsmannens rapport om förekomsten av diskriminering.

Diskrimineringsombudsmannens rapport visar på allvarliga problem i svensk skola. Det är fullständigt oacceptabelt att elever diskrimineras. Skolan ska vara en trygg och säker plats för alla elever. Att man känner sig trygg och får det stöd man behöver är en förutsättning för att må bra och trivas i skolan men även för att kunna ta del av undervisningen.

Regeringen har därför gett en särskild utredare i uppdrag att föreslå åtgärder för att varaktigt förbättra tryggheten och studieron i skolan. I uppdraget ingår bland annat att föreslå åtgärder som säkerställer att nolltolerans råder mot alla former av trakasserier och kränkande behandling, inklusive mobbning. Det ingår också att föreslå åtgärder för att skolors arbete mot mobbning, trakasserier och kränkande behandling på ett mer systematiskt sätt ska vila på vetenskaplig grund och beprövad erfarenhet.

Jag konstaterar också att alltför många elever inte får tillgång till effektiva stödinsatser i tid. För att komma till rätta med problemet behöver skolan få bättre förutsättningar att möta varje elev. Därför har Utredningen om en förbättrad elevhälsa (U 2024:01) i uppdrag att lämna förslag som stärker elevhälsan och att se över regleringen av stödinsatser i skolan. Utredningen ska bland annat lämna förslag som innebär att det ska bli enklare att placera elever i mindre, flexibla undervisningsgrupper eller att ge elever enskild undervisning.

I budgetpropositionen för 2025 föreslås även ett samlat statsbidrag för personalförstärkningar i skolan för att bland annat stärka skolornas förutsättningar att öka tryggheten och studieron i skolan, avlasta lärare, förbättra elevhälsan och bättre kunna möta elevers behov av stöd. Regeringen föreslår att det sammanslagna statsbidraget, som ska ersätta befintliga statsbidrag, förstärks med 850 miljoner kronor för 2025.

Utöver dessa åtgärder har regeringen beslutat om ett stort antal insatser för att motverka rasism och diskriminering, bland annat i skolan. Forum för levande historia genomför utbildningsinsatser om olika former av rasism genom historien och i dag, riktade till bland annat skolpersonal. Statens skolverk har i uppdrag att tillsammans med Forum för levande historia vidareutveckla och följa upp verktyget för systematiskt arbete

med demokratistärkande insatser i bland annat skolväsendet för att motverka nutida uttryck för antisemitism och andra former av rasism. Därutöver har regeringen gett Diskrimineringsombudsmannen i uppdrag att utveckla och sprida kunskap om afrosvenska elevers utsatthet för rasism och diskriminering i grundskolan och gymnasieskolan.

Elever ska kunna gå till skolan fyllda av förväntan, inte med en klump i magen på grund av rädsla eller oro. Diskriminering och rasism hör inte hemma i svensk skola.

Anf. 17 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Jag tackar skolminister Lotta Edholm för svaret.

Det gläder mig väldigt mycket att skolministern började sitt interpellationssvar med att konstatera att det är fullständigt oacceptabelt att elever diskrimineras och att Diskrimineringsombudsmannens rapport visar på allvarliga problem i svensk skola.

Det som jag kommer att ta upp i mitt första anförande kan uppfattas som irrelevant. Men det hör ihop med dagens debatt om diskriminering och att bejaka människors rättigheter, vilket är att den regering som ska tackla diskrimineringen inom svensk skola också bör vara en regering som håller löftet om att se till att de mänskliga rättigheterna tillgodoses i Sverige.

Herr talman! Den här debatten är så extremt absurd för mig på ett sätt, att jag står här och kräver svar från regeringen på hur den har tänkt stoppa diskrimineringen av de mest utsatta barnen och unga i svensk skola så att det inte finns några hinder mot att få tillgång till sina mänskliga rättigheter.

Jag själv och väldigt många andra i Sverige upplever att den här högerregeringen ofta kränker våra mest grundläggande mänskliga rättigheter. Det gäller hur man pratar om människor, hur man värderar människor och vilken politik det är man driver.

Det är väldigt många i dag som inte mår bra. Det är många som känner hopplöshet och helt enkelt känner sig väldigt rädda över vart samhällsutvecklingen är på väg. Jag talar för alla i Sverige som sedan valet 2022 har upplevt att den här regeringen konstaterar att det är skillnad på folk och folk.

Hur ska vi kunna förlita oss på regeringens arbete mot diskriminering för människors rättigheter när det upprättas visitationszoner i förorter, när regeringen vill utveckla ett angiverisamhälle i Sverige, när Sveriges statsminister gör skillnad på muslimer och judar, när det görs en tydlig skillnad på palestinier och israeler och på palestinier och ukrainare? Hur tror ni att det känns som muslim, vilket jag är, att få höra hur regeringen pratar om muslimer och islam, där vice statsministern använder muslimer som ett politiskt slagträ? Hur tror ni att det känns när regeringen tillåter sitt största regeringsunderlag, Sverigedemokraterna, att totalt bedriva en häxjakt på muslimer och islam? Hur tror ni att det känns att höra de som har invandrat eller flytt till Sverige utmålats som lata, farliga, potentiella kriminella, därför att det är en framgångssaga för

regeringen att göra det svårare för människor att komma till Sverige? Regeringen vill ju inte ens stoppa terrorstaten Israels folkmord, apartheid och ockupation i Palestina.

Allt detta som jag nämnt nu påverkar hur våra barn och unga blir bemötta ute i samhället, hur barn och unga blir behandlade i skolan, där de spenderar den största delen av sin tid. Det påverkar också deras självbild och hur de mår när deras folkvalda pratar så här dåligt om dem.

På vilket sätt ska jag och alla andra som lyssnar på oss i kammaren eller ute i samhället tro att den här regeringen värdesätter ett antidiskrimineringsarbete och mänskliga rättigheter så pass högt att de genuint vill stoppa diskrimineringen i samhället och exempelvis i skolan?

Därför vill jag inleda debatten med att fråga skolminister Lotta Edholm och regeringen: Anser ministern och regeringen att de är försvarare av våra grundläggande mänskliga rättigheter?
(Applåder)

Anf. 18 DANIEL RIAZAT (V):

Herr talman! Jag vill börja med att instämma i allt det som min kollega Nadja Awad har sagt från talarstolen.

Jag lämnade in en interpellation gällande afrosvenska barns situation i den svenska skolan och risken för diskriminering med anledning av Diskrimineringsombudsmannens rapport som släpptes häromveckan. Detta är långt ifrån den första rapporten som visar på att rasism är ett stort samhällsproblem och att det också i hög grad förekommer i skolan. Det är inte den första rapporten som säger att afrosvenska barn har en extra dålig situation när det kommer till att bli utsatta för diskriminering i den svenska skolan.

Stiftelsen Friends har år efter år sagt att rasism är den största grunden till diskriminering i den svenska skolan. Rädda Barnen har år efter år tagit fram rapporter som visar att rasism är den största diskriminering som sker i skolan. Det sker mellan elever, det sker från personal gentemot elever och det sker från elever gentemot personal.

Jag ställde denna fråga förra veckan till statsminister Ulf Kristersson med anledning av Diskrimineringsombudsmannens rapport: Jag undrar om Ulf Kristersson och hans högernationalistiska regering har en plan för att se till att Sverige ska följa internationella lagar gällande diskriminering och därmed säkra att alla afrosvenska, judiska och muslimska barn som utsätts för rasism aldrig ska behöva utsättas för det i framtiden. Då blev svaret: Det händer att jag på allvar ifrågasätter vänsterns ärliga motiv i dess antirasismretorik. Förra året gjorde en del människor allt de kunde för att förnedra och håna muslimer genom att bränna Koranen. Även om det är lagligt så jag gång på gång: Gör det inte! Då var det ingen som frågade om jag inte såg allvarligt på antisemitismen. Nu säger jag: Sluta upp med era antisemitiska trynen! Sluta upp med att säga att staten Israel inte har rätt att existera och att judar är

skyldiga till allt världens elände! Nu får jag i stället gång på gång frågan om jag inte är bekymrad över islamofobin. Det är ett sådant hyckleri.

Jag hade alltså ställt en fråga om afrofobi i skolan, och det här var svaret från statsministern. Frågan om afrofobi i den svenska skolan bemöts alltså inte ens från regeringen.

Skolministern har varit bättre på det, måste jag säga. I svaret finns det ändå ett erkännande av att det här är ett problem. Det lyfts också fram exempel på åtgärder som regeringen har vidtagit. Jag vill då bara gå igenom de tre åtgärderna.

Den ena handlar om Forum för levande historier uppdrag. Detta uppdrag har funnits länge. Det är inte denna regering som har tillsatt den. Men rasismen fortsätter likväl i den svenska skolan.

Den andra frågan handlar om att Diskrimineringsombudsmannen har fått i uppdrag att utveckla och sprida kunskap om afrosvenska elevers utsatthet för rasism – jättebra. Därför har nu också DO släppt denna rapport. Men vad gör man åt detta? Den tredje frågan är hur man med trovärdighet kan prata om att man som regering står upp mot diskriminering och rasism när hela detta regeringsunderlag vilar på röster från ett parti grundat i nazismen? Hur kan man på allvar mena att ett parti vars historia går ut på att kränka människor på grund av deras så kallade ras eller huruvida man har en funktionsnedsättning eller inte? Kan det partiet och den regeringen anses vara trovärdiga i denna fråga?

Faktum är att den enda företrädaren för de borgerliga partierna som inte vilar sitt mandat på de högerextrema är talmannen Andreas Norlén, som har fått röster från alla i den här riksdagen.
(Applåder)

Anf. 19 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L):

Herr talman! Som jag sa i mitt interpellationssvar handlar det om flera olika saker för att komma till rätta med de stora problemen som svensk skola har.

Rapporten är ju allvarlig på många olika sätt. Diskrimineringsombudsmannen har därför fått i uppdrag att utveckla och sprida kunskap om afrosvenska elevers utsatthet just för diskriminering och ren rasism i grundskolan och gymnasiet. I detta arbete ingår också att sammanställa och analysera de anmälningar som kommer in, så att man får en bra verklighetsuppfattning. Men man ska också genomföra dialoger med representanter för civilsamhället i de här frågorna.

Jag tycker att det är ett viktigt arbete. Men det är också viktigt med ett arbete som förändrar lagstiftningen på en rad olika områden. Då finns det två stora utredningar som berör detta.

Den ena är Utredningen om trygghet och studiero. Vi har skolor som är alldeles för stökiga och där elever är utsatta för mobbning, diskriminering och rasism, och skolorna är helt enkelt inte tillräckligt bra på att hantera detta.

Den andra är den stora utredningen om elevhälsa. Jag menar att vi i större utsträckning måste ha en elevhälsa där vi vet att det ingår olika personalkategorier,

till exempel, men också att elever faktiskt får särskilt stöd mycket tidigare än i dag. Man ska ju komma ihåg att en del av de elever som betar som allra värst också är elever som ofta har ganska stora behov av särskilt stöd för att klara sig i skolan.

En lång rad åtgärder vidtas nu, men jag tycker att uppdraget till Diskrimineringsombudsmannen är viktigt för att skapa sig en bild och kunna ge skolorna verktyg för hur man ska arbeta i de här frågorna. Mobbning, rasism och diskriminering hör inte hemma i svensk skola.

Anf. 20 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Jag skulle vilja gå in lite mer specifikt på de olika förslag på åtgärder som Diskrimineringsombudsmannen lyfter upp i den årliga rapporten om diskriminering.

Utbildningsanordnare ska enligt diskrimineringslagen ha riktlinjer och rutiner för verksamheten i syfte att förhindra trakasserier. Som det står i rapporten följer skolorna dock inte alltid dessa rutiner och riktlinjer. Detta förekommer också att skolor brister i sin skyldighet att utreda och åtgärda trakasserier. Det framkommer både i anmälningar till DO och i dialoger med organisationer i civilsamhället.

DO har också fått in ett antal anmälningar från skolpersonal om att rektor eller huvudman inte tar anmälningar om diskriminering på allvar, oavsett om det rör afrosvenska elever eller elever med funktionsnedsättningar. I DO:s dialog med företrädare för organisationer i civilsamhället uppges även att rektorer agerar bromskloss vid anmälningar om diskriminering, så att anmälningarna aldrig når skolans huvudman. Detta står i total strid med skolans anmälningsskyldighet enligt skollagen.

Min första fråga är på vilket sätt regeringen ska säkerställa att skolor följer diskrimineringslagen. Här är det viktigt att regeringen inför jämlikhetsdata. Vi behöver, likt två tredjedelar av världens länder, få information om hur olika diskrimineringsgrunder är fördelade i populationen och hur de samverkar med varandra, så att vi får kunskap om förekomsten och effekterna av diskriminering. Min andra fråga är alltså hur regeringen ser på jämlikhetsdata och på att införa det.

Utbildningsinsatser av Forum för levande historia och Diskrimineringsombudsmannen är bra för att sprida kunskap om rasism och diskriminering, i synnerhet om afrosvenska elevers utsatthet för rasism och diskriminering i grundskolan och gymnasieskolan, men hur ska detta följas upp? Skolverket borde få i uppdrag att ta fram en konkret handlingsplan gällande skolors arbete mot rasism, och Skolinspektionen bör som en del av det ordinarie inspektionsuppdraget få i uppdrag att följa upp skolornas arbete mot rasism. Min tredje fråga är hur regeringen ser på det.

Flera statliga utredningar har faktiskt föreslagit att Skolinspektionen även ska ansvara för att hantera kränkningar i skolan enligt diskrimineringsgrunderna. En till fråga är om även detta är något man kan se över.

Elever med funktionsnedsättningar får inte tillgång till effektiva stödinsatser i rätt tid – eller över huvud taget. För att komma till rätta med detta problem behöver skolan få bättre förutsättningar att möta varje elev. Som skolministern vet har jag dock i många tidigare debatter med henne undrat hur det ska vara möjligt när det sker nedskärningar i skolor över hela landet. Det är de största nedskärningarna på 30 år. Regeringens – vad är det – 850 miljoner kronor för personalförstärkningar i skolan är ingenting när skolorna sammanlagt har miljarder i underskott. Personal blir av med sina jobb, elevgrupperna blir större och stödinsatser sätts inte in i tid. Hur ska det öka tryggheten? Hur ska detta avlasta lärare och förbättra elevhälsan? Jag vill ha ett svar på det.

Det är också tydligt utifrån Skolinspektionens granskningar att det finns otillräcklig kunskap om hur undervisningen kan utformas för att den ska fungera bra för elever med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar som adhd och autism. Hur ser skolministern på att tillsätta en utredning som utvärderar och föreslår utvecklingsområden för skolans kompetens kring neuropsykiatriska funktionsnedsättningar?

Anf. 21 DANIEL RIAZAT (V):

Herr talman! Jag vill fortsätta där jag var i mitt tidigare anförande. Vi har alltså en situation där olika organisationer, statliga myndigheter, civilsamhället – som ministern själv nämnde – och olika organ har kikat på detta. De har kommit fram till exakt samma sak, nämligen att rasismen är ett stort samhällsproblem i Sverige och att skolan inte är en isolerad ö, vilket leder till att rasismen också är ett stort problem i skolan.

Vänsterpartiet har tidigare lagt fram förslag som handlar om att ge Skolinspektionen olika uppdrag om att jobba mot diskrimineringen men också om jämlikhetsdata, som Nadja Awad nämnde tidigare. Då har regeringspartierna röstat nej.

Diskrimineringsombudsmannen skriver väldigt tydligt att diskriminering fortfarande är ett stort och allvarligt problem i samhället. Minst 500 000 människor upplever sig diskriminerade varje år. När man har gått in och kikat på detta grupperar man på olika sätt vilka som påverkas mest av diskrimineringen. Där kunde man konstatera att både elever med funktionsnedsättningar och elever med utländsk bakgrund rådde illa ut väldigt ofta.

Apropå att skolan inte är en ö som är isolerad från resten av samhället kan man fråga sig hur barn i ett land där statsministern säger att islamofobi inte är lika farligt som antisemitism ska känna sig trygga. Hur ska barn i ett land där regeringen föreslår angiverilagar, som i en hel del auktoritära och icke-demokratiska stater, känna att de är säkra och inte utsatta för diskriminering? Hur ska barnen vars modersmålsundervisning just nu ifrågasätts känna sig hemma i Sverige, när det största partiet i regeringsunderlaget säger att barn inte ska få lära sig annat modersmål än svenska? Barn kollar på en politisk debatt från riksdagen och hör denna regering prata om återvändarbidrag och om att sätta in

visitationszoner där poliser ska få göra lite som de vill, lite när de vill och lite var de vill – fast vi vet att ”var” är i förorten. Hur ska de barnen få känna att de inte är utsatta för diskriminering?

Jag menar att frågan om diskriminering och afrofobi i skolan inte är en fråga som enbart handlar om diskriminering och afrofobi i skolan. Den handlar om det samhällsklimat som har byggts upp. Sverige gick från att absolut inte vara perfekt – vi har också en mörk historia av rasism gentemot samer och många andra grupper – till att ändå bli ett välfärdssamhälle som stod upp för jämlikhet och allas lika värde. Vi blev kända för det över hela världen och sågs som ett föredöme när det gäller frågan om antirasism. Vi har gått från det till att vara ett land där politiska företrädare med ena handen säger att de har gett uppdrag till Forum för levande historia för att jobba mot rasismen, och med andra handen själva institutionaliserar rasismen så att den blir en del av det här samhället.

Det är inte värdigt ett land som Sverige att ha politiker och en regering som låter politiken vila på ett parti som har rötterna i nazismen. Det är klart att elever är utsatta för afrofobi, islamofobi och antisemitism i ett sådant land.

Anf. 22 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L):

Herr talman! Som jag nu har påpekat ett antal gånger är rasism och diskriminering naturligtvis helt oacceptabelt i svensk skola. Det är också alldeles uppenbart för den som läser skollag och läroplaner att det enligt de papperen och handlingarna inte bara finns en uppgift att motverka rasism och diskriminering utan också en uppgift att agera när det inträffar.

Nadja Awad säger att det finns mängder av riktlinjer som inte följs. Det är helt sant. Så är det på många områden. Min slutsats av detta är att svensk skola behöver mer av regleringar. När föräldrar kliver in genom skolans dörrar ska de veta vad en skola är och att vi har regleringar som till exempel säkerställer att det finns en väl fungerande elevhälsa, att lärare är utbildade och att de har kunskap om skollag, läroplaner och så vidare.

Jag tillhör dem som tycker att skolsystemet är av nationell vikt. Vi behöver ett skolsystem som håller ihop och som bygger på lagar och regler som faktiskt följs.

Men det är också viktigt att påpeka att det finns luckor i den lagstiftning vi har. Vi behöver skärpa lagstiftningen på en rad områden, inte minst när det gäller trygghet och studiero. I dag är det svårt för lärare att agera när elever till exempel utsätter andra för trakasserier.

Vi har ett problem. En av dessa interpellationer handlar om diskriminering av elever med funktionsnedsättningar. Det är klart att det är extremt allvarligt att det förekommer. Men skolan har också svårt att agera när det förekommer.

Jag är helt övertygad om att de utredningar som nu jobbar och som kommer att lägga fram sina förslag

under våren kommer att ge svar på en del av de frågor som ställs här i kammaren i dag.

Anf. 23 NADJA AWAD (V):

Herr talman! Utifrån debatten med skolminister Lotta Edholm i dag upplever jag att vi håller med varandra om väldigt mycket. Vi måste stoppa diskrimineringen av afrosvenska elever och av elever med funktionsnedsättningar. Det innebär att vi måste skärpa lagstiftningen. Resurser behöver tillsättas. Och relevanta aktörer måste få ytterligare uppdrag för att kunna möjliggöra detta.

Jag och min kollega Daniel Riazat har lyft upp ett antal exempel som jag tycker att regeringen borde ta vidare. Vi borde alltså göra en kraftsamling tillsammans för att stoppa diskrimineringen ute i samhället. Inget barn, ingen ung och ingen elev ska bli dömd vid dörren när det bara handlar om föreställningar som grundar sig i hudfärg, etnicitet, religion eller funktionsnedsättning. Vi kan inte ha ett samhälle där människor döms på förhand på grund av föreställningar om dem och där de underordnas i ett slags hierarki. Så kan vi inte ha det.

Vi har lyft upp att skolor inte följer diskrimineringslagen. Det ska man inte få komma undan med. Många olika slags organisationer ute i samhället säger att det är viktigt med jämlikhetsdata. Det är inte bara de som säger det. Även FN har kritiserat Sverige för att man inte infört detta. Det handlar också om utbildningsinsatser för skolans personal och om att man ska stoppa nedskärningar inom svensk skola så att stödinsatser kan sättas in i tid.

Detta är konkreta förslag för hur man kan stoppa diskrimineringen ute i samhället.

Anf. 24 DANIEL RIAZAT (V):

Herr talman! Jag vill tacka skolministern för svaren i dag. Jag vill också säga att Vänsterpartiet delar uppfattningen att det är staten som ska ha huvudmannskapet för den svenska skolan. Där är vi överens. Skillnaden är väl att Liberalerna tycker att olika typer av vinstdrivande företag ska få finnas inom det systemet. Vi anser att skattemedel ska gå till det som de är avsedda för och inte till annat.

Men jag ska hålla mig till ämnet. Då vill jag upplysa skolministern och andra om att frågan om rasism och diskriminering inte enbart handlar om trygghet och studiero. Även i de lugnaste klassrum och skolor förekommer rasism och diskriminering.

När det gäller diskriminering av afrosvenska barn, muslimska barn, judiska barn och samiska barn – det handlar om alla barn som utsätts för olika typer av diskriminering – blir det fel, menar jag, att prata om detta bara som ett brett trygghetsproblem. Det är nämligen inte det. Det handlar inte bara om studiero.

Vad det handlar om är att tusentals elever går runt med ont i magen för att de blir dömda på olika sätt – av personal eller andra skolelever. Det handlar om att elever tappar framtidstron när de inte känner sig som en del av gemenskapen i vårt samhälle. Detta förvärras

såklart av att vi har en regering som är högnationalistisk.

Men skolministern är överens med oss om att vi ska göra något åt detta. Jag ser fram emot att vi kan sitta ned tillsammans och prata om och komma fram till olika åtgärder. Jag ser fram emot att skolministern lovar att det inte blir så att ett visst parti som regeringen vilar på får bestämma att så inte får ske. Rasismen måste upphöra i skolan nu.

Anf. 25 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L):

Herr talman! Jag tackar för denna väldigt viktiga debatt.

Det är oacceptabelt att elever är utsatta för diskriminering oavsett grunderna för det. Ingen elev ska diskrimineras. Men jag vill nog ändå hävda att detta också är en fråga om trygghet. Om man utsätts för diskriminering och rasism är nog otrygghet en av de viktigaste känslor som man har. Man går till skolan och kan inte vara helt säker på att man inte blir utsatt för diskriminering eller rasism. Det är klart att det är samma typ av otrygghetskänsla som man får om man blir mobbad av något annat skäl eller blir mobbad utan att det ens finns något skäl till mobbningen.

Jag menar att frågan är viktig. Jag menar även att regeringen genom en rad olika utredningar nu har vidtagit åtgärder. Det är också viktigt med det uppdrag som Diskrimineringsombudsmannen har, att informera om detta, att se till att skaffa sig mer kunskap och så vidare.

Tro mig! Jag tar denna fråga på stort allvar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2024/25:192 om kringgåenden av sanktionerna mot Ryssland

Anf. 26 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Aida Birinxhiku har frågat bistånds- och utrikeshandelsminister Benjamin Dousa om vilka konkreta åtgärder statsrådet avser att vidta för att säkerställa att sanktionerna mot Ryssland inte kringgås. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Ryssland fortsätter sitt brutala anfallskrig mot Ukraina, vilket har långtgående konsekvenser för civilbefolkningen och utgör ett allvarligt hot mot den europeiska säkerheten. Därför behöver trycket på Ryssland öka bland annat genom ytterligare sanktioner samt genom att säkerställa efterlevnaden av redan införda sanktioner.

Regeringen arbetar aktivt i båda dessa spår för att motverka kringgåendet av Rysslandssanktionerna via tredje land. Bland annat föreslår och driver regeringen på för ytterligare åtgärder i sanktionspaketet som syftar till att täppa till kryphål och motverka kringgåendet. Ett flertal av de förslag som Sverige initierat har införlivats i sanktionerna, till exempel åtgärder som

riktar sig mot skuggflottan och rysk export av naturgas.

Utöver att vara pådrivande för ytterligare åtgärder i sanktionspaketet arbetar regeringen kontinuerligt med att stärka det nationella genomförandet av sanktionerna. Som en del i detta arbete gav regeringen den 8 maj ett antal myndigheter i uppdrag att stärka arbetet med att säkerställa efterlevnaden av internationella sanktioner. Syftet är att effektivisera myndigheternas samverkan i arbetet för att motverka sanktionsbrott.

Arbetet kopplat till efterlevnaden berör en mängd myndigheter i Sverige medan brott mot sanktionslagstiftningen hanteras inom ramen för Polismyndighetens och övriga rättsväsendets verksamhet.

Sverige har ett nära samarbete med kommissionen och övriga EU-medlemsstater i frågor som gäller nationellt genomförande av sanktionerna. Det pågår bland annat en löpande dialog med kommissionen om efterlevnadsfrågor, inom ramen för kommissionens regelbundna högnivåmöten.

Sverige avser att fortsätta vara drivande inom EU för att skärpa sanktionerna och motverka kringgåendet, bland annat vad gäller skuggflottan samt rysk import av känsliga produkter med dubbla användningsområden.

Som ett komplement till de redan införda ekonomiska åtgärderna har regeringen även tillsammans med ett antal likasinnade EU-medlemsstater initierat ett förslag om att införa breda importtullar på varor från Ryssland.

Vidare avser regeringen att fortsätta arbetet med att stärka det nationella genomförandet. Sanktionernas fulla effekt kan endast uppnås om vi gemensamt kraftsamlar för att säkerställa efterlevnaden.

Anf. 27 AIDA BIRINXHIKU (S):

Herr talman! Jag tackar utrikesministern för svaret på interpellationen och för tydligheten om att Sverige kommer att stödja Ukraina så länge det behövs.

I den oroliga omvärld vi befinner oss i måste vi ta ett större ansvar för att inte bara stödja Ukraina utan också sätta ekonomisk press på Ryssland. Därför är det helt oacceptabelt att sanktionerna mot Ryssland fortsätter att kringgås.

Det är medlemsländernas ansvar att säkerställa att EU:s sanktioner mot Ryssland efterlevs. Så sker redan på ett framgångsrikt sätt i många EU-länder. Det är dock alldeles uppenbart att den svenska regeringen inte har agerat tillräckligt kraftfullt för att stoppa kringgåenden i Sverige.

Nyligen rapporterades det om svenska satellitantenner som trots rådande exportrestriktioner hamnat hos rysk försvarsindustri. Det är ett av många fall som medierna har rapporterat om där man kringgår sanktionerna via kringliggande länder, dessutom utan att åtal väcks.

Sverige är ett av få EU-länder där det fortfarande inte har väckts ett enda åtal för sanktionsbrott. I stället står svenska myndigheter helt handfallna och saknar

verktyg för att kunna stoppa dessa kringgåenden i Sverige.

Herr talman! Det var mot denna bakgrund som vi socialdemokrater redan i vintras, för snart ett år sedan, lade fram flera konkreta förslag för att stoppa kringgåenden i Sverige. Vi krävde bland annat att det skulle inrättas ett sanktionsråd där berörda myndigheter kan samverka kring sanktionsefterlevnad, att det skulle införas en anmälningsskyldighet för myndigheter som upptäcker eller misstänker sanktionsbrott och att straffen för sanktionsbrott skulle skärpas, bland annat genom kraftigt höjda företagsböter och genom att kriminalisera vissa osjälvständiga brottsformer, för att nämna några exempel.

Vi socialdemokrater lade fram ett utskottsinitiativ i näringsutskottet där vi krävde att regeringen med hänsyn till frågans brådskande karaktär skulle arbeta vidare med förslagen omgående. Detta initiativ röstades tyvärr ned av regeringspartierna och av Sverigedemokraterna, som inte ens var öppna för att bereda ärendet vidare.

Herr talman! Jag välkomnar att regeringen nu arbetar vidare med flera av dessa förslag, men jag måste säga att processen är anmärkningsvärt saktfärdig, särskilt sett till frågans allvarliga och brådskande karaktär, som sagt.

Andra länder i Europa har agerat snabbare och tuffare, och nu är det hög tid att den svenska regeringen gör detsamma. Vi kan inte låta oförmågan att förhindra och stoppa sanktionsbrott undergräva det starka förtroende som Sverige faktiskt har när det kommer till stödet till Ukraina.

Jag vill därför fråga utrikesministern: Kan hon kan ge några som helst besked om när förslagen kan bli verklighet?

Anf. 28 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Till att börja med vill jag säga att jag är väldigt glad över att det finns ett brett stöd för arbetet med sanktioner mot Ryssland. Sanktionerna är viktiga, och de har effekt. Ryssland försöker sprida ett narrativ att sanktionerna inte har effekt, men det vet vi att de har. Därför måste vi fortsätta att hela tiden hitta nya vägar framåt.

Regeringen förutsätter att alla svenska aktörer följer gällande lagstiftning, inklusive EU:s förordningar på sanktionsområdet, som är bindande och direkt tillämpliga i hela unionen. Vi ser allvarligt på sanktionskringgåenden och eventuella sanktionsbrott, och därför ser vi nu över den straffrättsliga lagstiftningen på området.

Vi har tillsatt en utredning för att ta fram lagstiftningsförslag som en följd av ett EU-direktiv som antogs i våras. Utredningen, som överlämnade sitt betänkande i juni, föreslog bland annat en ny sanktionslag. Enligt betänkandet skulle den föreslagna lagen utöka det straffbara området. Den skulle också ge straffskärpningar som innebär att ringa fall av

sanktionsbrott och också medhjälp och försök till sanktionsbrott kriminaliseras.

Utredningen föreslår också det som interpellanten tar upp, nämligen en anmälningsskyldighet. Här skulle jag alltså säga att man slår in öppna dörrar. Anmälningsskyldigheten innebär att myndigheter som handlägger frågor med koppling till internationella sanktioner ska göra en anmälan till Polismyndigheten eller Åklagarmyndigheten om det finns anledning att anta att brott enligt den nya lagen har begåtts. Enligt utredningens förslag, som har varit ute på remiss, ska det komma lagstiftning i maj.

Jag vill också säga något om vikten av information. När EU antar nya sanktionspaket finns det ett behov av att sprida information om de nya åtgärderna till myndigheter och andra aktörer i medlemsstaterna. Här har kommissionen en viktig roll att spela, i synnerhet vad gäller att ta fram vägledning för att underlätta regelefterlevnaden.

Samtidigt behöver medlemsstaternas myndigheter hålla sig uppdaterade för att kunna bistå företag och andra aktörer som vill göra sitt yttersta för att efterleva sanktionerna. Detta kan ibland vara snårigt, och därför är det viktigt att man kan få stöd av myndigheterna. Vi arbetar aktivt med att nå ut till näringslivet för att informera om sanktionerna.

Ett exempel i sammanhanget är broschyren *Rysk teknikanskaffning*, som Säkerhetspolisen, Tullverket och Inspektionen för strategiska produkter har tagit fram. Den syftar till att informera svenska företag för att undvika just sanktionskringgående. Detta visar att våra myndigheter jobbar aktivt med att sprida information.

Som jag sa inledningsvis är detta ett arbete som måste pågå löpande. Man måste hela tiden ta fram nya sanktioner men också täppa till hål där man ser att sanktionerna kan kringgås. Vi jobbar hårt.

Anf. 29 AIDA BIRINXHIKU (S):

Herr talman! Tack, utrikesministern, för svaret!

Låt mig först och främst konkretisera varför regeringens agerande väcker frågor. Vi socialdemokrater uppmärksamade frågan redan sommaren 2023, och därefter, i augusti samma år, gav den tidigare utrikeshandelsministern Kommerskollegium i uppdrag att titta närmare på kringgåendena. Utrikeshandelsministern konstaterade då att uppdraget skulle vara färdigt i närtid så att eventuella åtgärder snabbt kunde vidtas.

Trots detta dröjde det ända till slutet av november 2023 innan regeringen gav Kommerskollegium i uppdrag att inte bara kartlägga handelsmönster utan också, rimligen, föreslå konkreta åtgärder som kan vidtas för att stoppa sanktionskringgåenden. Varför uppdraget inte gavs tidigare är anmärkningsvärt, och detta får utrikesministern gärna utveckla vidare.

Kommerskollegium presenterade i alla fall flera konkreta förslag senare, i februari 2024. Det är alltså snart ett år sedan, men trots detta är väldigt få av förslagen realiserade i dag.

Under hela processen har medierna återkommande gånger rapporterat om hur företag rundar sanktionerna och hur svenska myndigheter står helt handfallna. Det är mot denna bakgrund, herr talman, som jag menar att regeringen har gjort alldeles för lite och agerat alldeles för sent. Detta är anmärkningsvärt sett till att man, enligt utrikesministern, tar frågan på största allvar.

Herr talman! Regeringen skulle dessutom kunna göra mycket mer för att stoppa sanktionsbrotten här och nu. Det finns flera åtgärder som regeringen kan gå vidare med omgående, såsom att göra fler riktade informationsinsatser, eftersom det uppenbarligen behövs, förstärka och förtydliga uppdrag i regleringsbrev och utöka resurserna till berörda myndigheter.

Det här är viktigt, och det är därför vi socialdemokrater i vårt budgetförslag dubblar anslagen till Kommerskollegium så att de kan jobba med sanktions-efterlevnad. Det finns alltså flera konkreta åtgärder som regeringen kan och borde gå vidare med här och nu, och detta hoppas jag att utrikesministern håller med om, eftersom hon är tydlig med att det är ett löpande arbete. Sanktionerna kringgås här och nu, och det finns ingen tid att förlora.

Herr talman! För att stödja Ukraina helhjärtat måste vi få stopp på sanktionsfusket. Hittills är beskedet från regeringen att berörda myndigheter har fått ett uppdrag att ha en löpande dialog med kommissionen och att man analyserar remissvaren på sanktionsutredningen. Det är bra men långt ifrån tillräckligt, och därför är min fråga om utrikesministern är beredd att vidta några nya åtgärder. Fler informationsinsatser, tydligare skrivningar i regleringsbrev och utökade resurser – är regeringen beredd att gå vidare med dessa eller andra åtgärder för att påskynda det här arbetet och sätta stopp för sanktionsfusket i Sverige?

Anf. 30 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Som vi konstaterar uppnås sanktionernas fulla effekt först när vi verkligen säkerställer att ett effektivt genomförande finns och att vi kan motverka ett kringgående.

På nationell nivå har regeringen alltså bland annat beslutat om att de myndigheter som främst berörs av sanktionsgenomförandet ska ingå i ett samverkansråd under Polismyndighetens ledning. Syftet är att effektivisera myndigheternas gemensamma arbete för att motverka sanktionsbrott, och det är en rad myndigheter som ingår här. De har också getts i uppdrag att se över sina interna arbetsformer för att säkerställa att sanktionerna efterlevs, och vi ser fram emot en rapport från dem redan i januari.

På EU-nivå har regeringen en pågående dialog med EU-kommissionen och övriga medlemsstater för att säkerställa att sanktionerna efterlevs. Kommissionen har också konstaterat att Sverige har kommit långt i arbetet med genomförandet av sanktionerna, både när det gäller myndighetssamordning och när det gäller förebyggande åtgärder. Till det kommer också den nya lagstiftning som ska träda i kraft nästa år.

Inom ramen för vårt ordförandeskap i de informella utrikes- och säkerhetspolitiska samarbetena med de nordiska och baltiska länderna har Sverige under hösten dessutom stått värd för ett sanktionsmöte i den kretsen, i syfte att diskutera kringgåenden av Rysslands-sanktionerna och identifiera möjliga motåtgärder. En fråga som ständigt kommer upp i våra dialoger, nu senast i Natosammanhang och även i OSSE-sammanhang, är den så kallade skuggflottan. Det är hela tiden en katt-och-råtta-lek, så att säga, där båtar döps om och flaggas om och vi hela tiden måste vara på tårna för att följa efter.

Vi har ett nära samarbete med både Storbritannien och övriga EU för att se till att lista fler fartyg, vilket är ett ständigt pågående arbete där Sverige bidrar mycket aktivt. Vi kommer också löpande att anta nya sanktionspaket i rådet, och även där har Sverige bidragit.

Anf. 31 AIDA BIRINXHIKU (S):

Herr talman! Jag tackar utrikesministern för den här debatten.

Jag är stolt över att Sverige flera gånger har gått före när det gäller stödet till Ukraina. Just för att vi har gjort det borde vi vara ett föredöme inom EU när det handlar om att upptäcka, förhindra och sätta stopp för sanktionskringgåenden på nationell nivå. Så ser det dock inte ut i dag, tvärtom, och därför behöver regeringen göra mycket mer och agera mycket snabbare för att sätta stopp för sanktionsbrotten i Sverige.

Det är positivt att flera åtgärder antligen är på gång. Som jag nämnde i mitt tidigare anförande undrar jag om det finns fler insatser som regeringen kan gå vidare med här och nu – och som regeringen *borde* gå vidare med här och nu, givet det som står på spel. Jag noterar att jag inte fick något besked från utrikesministern där.

Herr talman! Att Sverige låter dessa kringgåenden fortgå riskerar att undergräva det starka förtroendet vi har när det gäller stödet till Ukraina. Det är ett förtroende som blir allt viktigare i den oroliga omvärld som vi befinner oss i, där Sverige måste ta ett större ansvar. Vi behöver ta ett större ansvar för att stödja Ukraina, och vi behöver ta ett större ansvar för att hålla det ekonomiska trycket på Ryssland uppe. Därför är det helt grundläggande att vi en gång för alla sätter stopp för sanktionsfusket i Sverige.

Anf. 32 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Som jag har redogjort för i den här interpellationsdebatten arbetar regeringen aktivt, både nationellt och internationellt, för att säkerställa att sanktionerna mot Ryssland ska vara effektiva. Men jag vill också understryka att det här arbetet är kollektivt och långsiktigt. Hela EU – medlemsstater, institutioner, företag och privatpersoner – har ett gemensamt ansvar att se till att sanktionerna verkligen efterlevs.

Det är också avgörande att vi säkerställer att aktörer i tredjeland inte bidrar till att sanktionerna kringgås, vilket är fallet i dag. Därför är det välkommet att

EU har ett sanktionssändebud i form av David O'Sullivan, som är mycket aktiv i sina kontakter med globala partner. Vi ser att sändebudets arbete ger resultat och höjer verksamheten i tredjeland.

Slutligen är det viktigt att komma ihåg att Ryssland bedriver en omfattande ekonomisk vilseledning för att få oss i väst att tro att sanktionerna inte har effekt, men som jag sa inledningsvis stämmer inte det. Vi har nu de mest kraftfulla och långtgående sanktionerna mot Ryssland någonsin, vilket innebär dels minskade inkomster för den ryska statskassan, dels minskad förmåga för Ryssland att bedriva sin krigföring gentemot Ukraina. Samtidigt som vi ska fortsätta att arbeta för fler sanktioner och bättre efterlevnad ska vi ha med oss detta.

Om vi i EU och väst kan hålla ihop är tiden på Ukrainas, och också på vår, sida. Jag är som sagt väldigt glad att det finns en samsyn gällande både behovet av stöd till Ukraina och behovet av att skärpa sanktionerna.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2024/25:210 om brott mot barnkonventionen i Palestinakonflikten

Anf. 33 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Azra Muranovic har frågat mig vilken analys regeringen har gjort av det som anförs om brott mot barnkonventionen i samband med Israel–Palestina-konflikten. Azra Muranovic har också frågat mig på vilket sätt denna analys påverkar svensk utrikespolitik samt mitt och regeringens agerande i internationella sammanhang för att försvara barns rättigheter i regionen.

Det råder inget tvivel om att situationen i Gaza är oerhört svår. Rapporterna om hur barn far illa och dör är djupt oroande. Krigets ofattbara konsekvenser för civilbefolkningen måste få ett slut. Regeringen är tydlig med att det är av största vikt att en omedelbar vapenvila i Gaza accepteras och genomförs av parterna, i linje med FN:s säkerhetsrådsresolution 2735.

Regeringen driver på, tillsammans med övriga EU, för att Israel ska göra mer för att möjliggöra humanitärt stöd till civilbefolkningen. Alla krigförande parter, starter såväl som icke-statliga aktörer, har en skyldighet att följa internationell humanitär rätt.

Regeringen har konsekvent uppmanat Israel att följa folkrätten, inklusive den internationella humanitära rätten. Mer måste göras för att skydda civila. Internationella domstolen har i ett rättsligt bindande beslut om provisoriska åtgärder ålagt Israel att förbättra det humanitära tillträdet. Detta är Israel skyldigt att följa. Sverige ger sitt fulla stöd till Internationella domstolen.

Sedan den 7 oktober i fjol har Sverige med anledning av den humanitära krisen i Gaza ökat det humanitära biståndet dit med 560 miljoner kronor. Sverige

är därtill en av de största givarna till flera humanitära aktörer som verkar på plats i Gaza och på Västbanken. Det svenska stödet har bland annat fokuserat på att motverka barns utsatthet.

Anf. 34 AZRA MURANOVIC (S):

Herr talman! Jag tackar utrikesministern för svaret.

Barnkonventionen, som Sverige har gjort till svensk lag, fastställer tydligt att alla barn har rätt till liv, hälsa, utbildning och skydd från våld och utnyttjande. Trots detta ser vi att barns rättigheter systematiskt kränks i konflikten mellan Israel och Hamas. Rapporter från FN, Rädda Barnen, Amnesty International och ett flertal andra organisationer visar att både Israel och terrororganisationen bryter mot barnkonventionen på ett sätt som påverkar barns liv och framtid långt bortom den nuvarande konflikten.

Israel har utfört oproportionerliga bombningar i tätbefolkat område, vilket enligt Amnesty har lett till tusentals barns död. Det här bryter mot artikel 6 i barnkonventionen, som säger att barn har rätt till liv. Blockader och restriktioner har förstört barnens tillgång till sjukvård, utbildning och trygghet, vilket bryter mot artikel 24 om hälsa och artikel 28 om utbildning.

Utöver detta har ICC utfärdat en arresteringsorder mot bland annat självaste premiärminister Benjamin Netanyahu för brott mot mänskligheten. I går kunde vi läsa Amnesty Internationals rapport, som är baserad bland annat på dokumentation av vittnesmål och på satellitbilder och som pekar på en systematisk och upprepad attack mot den civila palestinska befolkningen. Amnesty International pekar på att det är ett folkmord.

Som jag nämnde tidigare har Sverige gjort barnkonventionen till lag. Det är en skyldighet att följa internationell humanitär rätt, och vi som land ska också agera utefter den – inte bara genom bistånd utan även genom aktiv diplomati och ett aktivt ansvarsutkrävande.

Trots regeringens oro för situationens allvar och det ökade biståndet till Gaza är Sveriges utrikespolitik fortfarande alldeles för passiv när det gäller att konfrontera dessa brott. Oavsett om man ökar biståndet vet vi att det som kommer in inte är i närheten av de mängder som behövs.

Jag har två frågor till utrikesministern. Den första är: Hur ser regeringen på Sveriges ansvar att skydda barn i Gaza inte bara genom humanitärt bistånd utan också genom politiska och juridiska påtryckningar? Vilka ansträngningar är det Sverige gör? Min andra fråga är: På vilket sätt planerar regeringen att stärka Sveriges agerande för att hålla både Israel och Hamas ansvariga för brott mot barnkonventionen, mot den internationella rätten, mot den internationella humanitära rätten och mot mänskligheten?

Anf. 35 OLA MÖLLER (S):

Herr talman! Jag tackar Azra Muranovic för interpellationen och ministern för svaret.

Detta är folkmord, och det måste upphöra nu. Så säger Amnesty i en rapport om läget i Gaza som kom

tidigare i veckan. Organisationen har gått igenom situationen i relation till de konventioner som finns och specifikt tittat på folkmordskonventionen. Precis som många av oss har gjort konstaterar organisationen att det pågår ett folkmord, vilket många av oss har varit oroliga för under lång tid.

Ministern har, som sin företrädare, länge varit tydlig med att det är dialog och arga skrivelser som är vägen framåt för den här regeringen för att få stopp på det elände som pågår i Gaza. Därför vill jag höra hur ministern tycker att dialogen går. Den måste ju anses vara framgångsrik, eftersom ministern och regeringen håller fast vid att metoden – alltså dialog och skrivelser – är tillräcklig.

Över 44 000 personer har aktivt dödats i Gaza. Enligt en nyligen utgiven FN-rapport är 70 procent av dem kvinnor och barn. Hur höga hade dödssiffrorna varit om dialogen hade misslyckats?

I somras kom en rapport om att det totala antalet dödade – alltså inte bara de som aktivt dödats utan också de som dött som en konsekvens av kriget – kan vara upp till 178 000 personer. Det motsvarar 7–8 procent av Gazas befolkning. Hur hög siffran är i dag vet vi såklart inte, men den lär ju vara högre – det kan vi nog sluta oss till. Hur hög tror ministern att den hade varit om dialogen hade varit misslyckad?

ICJ har krävt att de illegala bosättningarna ska upphöra. Bara i juli byggdes 5 300 nya bosättningar, eller bostäder, på Västbanken. Hur många bostäder lyckades dialogen stoppa? Hur många bostäder hade byggts på Västbanken under det här året om dialogen hade varit misslyckad?

ICC har ju efterlyst två israeliska ministrar – Netanyahu är en av dem. Det är högst anmärkningsvärt. Att det ens finns en diskussion i denna kammare om huruvida Sverige skulle följa domstolen och lämna ut Netanyahu är minst sagt beklämmande. Hur många israeliska ministrar hade ICC krävt skulle utlämnas om dialogen nu hade varit misslyckad?

Vi har ju ett åtagande att göra allt vi kan för att stoppa folkmord; det har ICJ sagt. Om det som sker nu är resultatet av en lyckad dialog, hur hade det då, enligt ministern, sett ut om dialogen hade varit misslyckad?

Jag är ärlig i detta. Jag vill verkligen veta varför regeringen menar att dialog och arga skrivelser är en framgångsrik metod för att stoppa saker – och en massaker – i Gaza. Jag förstår det inte.

Återigen: Kan ministern beskriva framgångarna i den lyckade dialogen med Israel när det gäller det som Amnesty nu säger är ett folkmord i Gaza?

Anf. 36 LOTTA JOHNSON FORNARVE (V):

Herr talman! Jag tackar interpellanten för att hon tar upp denna väldigt viktiga fråga. Jag tackar också ministern för svaret.

Gaza är den farligaste platsen i världen att vara barn på i dag. Precis som interpellanten har sagt är Sveriges skyldigt att i enlighet med barnkonventionen skydda barn från våld och stå upp för barns rätt till hälsa, utbildning och trygghet. I konfliktområden som

Palestina, inklusive Gaza och Västbanken, är det självklart extra viktigt.

Tyvärr ser vi i dag hur allvarliga krigsbrott mot barns rättigheter sker varje dag. Över 43 000 civila har dödats i det här kriget, varav en överväldigande majoritet är barn och kvinnor. Tusentals barn är djupt traumatiserade efter att ha sett nära och kära dödas. De tvingas ständigt på flykt och kan aldrig känna sig säkra för Israels bomber och raketer.

I går kom en rapport från Amnesty, som har kommit fram till att det begås folkmord i Gaza. Nyligen kom en rapport från Human Rights Watch där man skriver att Israel begår brott mot mänskligheten. När ska regeringen vakna och agera på allvar?

Det är självklart viktigt att skydda oskyldiga barn som lider svårt. Kriget i Gaza har orsakat enormt lidande för barn och deras familjer. Maten är nästan slut. Ett stort antal barn har redan svultit ihjäl, och ännu fler riskerar att svälta ihjäl om ingenting händer. Sjukhusen är utslagna. Skolorna är jämnade med marken. Nu är också en kall och blöt vinter på väg. Särskilt i norra Gaza har situationen blivit alltmer omänsklig. Attackerna mot civila ökar, och familjerna som beordras att fly har ingenstans att ta vägen. Livsnödvändiga leveranser av mat, vatten och mediciner stoppas. Människor bränns ihjäl levande när tältläger bombas. Föräldrar tvingas begrava sina barn på gatan.

Tusentals barn i Gaza är akut undernärda och kämpar för sitt liv. Bristen på mat gör barnen utmattade och underviktiga, och eftersom deras immunförsvar är nedsatt drabbas de också mycket lättare av diarrésjukdomar, gulsot och andningssvårigheter.

Barn har rätt till skydd i krig. Att döda, skada eller kidnappa barn och att attackera bostadshus, skolor och sjukhus är allvarliga kränkningar av barns rättigheter och står i strid med den humanitära rätten. Vad gör regeringen för att bidra till skydda och stödja barnen i Gaza och leva upp till barnkonventionen?

Jag menar att det allra viktigaste för att få stopp på barns lidande är att få till stånd ett eldupphör nu. Om inte Israel lyssnar på världssamfundet, vilket de uppenbarligen inte gör, måste omvärlden agera mer kraftfullt – till exempel med sanktioner – för att tvinga Israel att lyssna. Det måste bli ett slut på dödandet av barn i Gaza.

Det är hög tid att Sverige agerar i EU för att frysa associationsavtalet med Israel. Sveriges regering måste också fördöma Israels folkmord i Gaza.

Anf. 37 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Man kan nästan få intrycket att Sveriges riksdag utgör någon form av internationell domstol. Jag hoppas att vi inte rör oss ditåt.

Sverige stöder barnen och deras rättigheter i Gaza och på Västbanken, inklusive östra Jerusalem. Sedan den 7 oktober förra året, när Hamas genomförde sin fruktansvärda attack, har Sverige med anledning av den humanitära krisen i Gaza ökat det humanitära biståndet dit med över en halv miljard kronor. Sverige är

därtill en av de största givarna till flera humanitära aktörer som verkar på plats i Gaza och på Västbanken.

Det svenska stödet har bland annat fokuserat på att motverka kvinnors och barns utsatthet, inklusive genom FN:s barnfond Unicef. Unicef arbetar för barns rätt att få sina grundläggande behov och rättigheter tillgodosedda. Regeringens totala stöd till Unicef uppgår 2024 till 830 miljoner kronor.

Regeringen har sedan oktober 2023 gett 50 miljoner i särskilt stöd till Unicefs arbete i Gaza. Unicef inriktar sin verksamhet i Gaza och på Västbanken på barns och familjers behov. Detta inkluderar att motverka undernäring hos barn och att ge tillgång till rent vatten och hälso- och sjukvård. Man arbetar också för barns rätt att gå i skolan, med psykosocialt stöd till barn och med kontantstöd till familjer. Unicef har också bidragit i det viktiga arbetet med att vaccinera Gazas barn mot polio.

I detta sammanhang vill jag poängtera att Sverige och EU är övertygade om att den enda långsiktigt hållbara lösningen på konflikten är en tvåstatslösning där Israel och Palestina lever sida vid sida i fred och säkerhet. Därför träffade jag förra helgen Israels förre premiärminister Ehud Olmert och Palestinas tidigare utrikesminister Nasser Al Kidwa för att diskutera hur vi kan nå närmare en sådan lösning.

Jag vill också nämna att Sverige i början av november arrangerade en global ministerkonferens mot våld mot barn tillsammans med Colombia, Världshälsoorganisationen, Unicef och FN:s särskilda representant med ansvar för frågan om våld mot barn. Syftet med konferensen var att lyfta frågan på den globala agendan för att tillsammans stoppa våldet mot världens barn. Alla barn har rätt till en uppväxt fri från våld.

När det gäller frågan om ICC skulle jag från min sida vilja ställa frågan till Socialdemokraterna om de är av den uppfattningen att vi ska ändra lagstiftningen på så sätt att politiker i stället för rättsvärdande myndigheter ska bestämma vilka som ska gripas och anhållas i det här landet. Det vore ju en revolution för rättsväsendet. Jag skulle se fram emot ett tydligt besked i den frågan.

Anf. 38 AZRA MURANOVIC (S):

Herr talman! Tack för svaret, utrikesministern!

Jag tycker att det här är en väldigt allvarlig fråga som man inte ska raljera över. Det är väldigt osmakligt att påstå att riksdagen har blivit en internationell domstol för att det står ledamöter här som upprepar vad alla faktiskt larmar om, inklusive den internationella domstolen.

Sverige ska naturligtvis följa den arresteringsorder som den internationella domstolen har utfärdat. Jag hoppas att även Sveriges regering anser det och inte glider, för det som pågår just nu är att vår egen statsminister börjar glida på frågan huruvida ICC har gjort den bedömningen. Jag skulle inte vilja påstå att det är riksdagen som leker internationell domstol utan snarare regeringens företrädare och särskilt det moderata partiet.

Herr talman! Vi vet att barnen i Gaza inte bara lider av krigets direkta konsekvenser; de lider också av dess långsiktiga effekter. Både FN:s och Rädda Barnens rapporter beskriver tydligt hur de här brotten kommer att påverka hela deras framtid. Jag vill illustrera för utrikesministern och kammaren att artiklarna 6 och 19 om barns rätt till liv och trygghet är brutna.

Tusentals barn har dödats i bombattacker, och ännu fler lever under konstant dödshot. Den psykiska ohälsan bland barnen är illavarslande. De är totalt traumatiserade. Defence for Children International – Palestine vittnar om barn som skriker rakt ut och att det är oerhört svårt att lugna dem. Dessa trauman påverkar dem långsiktigt in i vuxenlivet och bäddar för en framtida säkerhetspolitisk fara. Att de barn som överlever detta och inte får stöd, vård och juridisk upprättelse ska bli samhällsaktörer och beslutsfattare är väldigt oroande. Deras rätt till hälsa och sjukvård enligt artikel 24 är också bruten.

Blockaden har orsakat en kollaps i sjukvårdssystemet. Att man bara får vaccinera barn av och till när Israel känner för det är totalt oacceptabelt. Bristen på medicin och vård betyder att barn dör av sjukdomar och skador som kunde ha behandlats. Det är banalt och pinsamt. Ingenstans på jorden är barn så hårt drabbade som på Gazaremsan. De är konstanta måltavlor.

De flesta skolor i Gaza har antingen förstörts eller används som flyktingboenden. Det gör utbildning omöjligt för tiotusentals barn. Rätten till utbildning enligt artikel 28 är också bruten.

Sverige måste inom ramen för EU kräva sanktioner eller andra åtgärder mot aktörer som bryter mot internationell rätt och mot barnkonventionen och som begår brott mot mänskligheten. Vi har en skyldighet att agera för att förhindra ett folkmord. Det här är inget fritt valt arbete.

Regeringen måste stödja en utredning av ICC men också den utfärdade arresteringsordern, för det här handlar om brott mot barn som kommer att ha långsiktiga effekter.

Det är välkommet att vi höjer biståndet. Det blir jag jätteglad för. Men biståndet kommer inte in, och det krävs politisk handling. Hur planerar regeringen att öka pressen på båda parter att upphöra med dessa brott? Efter att utrikesministern haft dessa möten och pratat med de olika företrädarna – hur kan vi röra oss närmare eldupphör och en tvåstatslösning? Det skulle jag vilja veta.

Anf. 39 OLA MÖLLER (S):

Herr talman! Nog är det väl så att regeringen i ett läge när det kommer hit människor som är efterlysta av ICC har att ta ställning till huruvida de ska utlämnas eller inte? Det är inte Sveriges riksdag som agerar domstol, utan regeringen har att fatta ett beslut. Det är den springande punkten.

ICC har i detta fall efterlyst två israeliska ministrar och en Hamasledare. Regeringen kommer att bli tvungen att fatta beslut. Det är det frågan handlar om – inte att någon ska stå här och göra Sveriges riksdag till

något slags domstol. Det vet ju utrikesministern. Frågan handlar alltså om hur regeringen kommer att agera vid ett sådant tillfälle. Kommer man att utlämna dem som är efterlysta av ICC?

Den här interpellationen handlar om barn. Det finns en aktör som utrikesministern över huvud taget inte nämner, och det är UNRWA. Knesset har förbjudit UNRWA att agera i Gaza, och det kommer att leda till att hundratusentals barn dör. Det beror på att det inte finns någon annan aktör. Det har bland annat Josep Borrell tydligt stipulerat. Det finns ingen annan aktör med en infrastruktur som kan hantera krisen. Dessutom slår förbudet sönder väldigt mycket av möjligheterna för det palestinska folket att över huvud taget existera. Det var ju därför UNRWA skapades en gång i tiden.

Knesset säger nej till en tvåstatslösning. Det görs i dialog med regeringen. Regeringen anser uppenbarligen att den dialogen är framgångsrik och landar i slutsatser som man tycker är önskvärda. Det innebär att dialogen måste ha lett fram till dessa resultat, annars hade ju regeringen faktiskt agerat med mer än dialog.

Min fråga är alltså återigen om utrikesministern menar att dialogen med Israel är framgångsrik när det gäller att stoppa det internationella domstolen och rättsväsendet kräver.

Anf. 40 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V):

Herr talman! Det är naturligtvis bra att Sverige skickar bistånd till Palestina, men det räcker inte med humanitärt stöd för att få slut på kriget och rädda barns liv.

Det hör också till saken att regeringen frös både utvecklingsbiståndet och biståndet till UNRWA i en tid när det behövdes som allra mest. Det bidrog inte heller positivt till utvecklingen – snarare tvärtom.

Förnödenheter kommer inte fram. Barn dör i stor omfattning av krig, sjukdomar och svält. Det är uppenbart att den politik regeringen hittills fört inte har lett till resultat. Då måste man göra mer och ta i med mer kraft. Jag menar att nu när det bland annat kommer rapporter om att folkmord och brott mot mänskliga rättigheter begås är det hög tid att Sverige verkligen agerar i FN för kraftfulla sanktioner och att man stoppar associationsavtalet för att utöva påtryckningar gentemot Israel.

Det går bra att införa sanktioner mot Ryssland när de begår krigsbrott. Men när Israel begår krigsbrott är det tydligen inte lika lätt. Det är dags att agera nu för att få slut på kriget.

Anf. 41 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Herr talman! Det råder inga tvivel om att situationen för civila i Gaza är katastrofal efter att kriget bröt ut till följd av Hamas vedervärdiga attacker på Israel. Det gäller inte minst barnen.

Rapporterna från bland annat Rädda Barnen och Unicef om hur barn far illa och dör är fruktansvärda. Krigets ofattbara konsekvenser för civilbefolkningen

måste få ett slut; det är vi helt överens om. Det är därför av största vikt att nå en omedelbar vapenvila i Gaza i linje med FN:s säkerhetsråds resolution 2735, vilket regeringen också har varit tydlig med.

Regeringen kräver även att all kvarvarande gisslan måste släppas omedelbart och ovillkorligt.

Trots att det internationella samfundet har slutit upp för att möta de enorma humanitära behoven när hjälpen inte hela vägen fram. Regeringen menar, tillsammans med övriga EU, att Israel måste göra mer för att möjliggöra humanitärt stöd till befolkningen. För att stöd ska nå fram krävs kraftiga förbättringar av det humanitära tillträdet, inte minst fler vägar in i Gaza och förutsättningar för humanitär personal och transporter att röra sig säkert för att kunna nå alla delar av Gaza. Det här tog jag upp så sent som i går då jag träffade Israels utrikesminister.

Låt mig också betona att regeringen ser med mycket stor oro på att Israels parlament antagit lagförslag om FN:s hjälporganisation UNRWA som syftar till att begränsa organisationens verksamhet. Vi har tillsammans med både Norden och EU uttalat oss mycket kritiskt till detta. Det verkar ha gått oppositionen förbi. Vi betonar alltså Israels skyldighet att säkerställa att hjälpen når fram till civilbefolkningen.

Låt mig också understryka kravet på att skydda civila och civil infrastruktur, inklusive skolor och sjukhus, i enlighet med internationell humanitär rätt.

Jag har nu lyssnat till sammanlagt sex inlägg från Socialdemokraterna respektive Vänsterpartiet, och jag noterar att de inte i något inlägg har nämnt terrororganisationen Hamas ansvar. Hamas och andra terroristorganisationer i Gaza får inte gömma sig bakom civila och använda civila som mänskliga sköldar. De har också ett mycket stort ansvar.

Barn är en särskilt sårbar grupp i en konflikt. Internationella konventioner innehåller därför regler som ger barn ett särskilt skydd. Barn kan aldrig hållas skyldiga för de vuxnas agerande. Kränkningar och övergrepp mot barn får långtgående och ibland oöverblickbara följder för individer och samhällen, ofta med konsekvenser över flera generationer.

Därför är regeringen tydlig i vårt budskap att alla krigförande parter, såväl statliga som icke-statliga, har en skyldighet att följa internationell humanitär rätt.

Anf. 42 AZRA MURANOVIC (S):

Fru talman! Det gör mig ganska ledsen, om jag ska vara helt ärlig, att utrikesministern inte lyssnar på de anföranden vi håller. Jag har vid ett flertal tillfällen nämnt Hamas som just en terroristorganisation, deras brott mot barnkonventionen liksom att ansvarutkrävandet ska gälla båda parterna.

Fru talman! Sverige har historiskt sett varit en ledare för mänskliga rättigheter och barns bästa. Jag tycker att det är dags att återta den rollen, särskilt i Gazakonflikten. Vi behöver inte bara reagera på krisen, fördöma vissa saker, skriva arga meddelanden till den israeliska regeringen eller påpeka att vi tycker att det

är ett dåligt agerande. Vi behöver också agera på riktigt.

Vi har politiska instrument att använda oss av. Jag tycker att vi ska använda dem, oavsett om det är våra vänner eller de vi inte anser vara våra vänner som bryter mot internationell rätt och internationell humanitär rätt och begår brott mot mänskligheten.

Jag vill skicka med några konkreta förslag som regeringen kan överväga. Ett är att i FN:s säkerhetsråd införa en FN-resolution som fokuserar på skydd av barn i Gaza och stärka FN:s mandat att övervaka och rapportera kränkningar av just barns rättigheter. Det är något som Sverige kan göra.

Sverige kan också ge stöd till ICC och FN:s barnrättskommitté. Sverige kan införa regional samverkan genom ett nordiskt initiativ som inte bara pratar utan också agerar. Vi kan utöka det humanitära psykosociala stödet och utbildningen och se till att UNRWA inte bara blir något som man vill se agera utan att de faktiskt får agera i enlighet med den roll de har.

Sverige kan också verka för ett ansvarsutkrävande för brott mot mänskligheten genom att faktiskt följa ICC:s arresteringsorder.

Anf. 43 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Regeringen gör väldigt mycket. Jag har lyft fram en rad olika delar i mina tidigare anföranden. Det handlar inte minst om det humanitära stödet till hjälporganisationer på plats i Gaza, inte minst Unicef som är särskilt inriktade på barn.

Vi är också drivande i arbetet för sanktioner mot extremistiska bosättare liksom mot Hamas. Vi stöder självklart den internationella domstolens integritet och oberoende som part till Romstadgan.

Sverige är en av de största kärnstödgivarna till flera av de stora humanitära aktörerna i Gaza. Därför kan jag som svensk utrikesminister träffa både israeliska och palestinska företrädare och ha en respektfull dialog med båda sidor om vägarna fram mot en tvåstatslösning. Så var inte fallet så sent som för bara några år sedan med dåvarande regering.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2024/25:224 om den demokratiska utvecklingen i Bangladesh

Anf. 44 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Lotta Johnsson Fornarve har ställt tre frågor till mig. För det första har hon frågat hur jag avser att agera för att Sverige ska kunna stödja en demokratisk och fredlig utveckling i Bangladesh, så att fria och oberoende val ska kunna hållas så snart som möjligt.

För det andra har hon frågat om jag avser att tillse att Sverige agerar i FN för att det ska inledas ett arbete med att utreda händelserna runt upproret i juli och

augusti 2024, i syfte att ställa de ansvariga för det stora antalet döda och skadade till svars.

Slutligen har hon frågat om jag avser att tillse att Sverige agerar i FN för att det tillsätts en oberoende kommission som får till uppdrag att utreda påtvingade försvinnanden, utomrättsliga mord och tortyr i Bangladesh under de senaste 15 åren.

Sommarens oroligheter i Bangladesh skördade många dödsoffer och ledde till många skadade. Det är viktigt att de som gjort sig skyldiga till övergrepp också ställs till svars.

Det är nu snart fyra månader sedan övergångsregeringen och dess ledare, professor Muhammad Yunus, tillträdde. Bangladesh står inför stora utmaningar men även nya möjligheter.

Sverige har tillsammans med övriga EU-länder understrukt viken av att övergångsregeringen skapar förutsättningar för fria och demokratiska val så snart som möjligt. Min företrädare, Tobias Billström, understök i ett brev till professor Yunus vikten av respekt för rättsstatens principer, mänskliga rättigheter och en demokratisk utveckling i landet. Sverige fortsätter att förmedla detta budskap till representanter för övergångsregeringen.

Sverige för en kontinuerlig dialog även med andra delar av det bangladeshiska samhället, inklusive civilsamhället och landets olika politiska partier. I alla dessa samtal framför vi vikten av demokratisk utveckling och respekt för mänskliga rättigheter.

Fru talman! Därtill samverkar Sverige med FN i landet för att stödja en demokratisk och fredlig utveckling. Detta sker dels genom pågående biståndssamarbeten, dels genom nya typer av partnerskap. Under hösten inledde Sverige exempelvis ett nytt partnerskap med FN:s högkommissarie för mänskliga rättigheter om 20 miljoner kronor för en period på två år. Partnerskapet innefattar bland annat tekniskt stöd till interimregeringen, inklusive stöd till processer för övergångsrättvisa.

Vad gäller Lotta Johnsson Fornarves andra fråga konstaterar jag att FN:s högkommissarie för mänskliga rättigheter tidigt, på begäran av övergångsregeringen, inledde en oberoende utredning av sommarens händelser. En så kallad fact finding mission har varit i Bangladesh under hösten. Det första besöket gjordes redan två veckor efter att den förra regeringen föll.

Syftet med missionen är att undersöka eventuella kränkningar av mänskliga rättigheter under sommarens protester, då över tusen människor befaras ha dömts och många fler skadats. Missionen har i uppdrag att reda ut fakta, analysera grundorsaken till sommarens protester och identifiera hur man ska fördela ansvar för arbetet framöver. Man ska även ge konkreta rekommendationer för hur Bangladesh ska gå vidare för att hantera de brott som begåtts.

En slutgiltig rapport förväntas offentliggöras i slutet av året. Sverige för en kontinuerlig dialog med den utsända delegationen och följer dess arbete nära. Missionens rapport kommer att bli en viktig utgångspunkt för Bangladesh i landets arbete med att utreda

händelserna under sommarens protester och i processen att ställa skyldiga till överträdelser till svars.

Slutligen, vad gäller den tredje av Lotta Johnsson Fornarves frågor, vill jag uppmärksamma att Sverige genom FN:s granskningsmekanism för mänskliga rättigheter, Universal Periodic Review, flera gånger inkommit med rekommendationer till Bangladesh.

År 2018 rörde rekommendationerna bland annat att Bangladesh grundligt borde utreda utomrättsliga mord, bortföranden och påtvingade försvinnanden utförda av ordningsmakten samt se till att förövarna ställs till svars. År 2023 uppmanades Bangladesh att se över sina lagar och processer för att minska omfattningen av trakasserier i rättssystemet.

Anf. 45 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret på min interpellation. Jag är ganska nöjd med svaret och tycker att det är bra att vi fått klarhet runt flera områden som rör utvecklingen i Bangladesh och Sveriges agerande, men jag är ändå inte helt nöjd.

I början av augusti 2024 återvände Nobelpristagaren Muhammad Yunus till Bangladesh för att leda den interimregering som ersatte den tidigare regimen under Sheikh Hasina, som tvingades fly landet efter omfattande folkliga protester. Den nytillsatta interimregeringen ger hopp om en demokratisk utveckling med respekt för de mänskliga rättigheterna. Det krävs dock att arbetet med att genomföra rättvisa och fria val inleds så snart som möjligt.

Det är bra att den tidigare utrikesministern Tobias Billström framfört detta i ett brev till professor Yunus och att regeringen fortsätter att förmedla detta budskap. Det är självklart också positivt att regeringen inlett ett nytt partnerskap med FN:s högkommissarie för mänskliga rättigheter som bland annat innefattar tekniskt stöd till interimregeringen, inklusive stöd till processer för övergångsrättvisa.

Nu har det dock gått fyra månader sedan interimregeringen tillträdde, en interimregering som även om den ser ut att ha goda intentioner inte är demokratiskt vald. Jag menar att det är viktigt att Sverige trycker på med lite större kraft för att processen med att genomföra allmänna, demokratiska val verkligen ska komma igång. Avser regeringen att göra det? Det kanske är dags att följa upp brevet med lite större tydlighet om att vi anser det oerhört viktigt att valen kommer till stånd. Annars finns en risk att missnöjet återigen blossar upp. Det är också viktigt att partier och partiföreträdare som nu befinner sig i exil får rätt att återvända för att kunna delta i valprocessen.

Det är även, som ministern påpekade, oerhört viktigt att stödja civilsamhället, som spelar en oerhört viktig roll för en demokratisk utveckling i landet.

Självklart är det också positivt att FN:s högkommissarie för mänskliga rättigheter inlett en så kallad fact-finding mission i Bangladesh under hösten för att undersöka eventuella kränkningar av mänskliga rättigheter under sommarens protester, då över tusen människor befaras ha dödat och många fler skadats och

arresterats. Detta är självklart ett arbete som noggrant måste följas. Men det är även nödvändigt att en oberoende kommission utreder alla övergrepp som skett under de senaste 15 åren. Här hoppas jag att regeringen kan trycka på för att ett sådant arbete ska komma till stånd.

Anf. 46 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Jag förfäras verkligen över rapporterna om antalet döda och skadade under sommarens protester. Likaså förfäras jag över rapporterna om påtvingade försvinnanden, utomrättsliga mord och tortyr i Bangladesh.

Låt mig vara mycket tydlig: Övergrepp mot mänskliga rättigheter kan aldrig rättfärdigas. Det är otroligt viktigt att dessa typer av brott utreds och att de skyldiga ställs till svars.

Det är positivt att Bangladesh nyligen har tillsatt en nationell kommission med fokus på påtvingade försvinnanden. Denna kommission stöttas av Sverige genom partnerskapet med FN:s högkommissarie för mänskliga rättigheter. Fokus ligger på att erbjuda tekniskt stöd till kommissionen. Jag välkomnar också särskilt att Bangladeshs övergångsregering nyligen signerat FN-konventionen om skydd mot påtvingade försvinnanden, redan under sin första månad vid makten.

I Sveriges globala strategi för arbetet med de mänskliga fri- och rättigheterna, demokrati och rättsstatens principer för 2024–2028 markerar regeringen tydligt hur viktiga dessa frågor är. Strategins övergripande mål är att bidra till fria, trygga, rättvisa och inkluderande demokratiska samhällen som är fria från förtryck och som bygger på respekt för de mänskliga fri- och rättigheterna och rättsstatens principer. Människor som utsätts för våld, diskriminering, förföljelse och förtryck ska stå i fokus för arbetet med att förverkliga de mänskliga fri- och rättigheterna.

Sverige fortsätter att bevaka situationen och utvecklingen för mänskliga rättigheter i Bangladesh. Det sker inte minst genom vår ambassad i Dhaka samt EU-delegationen i landet.

Det gläder mig att Lotta Johnsson Fornarve ändå var lite nöjd med svaret. Det är ändå över, upplever jag, hur det brukar vara med interpellationssvar. Jag hoppas att jag kan glädja henne lite ytterligare med att säga att Sverige faktiskt har följt upp min företrädares brev. I veckan hade Sveriges ambassadör i Bangladesh möjlighet att träffa chefsrådgivaren Yunus. Sverige framförde då flera budskap om vikten av demokrati, jämlikhet och mänskliga rättigheter. Mötet var ett bra tillfälle för dialog såväl om gemensamma frågor som om Bangladeshs nuvarande politiska situation och framtid, en framtid som Sverige menar bör bygga på demokratiska värderingar och respekt för mänskliga rättigheter.

Anf. 47 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V):

Fru talman! Tack, ministern, för ytterligare svar! Jag tycker nog ändå att vi var överens om ganska

mycket, inte bara lite. Det finns dock några saker som jag tycker att regeringen kan göra ännu bättre.

Det var väldigt bra att ambassadören nyligen träffade interimsgovernmenten och tryckte på om allmänna, fria val. Jag hoppas att det arbetet verkligen kommer att fortsätta. Det här är otroligt viktigt. Det är en grundförutsättning för en demokratisk utveckling att val kommer till stånd så snart som möjligt. Det är också viktigt att omvärlden stöder Bangladesh samt skickar valövervakare för att övervaka att valen blir just fria och demokratiska. Ju längre tiden går efter att interimsgovernmenten tagit över, desto större är risken att missnöjet blossar upp igen. Det måste vi naturligtvis undvika med alla medel.

Bangladesh är ett land som präglats av våld och förföljelse under de senaste 15 åren. Ett stort antal utomrättsliga mord och påtvingade försvinnanden har ägt rum. Enligt människorättsövervakare i Bangladesh har säkerhetsstyrkor genomfört över 600 påtvingade försvinnanden sedan 2009. En del har släppts, men fortfarande är det oklart vad som hänt med minst 100 personer.

Enligt uppgift ska poliser ha dödat mer än 450 människor 2018, detta under förevändning att det skedde som en del i kriget mot droger. Men uppgifter från aktivister säger att det i själva verket var ett sätt att skrämja medlemmar av oppositionen och att tysta kritiker. Under protesterna mellan den 15 juli och den 5 augusti 2024 dödades minst tusen människor, som vi hörde tidigare. Tusentals skadades, och tiotusen människor arresterades.

Det är bra att Sverige tagit upp frågan genom FN:s granskningsmekanism för mänskliga rättigheter, Universal Periodic Review. Jag tror dock inte att det är tillräckligt. För att Bangladesh ska kunna gå vidare och bygga upp ett demokratiskt samhälle måste människor få vetskap om vad som hänt deras nära och kära. Det är nödvändigt för att läka sår och bygga upp en tillit igen. Då måste man gå till botten med alla övergrepp som skett under de senaste 15 åren, och de ansvariga måste självklart ställas till svars. Om det tror jag att vi är helt överens.

Jag menar att Sverige därför måste agera i FN för att en oberoende kommission tillsätts som får till uppgift att utreda påtvingade försvinnanden, utomrättsliga mord och tortyr i Bangladesh under de senaste 15 åren. Det räcker inte att bara utreda sommarens händelser. Det ska man naturligtvis göra, men man måste gå längre tillbaka i tiden och utreda alla övergrepp som skett under de senaste 15 åren för att verkligen kunna bygga upp demokratin och tilliten i landet igen. Kommer Sverige att arbeta för en sådan kommission?

Anf. 48 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M):

Fru talman! Det finns stora förväntningar på Bangladeshs övergångsregering. Såväl hos Bangladeshs befolkning som hos Sverige, EU och FN finns förhoppningen att Bangladesh efter många år av minskat demokratiskt utrymme nu ska påbörja en

demokratiseringsprocess. Övergångsregeringens tillträde och ambitionen att reformera institutionerna välkomnas. Hittills har ett tiotal kommissioner tillsatts som ska utreda hur reformering av bland annat konstitutionen, rätts- och polisväsendet samt valsyste­met kan ske.

Övergångsregeringens viktigaste uppgift framgent blir givetvis att förbereda landet för demokratiska val. Jag kan inte nog understryka hur viktigt det är att Bangladeshs befolkning inom en rimlig tidsram får möjlighet att rösta fram landets framtida ledare. Det är endast genom fria, oberoende och allmänna val som legitimitet kan uppnås.

För Sveriges del finns en lång historia av stöd för demokrati, mänskliga rättigheter och rättsstatens principer i Bangladesh. Sverige har under många år varit en stor givare av bilateralt bistånd till landet. Den nuvarande bilaterala biståndsstrategin för 2021–2025 omfattar 1,75 miljarder kronor. Vårt bistånd fokuserar bland annat på program kopplade till demokratisk samhällsstyrning, ansvarsutkrävande och minskad korruption. Vi överväger också ytterligare insatser i samarbete med FN:s utvecklingsprogram som kan ge tekniskt stöd till de nyligen tillsatta nationella kommissionerna för reform av rätts- respektive polisväsendet.

Genom våra biståndspartner inom civilsamhället arbetar vi aktivt med att bistå reformprocesserna. Ett exempel är Transparency International Bangladeshs påverkansarbete gentemot den nationella antikorrup­tionskommissionen. Även EU har utlovat att man ska mobilisera stöd och expertis för att bistå och stödja Bangladeshs övergångsregering i dess arbete att genomföra inkluderande demokratiska reformer som respekterar mänskliga rättigheter, rättsstatens principer och en god samhällsstyrning.

Sammantaget kan vi konstatera att de närmaste åren är mycket viktiga för Bangladeshs framtid. Sverige vill och kommer att stödja landet i denna viktiga reformprocess. Vi välkomnar den kommission som har tillsatts av FN, för det är viktigt att man granskar det som har skett under sommaren. Vi kommer givetvis att följa detta arbete noga, och Sverige utesluter ingenting framöver.

Anf. 49 LOTTA JOHNSON FORNARVE (V):

Fru talman! Jag tackar ministern för ytterligare svar, och det gläder mig att vi är helt överens om att det behöver hållas allmänna, fria och demokratiska val i Bangladesh så snart som möjligt. Det är som sagt en grundförutsättning för en demokratisk utveckling. Även om den interimsgovernment som nu sitter har goda intentioner är den inte demokratiskt vald, och ju längre tiden går, desto större är risken att missnöjet blossar upp igen. Det är alltså viktigt att det hålls val så snart som möjligt, och därför hoppas jag att den svenska regeringen fortsätter att trycka på, gärna med ännu mer kraft, för att valen ska komma till stånd.

Det är jätteviktigt att Bangladesh går till botten med alla de övergrepp som har ägt rum under de

senaste 15 åren. Sverige måste därför agera i FN för att en oberoende kommission tillsätts som får till uppgift att utreda påtvingade försvinnanden, utomrättsliga mord och tortyr i Bangladesh under denna tid. Det räcker inte att utreda bara sommarens händelser, utan man måste gå längre tillbaka i tiden för att läka sårerna i Bangladesh så att landet kan gå vidare, bygga demokrati och skapa tillit i samhället igen.

Kommer Sverige att jobba för en sådan FN-kommission?

Anf. 50 Utrikesminister MARIA MALMER
STENERGARD (M):

Fru talman! Sverige har alltid stått upp för mänskliga rättigheter i internationella sammanhang, och vårt arbete för att stärka de demokratiska fri- och rättigheterna i Bangladesh är en naturlig del av detta engagemang. Vårt engagemang inom EU och olika multilaterala organisationer spelar också en mycket viktig roll i vårt stöd till de demokratiska krafterna och utvecklingen i landet.

Sammantaget utgör Sveriges historiska engagemang liksom våra nya satsningar och åtaganden ett viktigt bidrag till att Bangladeshs befolkning så snart som möjligt genom fria, rättvisa och oberoende val ska kunna forma sin egen framtid.

Som jag tidigare sa välkomnar jag de granskningar som görs av FN. Vi följer detta arbete noga och ser fram emot att inom kort ta emot rapporten, och vi utsluter som sagt ingenting framöver.

Stort tack för att interpellanten lyfte upp denna viktiga fråga!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2024/25:186 om dagligt behov av certifierad flygtrafik till och från Gotland

Anf. 51 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Hanna Westerén har frågat mig vilket ansvar staten har för att säkra livsnödvändig infrastruktur till och från Gotland och vilka initiativ jag är beredd att ta. Hanna Westerén har vidare frågat mig vilka åtgärder jag kan tänka mig att vidta för att den gotländska sjukvårdens behov av dagliga leveranser av prover och blodprodukter ska kunna lösas när i stort sett ingen trafik sker till någon för ändamålet certifierad flygplats.

När det gäller den hemställan från Region Gotland som Hanna Westerén nämner i interpellationen så har Regeringskansliet besvarat den i ett brev den 1 november 2024. När det gäller frågor om tillstånd för att frakta prover och blodprodukter är det, precis som Hanna Westerén har noterat, upp till berörda aktörer att säkerställa att nödvändiga tillstånd finns för att utföra de transporter som har avtalats mellan Region Gotland och fraktbolaget.

Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var i landet man bor. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling.

Gotland har på grund av att det är en ö av naturliga skäl särskilda utmaningar. Jag vill påminna om att staten tar ett stort ansvar, bland annat genom trafikavtalet för den upphandlade färjetrafiken. I somras tecknade Trafikverket ett nytt avtal för perioden 2027–2035. Avtalet innebär att det även fortsättningsvis kommer att finnas ett takpris för gotlänningar och gods. Trafikverket har på regeringens initiativ nyligen redovisat underlag och bedömningar av åtgärder vad gäller tillskapande av en reservhamn vid Kappeshamn. Gotland är beroende av såväl flygtrafik som färjetrafik, och av det skälet är också Visby flygplats utpekad beredskapsflygplats.

Anf. 52 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaret.

Det stämmer att jag efterfrågar ansvar. Jag anser det rimligt att staten tar ett övergripande ansvar för nödvändig infrastruktur när förutsättningarna för flyg till och från Gotland förändras radikalt på bara några veckor. Jag tycker att regeringen ska ta ansvar för det.

Under pandemin infördes med kort ställtid trafikplikt för att säkra transporter till och från Gotland, och i detta fall rörde det just prover. Oavsett vad som nu är fallet för Gotland, borde inte regeringen överväga att införa någon form av vilande trafikplikt som kan aktiveras när någon del av landet är tillfälligt eller permanent avskuren eller isolerad? Jag tror att det vore väldigt välgörande med en sådan signal om övergripande ansvar och omsorg för hela Sverige.

Fru talman! Vi har en majoritetsregering. Det ger makt, och med makt följer ansvar. Jag kan inte förstå varför man frånhänder sig detta ansvar och därtill hänvisar till färjetrafiken. Jag vill tro gott om människor, så även om infrastrukturminister Carlson. Nog förstår ministern att det blir otillräckligt att hans statssekreterare först hänvisar till att den nödvändiga dagliga trafiken för prover kan ske via Bromma, som saknar certifiering, och när den polletten väl trillat ned berättar vad regeringen åstadkommit i fråga om färjetrafiken.

Tro mig, färjetrafiken engagerar mig och varje gotlänning djupt, och jag vet att även infrastrukturministern är engagerad i den. Men för att Gotland ska fungera krävs både färjor och flyg. För att gotländsk sjukvård ska fungera krävs upparbetade transportkedjor, inte minst i fråga om prover och blodprodukter där det behövs dagliga transporter.

November är passerad, och vi är inne i december månad. Än så länge får gotländsk sjukvård pussla och trola med knäna. Med tanke på att vi i nuläget är utlämnade till en dubbeltur till Arlanda och en till Göteborg i veckan, helikopter och en väldig massa tur håller

jag varje dag tummarna för att inget ska gå snett som gör att liv äventyras på grund av att vi inte snabbt nog kan få det gotländsk sjukvård behöver.

Hur kan infrastrukturministern och regeringen låta detta pågå? Nu är året snart slut, och kanske klarar vi oss månaden ut. Men jag vill hoppas och tro att regeringen har ambitioner på detta område, åtminstone med tanke på rådande säkerhetspolitiska läge.

Jag frågar igen: Vad kan infrastrukturminister Andreas Carlson tänka sig att göra för att förändra situationen? Jag hoppas verkligen att svaret inte är "ingenting".

Anf. 53 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag tackar för ledamotens engagemang och för det erkännande hon ger både åtgärder och angelägenhetsgrad när det gäller infrastrukturen till och från Gotland.

Interpellationens första fråga handlar om just livsnödvändig infrastruktur. Ledamoten tog inte upp något specifikt trafikslag, och därför ville jag i mitt svar redogöra för de åtgärder vi har vidtagit för färjetrafiken, bland annat att Trafikverket har tecknat ett nytt avtal och att en reservhamn i Kappeshamn utreds. Det är också livsnödvändig infrastruktur, så det var anledningen till den delen av svaret.

Vi följer förstås den uppkomna situationen väldigt noga och förstår att det med tanke på läget är en mycket stor ansträngning för personal inom vården. De gör heroiska insatser, som vi sätter stort värde på. Samtidigt kommer vi inte ifrån att det är regionens ansvar att säkerställa att de tillstånd som behövs finns. Att det finns brister i avtal är inte med nödvändighet en fråga för regeringen.

Vad gäller ett införande av trafikplikt är det ett verktyg som staten har, och det är reglerat i EU:s lufttrafikförordning nr 1008/2008. Bedömningen är att en process för att få fram ett nytt trafikavtal tar minst fem månader. Det finns ett så kallat nödförfarande i förordningen, men det är endast tillämpligt då problem uppstår på redan beslutade linjer med trafikplikt. Med den mekanism och det regelverk som finns hade vi kanske fått detta på plats fram på vårkanten. Den situation som ledamoten tar upp är ju här och nu.

Jag var på möte i transportministerrådet i går, och då framgick att det nu finns öppningar för att modernisera och se över förordningen på EU-nivå. Men det är ju också sådant som tar tid, och därför finns inget omedelbart verktyg som regeringen kan använda utan att bryta mot EU-regelverket.

Därmed kommer vi tillbaka till regionens ansvar och de avtal som finns. Där arbetar man förstås hårt och intensivt för att kunna hantera den uppkomna situationen med några veckor kvar. Jag delar verkligen ledamotens förhoppning om att allt förlöper väl, men med extraordinära insatser av vårdpersonalen.

Anf. 54 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Det låter oerhört positivt att man framöver kommer att kunna pröva nya möjligheter, exempelvis vad gäller vilande trafikplikt eller att bredda spektrumet av insatser som kan vara tillgängliga för kommuner och regioner.

Jag kommer dock inte ifrån att nästan jag får en överklighetskänsla här. Statsrådet tar upp flera saker som är positiva för Gotland och är en del av en fungerande infrastruktur, till exempel att Visby flygplats utpekats som beredskapsflygplats. Det är något positivt som vi är stolta över och tror är viktigt. Men det hjälper inte att vi har en beredskapsflygplats om vår sjukvård inte har någon att flyga till och om vi inte har en certifierad flygplats som trafikeras under november och december.

Därför blir detta en fråga om beredskap. Vi i Sverige befinner oss tack och lov i fredstid, men det pågår ett krig i vårt närområde och situationen kan förändras mycket snabbt.

Än så länge har vi haft tur, och sjukvårdens medarbetare har gjort heroiska insatser för att lösa situationen. Men det är hela tiden på håret.

Jag vill verkligen inte vara en ledamot som kommer till kammaren och gnäller för att det är så synd om Gotland och säger att vi har det så svårt. Jag är oerhört stolt över den valkrets som jag representerar. Vi kommer dock inte ifrån att Gotland är jättelitet. Det är en liten valkrets, och regionen är Sveriges minsta huvudman. Men infrastrukturministern säger att det är upp till gotlänningarna och gotländska politiker att ordna transporter av prover och blodprodukter med några veckors varsel.

Jag vet att man ska vara varsam med att säga att man inte såg något komma, men åtminstone hade jag ingen aning om att Bra och SAS skulle slås ihop så att vi med väldigt kort varsel bara fick *en* flygplats att flyga till i stället för två och att Arlanda med kort varsel enbart skulle ha *en* dubbeltur i veckan. Det här ställer otroligt höga krav på Gotland. Än så länge görs som sagt heroiska insatser, och vi har kanske också haft en viss portion tur. Jag tycker att det är orimligt att kräva att Sveriges minsta sjukvårdshuvudman ska ordna egna flyg.

Jag uppskattar att infrastrukturministern följer situationen noga, men det leder inte till några transporter eller flyg. Jag undrar hur detta rent faktiskt ska gå till. Nu har tiden snart gått. Jag hoppas verkligen att det inte sker någon stor trafikolycka eller att julen blir en osedvanligt tuff tid för Gotland. Det känns dock så futtigt i ett välfärdsland som Sverige att hoppas på tur.

Jag vill tro att vi kan bättre och att vi i situationer som dessa kan hjälpas åt. Vi borde kunna dra åt samma håll. Jag vet att jag och infrastrukturministern inte är överens i alla frågor, men jag hade hoppats att vi kunde vara överens om grundläggande infrastruktur för att säkra livsviktiga transporter.

Anf. 55 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag tror att Hanna Westerén och jag är överens om många av de frågor om livsnödvändig infrastruktur som vi också har diskuterat i kammaren tidigare. Det var det som en av frågorna i dag handlade om, vilket gjorde att det var rimligt att ta upp statusen för Visby flygplats som beredskapsflygplats.

Jag hänvisar till tidigare svar på frågor då ledamoten också har noterat det regionala svaret. Tillstånd för att frakta prover och blodprodukter är en fråga för berörda aktörer, som ska säkerställa att det finns nödvändiga tillstånd för att utföra de transporter som har avtalats.

Jag noterar att några av de förslag som ledamoten lyfter, till exempel att se över ett system med vilande trafikplikt, också är något som ligger längre fram. När en situation som denna uppstår visar det kanske på komplexiteten när det enligt EU-regelverket inte går att använda det trafikpliktsinstrument vi har. Då faller det hela tillbaka på regionen.

Jag vet att Bra och SAS har varit på Gotland och har haft möten och en dialog med företrädare för Gotland. Jag hoppas och tror att dessa möten har varit viktiga för att situationen ska bli så bra som möjligt. I slutändan blir detta dock en fråga om vem som har svaret, och det är regionernas ansvar.

Vi följer förstås detta noga, fru talman, men brister i avtal är inte nödvändigtvis en fråga för regeringen. Även jag hoppas att det hela kommer att förlöpa väl genom stora insatser för att det ska göra det och att situationen blir bättre framöver. Då kan vi förstås diskutera sådana frågor som ledamoten har lyft upp, men de löser inte den akut uppkomna situationen.

Anf. 56 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! För historieböckernas skull vill jag ändå betona att Region Gotland ju hade säkerställt att det fanns en certifierad flygplats. Trafiken har gått till Arlanda. Som en konsekvens av sammanslagningen av Bra och SAS går två dubbelturer i veckan till och från Gotland – en till Arlanda och en till Göteborg. Gotland skulle behöva en dubbeltur varje dag till antingen Arlanda eller Göteborg, men företrädesvis till Arlanda. Denna möjlighet togs ifrån oss med oerhört kort varsel och finns nu inte. Det är vad som har hänt.

Vi hade trafik till en certifierad flygplats. Men trafikutbudet har minskat, och vi står kvar med konsekvenserna.

Det svar som kom från departementet till Gotland visade att man inte visste hur det förhöll sig. Det är otroligt anmärkningsvärt att det hänvisades till Bromma, som inte har de certifikat som behövs.

Jag vill upprepa det jag inledde med. Sverige har en majoritetsregering, och det finns ett majoritetsunderlag i Sveriges riksdag. Med makt följer ansvar. Det gör att man kan lösa situationer. Man kan fixa och lindra och se till att regionen inte behöver trola med knäna. Om man löser saker och ting kan man sluta hoppas på turen.

Anf. 57 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag hänvisar till tidigare inlägg och tackar ledamoten för engagemanget.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2024/25:196 om järnvägsförbindelsen i Ystads hamn

Anf. 58 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Adrian Magnusson har frågat mig varför jag och regeringen inte är beredda att vidta några åtgärder för att stärka framtida godstransporter och öka redundansmöjligheterna genom att säkra järnvägsförbindelsen i Ystads hamn.

Att kunna säkerställa redundanta förbindelser mellan Sverige och övriga delar av Europa är av stor vikt för både den svenska försörjningsberedskapen och förmågan att ge och ta emot militärt stöd, inklusive förmågan att snabbt kunna förflytta militära förband, både allierade och egna, samt stora volymer militär materiel. Betydelsen av denna redundans för olika slags godstransporter är jag övertygad om att vi har en samsyn kring.

Precis som Adrian Magnusson skriver i sin interpellation besvarade jag i juni i år en riksdagsfråga kring samma frågeställning som vi ska diskutera här och nu. I det svaret betonade jag att regeringen i juni 2023 gav Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att säkerställa upprätthållandet av tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Förslag till åtgärder skulle avse färjeoperatören och hamnen i Trelleborg. Trafikverket skulle även analysera vilka övriga långsiktiga redundansalternativ, med eller utan tågfarjor, som kan skapas för godstransporter på järnväg mellan Sverige och kontinenten.

Trafikverket redovisade uppdraget i slutet av februari i år, och beredning sker för närvarande inom Regeringskansliet.

Anf. 59 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. När jag förberedde den här debatten i går och läste min fråga på nytt insåg jag att jag kanske varit lite polemisk och konfliktsökande i frågeställningen. Jag söker gärna konflikt i frågor där det uppstår olika intressen hos mig och statsrådet och där det finns tydliga ideologiska skillnader. Men liksom statsrådet tror jag att vi är ganska överens i den här frågan egentligen; redundansen gällande transporter av gods på järnväg till kontinenten behöver stärkas.

Det finns trots det några frågetecken som bör rätas ut. Det är därför jag har skrivit den här interpellationen.

Statsrådet hänvisar i sitt svar till den rapport som gjorts av Trafikverket gällande Trelleborgs hamn och dess järnvägsförbindelse. Jag vill inledningsvis vara mycket tydlig på en punkt: Min avsikt med den här

interpellationen är inte att ställa Trelleborgs hamn mot Ystads hamn. Jag välkomnar att det har utretts om stationen ska ta ett större ansvar för att säkra Trelleborgs järnvägsförbindelse. Jag tror att det stärker redundansen för godstransporter, inte bara för södra Skåne utan för hela Sverige.

Fru talman! Det som däremot har väckt uppmärksamhet är hur Trafikverket behandlar Ystads hamn i den här utredningen. Som statsrådet var inne på lyder andra mening i utredningens uppdrag: ”Utöver detta har uppdraget innefattat att analysera och redovisa övriga långsiktiga redundansalternativ, med eller utan tågfarjor samt analysera behovet av ett stöd.” Det handlar alltså om att titta på andra alternativ utöver tågfarjeförbindelsen Rostock–Trelleborg. Det står i utredningen att Ystads järnvägsförbindelse är nedlagd, men det stämmer helt enkelt inte. Jag har själv sett den otaliga gånger och vet att den används. Exempelvis transporteras tåg till Polen för renovering, även X2000-tåg. Jag vet att polska rederier är intresserade av att i framtiden kunna använda järnvägsförbindelsen för godstransporter. Den är alltså allt annat än nedlagd.

Trafikverkets utredning skapar därför flera frågetecken som i sin tur skapar förvirring och oro. Vill man stärka redundansen för godstransporter på järnväg tror jag att det är både klokt och lämpligt att ta med Ystads hamn i en sådan bedömning, och då med korrekta förutsättningar. Annars riskerar det att uppstå en situation där man lägger äggen i två korgar när man hade kunnat lägga dem i tre – eller kanske ännu fler, men i dag är det Ystad vi pratar om.

Jag vet att statsrådet har fått en tämligen detaljerad skrivelse från Ystads hamn där de här frågorna lyfts fram. Jag vet inte om infrastrukturministern har varit i kontakt med Ystads hamn, men min förhoppning är att det sker i närtid om det ännu inte har skett.

Fru talman! Vi behöver stärka redundansen för godstransporter till kontinenten. Det har vi konstaterat flera gånger här i dag att vi är överens om. Jag hoppas att regeringen, de här felaktigheterna i Trafikverkets rapport till trots, kan inkludera Ystads hamn i de resonemang som förs framöver. Vi får väl se i framtiden om man kommer att utgå från Trafikverkets rapport eller ge andra regeringsuppdrag till Trafikverket. Jag tror av flera skäl att det vore gynnsamt att ta en extra titt på Ystads hamn, framför allt för att ännu bredare säkra upp redundansen, som vi så många gånger har konstaterat att vi är överens om.

Det jag inte riktigt förstår av interpellationssvaret är hur regeringen ställer sig till att inkludera Ystads hamn i det här arbetet. I och med den olyckliga formuleringen i Trafikverkets rapport skulle jag önska att frågetecknen kunde rätas ut lite. Jag har en stilla önskan och förhoppning om ett förtydligande i det avseendet.

Anf. 60 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Det är positivt att vi delar synen på att vi behöver stärka redundansen i Öresundsområdet och

gärna på fler ställen. Jag har inte anledning att kommentera enskilda formuleringar i Trafikverkets rapport, utan jag kan konstatera att Ystads hamn glädjande nog har kvar tåginfrastruktur i hamnen. Dessvärre finns i dagsläget ingen regelbunden tågfarjetrafik till Świnoujście i Polen. Det är förstås beklagligt. Men både Trelleborg och Ystad är viktiga hamnar och noder för det svenska och det internationella transportsystemet.

Låt mig göra en liten tillbakablick på bakgrunden till det uppdrag som ledamoten hänvisar till. Det var min företrädare Tomas Eneroth och den regering han företrädde som gav det första uppdraget till Trafikverket. Det innehöll enbart att trafiken mellan Trelleborg och Rostock skulle belysas. Den rapporten blev liggande i 18 månader utan att några åtgärder vidtogs. Jag tyckte att det var viktigt att ta ett initiativ för att belysa frågan igen, föra den framåt och mer konkret analysera vad som kan göras för att säkerställa järnvägstrafiken. Det var ett bredare uppdrag från regeringens sida.

Fru talman! Som jag sagt bereds Trafikverkets rapport nu i Regeringskansliet. Vi har precis presenterat infrastrukturpropositionen, som diskuteras i kammaren nästa vecka, med rekordstora satsningar på infrastruktur. Därutöver är det förstås viktigt att ta in totalförsvarets behov och vår förmåga att ge och ta emot värdlandsstöd, som jag sa i mitt svar. Då blir den här typen av frågor förstås väldigt angelägna.

Men jag har inte några nya besked att ge i kammaren i dag. Det tror jag att ledamoten förstår.

Anf. 61 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Jag hade såklart blivit väldigt glad om det hade kommit nya besked i kammaren här i dag, men det var kanske inte det jag tänkte mig när jag klev in här för en stund sedan.

Som sagt är den här rapporten från Trafikverket i allra högsta grad bra. Jag tycker att det är bra att man bygger vidare på det uppdrag som den förra regeringen gav till Trafikverket.

Om vi nu ändå ska göra en liten historisk återblick: Den tidigare utredningen säger att järnvägsinfrastrukturen i Ystads hamn är intakt och att trafiken kan återupptas med kort varsel. Det gör inte den här nya utredningen, utan den säger mer eller mindre att förbindelsen är nedlagd. Jag förstår att statsrådet här i dag inte vill stå och kommentera olika enskilda formuleringar i Trafikverkets rapporter, men jag tycker att det är olyckligt när man skriver den typen av formuleringar. Det skickar även en konstig signal till marknaden.

Jag vet att Ystads hamn och flera andra hamnar har stort intresse av att få mer godstrafik via järnväg. När då en statlig myndighet väljer att formulera sig som att trafiken är nedlagd när det egentligen är så att det inte finns en transportaktör som driver regelbunden trafik på sträckan tycker jag att det blir olyckligt. Om det är någon från Trafikverket som bevakar den här debatten hoppas jag att de kan ta med sig detta inför framtiden. Det har för övrigt hänt en del sedan den här rapporten skrevs. Säkerhetsläget har förändrats radikalt.

Man kan alltid vara kritisk. Jag tycker personligen att just frågan om godstransporter på järnväg har behandlats styvmoderligt av ett antal regeringar av olika färg under ganska lång tid. Det har skett en stadig minskning av godstrafik via järnvägshamnar runt om i Sverige, och flera sträckningar har lagts ned på riktigt, vilket även den här rapporten konstaterar. Jag tror att det över hela det politiska spektrumet finns stor anledning att vara självkritisk. Man kunde kanske ha gjort mer tidigare för att stötta de här järnvägsförbindelserna.

I Skåne i dag har vi en situation där vi om Öresundsbron skulle slås ut av olika anledningar, av vilken anledning som helst egentligen, inte har någon fungerande järnvägsled ut på kontinenten förutom Trelleborgs hamn. I Trelleborg står kommunen i huvudsak för kostnaderna för att hålla den intakt.

Det kostar även att driva färjetrafik via järnväg. Det har rederierna framfört vid ett antal tillfällen. Jag har själv medverkat vid ett antal seminarier där just den frågan har lyfts fram. Därför är det bra om man kan bredda perspektiven och lyfta in fler hamnar i detta. Då är Ystad hamn en sådan hamn.

Jag vill återigen trycka på att det är väldigt olyckligt när den här typen av frågor framställs på ett inkorrekt sätt. Det skapar oro och förvirring. Det är helt enkelt inte bra.

Jag vet att Ystad hamn aktivt letar efter aktörer som kan bedriva regelbunden godstrafik utöver den trafik som väl ändå har blivit ganska regelbunden gällande renovering av tågset och liknande. Det vill jag påstå utifrån mina kontakter med Ystad hamn. Men det är klart att det inte är en transportaktör som bedriver trafik på det sätt som Unity Line, Polferries och liknande gör.

Anf. 62 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag till tacka Adrian Magnusson för engagemanget och för den känsla av allvar som ledamoten ger uttryck för. Det gäller också den självkritik som jag tror att alla partier bör ha i frågan om redundans till Öresundsbron.

Det är just därför som vi såg en stor anledning att ta frågan vidare. Nu bereds den i Regeringskansliet. I Totalförsvarspropositionen pekas också förbindelse till kontinenten ut som av strategisk vikt.

Precis som Adrian Magnusson pekar på är det viktigt att inte enbart förlita sig på Öresundsbron, även om transportererna över bron förstås är positiva och effektiva. Men man behöver också tänka långsiktigt och ha omledningsvägar i den händelse att man inte kan använda Öresundsbron. Då blir tågfärjeförbindelser av central vikt ur ett redundansperspektiv. Det är därför en prioriterad fråga för regeringen.

Jag vill vara tydlig med att det finns infrastrukturmässiga förutsättningar i Ystad hamn att bedriva järnvägstrafik, och då mellan Ystad och Świnoujście i Polen. Det finns alltså ingenting som hindrar att driva trafik med järnvägsfärjor på sträckan.

Dessvärre kan jag bara konstatera att det sedan 2018 inte bedrivs någon regelbunden godstrafik på linjen, något som jag tror att vi båda två har lyft fram i debatten. Jag har blivit informerad om, precis som ledamoten skriver i interpellationen och tar upp här i debatten, att några järnvägstransporter har ägt rum under året, vilket förstås är glädjande.

I övrigt vill jag inte kommentera formuleringar från Trafikverket i rapporten. Jag vill att ledamoten noterar att jag är fullt ut informerad om att järnvägstransporter har skett på linjen.

Anf. 63 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Det är glädjande att statsrådet är informerad om det. Vi kan alltid stå här och ha en hel debatt om vad som är regelbundenhet och vad som inte är det. Det är i varje fall inte de stora rederierna som bedriver regelbunden spårtrafik. Det kan vi väl ändå konstatera.

Precis som statsrådet sa finns det goda förutsättningar att med ganska kort varsel sätta igång järnvägstrafiken via Ystad–Świnoujście. Det finns också anledning att diskutera att ha fler transportleder till kontinenten än bara mellan Sverige och Tyskland.

Polen är till exempel också medlem i Europeiska unionen och i Nato. Jag vet att statsministern ganska nyligen hade ett möte med Polens premiärminister och andra ledande företrädare runt omkring Östersjön. Det är klokt att vi värnar relationerna till Polen. Det är en viktig aktör vid Östersjön och även för Sverige.

Jag vet att statsrådet har varit i Ystad hamn tidigare, visserligen i en annan roll när han hade andra uppdrag. Jag vet att statsrådet har tidigare kollegor här i kammaren från sitt eget parti som bor i Ystad som jag tror att han har ganska bra kontakt med även i dag.

Min förhoppning är att statsrådet besöker Ystad hamn vid något tillfälle. Det tror jag kan vara bra. Statsrådet brukar inte göra sådana besök med under-teknad, och det hade jag kanske inte hade väntat mig heller. Om inte annat finns det säkert kristdemokrater från Ystad, bland annat den person som jag nämnde nyligen, som säkert tar emot statsrådet och genomför det besöket. Jag tror att det vore bra.

Det finns en oro kring formuleringarna, oavsett om statsrådet vill kommentera det eller inte, och vilka effekter de har. Jag känner mig betryggad av de svar som statsrådet gett här i dag. Statsrådet är åtminstone informerad. Jag hoppas att statsrådets svar också kan få spridning utanför den här kammaren.

Anf. 64 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag uppfattar det nästan som en inbjudan. Det hade säkert varit trevligt att göra ett besök med ledamoten också.

Jag är fullt medveten om situationen och är uppdaterad om förutsättningarna. Jag vill också lägga till att jag i går satt med en polsk statssekreterare ansvarig för transportministerområdet.

Polen är också inkommande ordförande i Europeiska rådet. Det kommer att vara en viktig kontakt

utöver det uppenbara att vi gör mycket gemensamt kring Östersjön i nordiskt-baltiskt-polskt samarbete. Polen är givetvis en mycket viktig strategisk partner. Det är något som verkligen visar på angelägenheten av att ha goda kontakter och förbindelser.

Jag har även varit i kontakt med företrädaren, den tidigare polska transportministern, om den situation som uppstod i hamnen på den polska sidan. Det hade också effekter på möjligheterna att bedriva färjetrafik.

Det är förstås en pågående diskussion med de europeiska transportministerkollegorna, och då inte minst med kollegan från Polen av uppenbara skäl.

Det är självklart att det är en prioritet för regeringen att stärka redundansen till Öresundsbron. Då blir tåg-färjeförbindelsen en prioriterad fråga. Jag avser att återkomma. Tack så mycket för engagemanget och debatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2024/25:214 om utblivna satsningar på järnvägen i Skåne

Anf. 65 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Ola Möller har frågat mig om jag anser att satsningar på vägunderhållet kommer att lösa problemen för Skånes tågresenärer, och om inte, om jag avser att vidta några åtgärder för att förbättra situationen för tågresenärer i Skåne.

Regeringens utgångspunkt för infrastrukturpolitiken är att hela Sverige ska fungera. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling.

Underhållet av infrastrukturen har under lång tid tillförts för lite resurser, samtidigt som kostnadskontrollen har varit bristfällig. I flera decennier har underhållet av både vägar och järnvägar nedprioriterats, och underhållsskulden har tillåtits växa. Det har medfört att det långsiktigt inte har funnits förutsättningar för Trafikverket att genomföra det underhåll som krävs för att upprätthålla anläggningens funktionalitet.

Tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid. Regeringen arbetar för en transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela och tågen går i tid. Behoven är stora, och det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder. Det innebär att vi måste vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll men också investera i ny infrastruktur där det behövs.

Den 3 oktober i år överlämnade regeringen en infrastrukturproposition till riksdagen med förslag till historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen. Den ekonomiska ramen för perioden 2026–2037 föreslås öka med 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden till 1 171 miljarder kronor.

Ola Möller undrar om satsningar på vägunderhållet kommer att lösa problemen för Skånes tågresenärer.

Låt mig vara tydlig, satsningar på vägunderhåll ska gå till att underhålla vägar och satsningar på järnvägsunderhåll ska gå till att underhålla järnvägar. Det finns ingen motsättning mellan att underhålla väg respektive järnväg. Vi behöver göra både och för att beta av underhållsskulden.

Jag vill därför påminna om att regeringen har föreslagit öknings av både väg- och järnvägsunderhåll motsvarande den volym som Trafikverket bedömer att man kan arbeta upp under den kommande planperioden. Det innebär att hela det eftersläpande underhållet för vägsystemet återtas. För järnvägen återtas så mycket som Trafikverket bedömer är möjligt under den här perioden. Regeringen vänder nu den destruktiva trenden att strunta i underhåll och prioriterar i stället upp underhåll vad gäller både mer pengar till underhåll och mer underhåll för pengarna.

Anf. 66 OLA MÖLLER (S):

Fru talman! Tack för svaret, ministern!

Skåne är, som vi alla vet, porten till Sverige, och en stor mängd av allt gods som kommer till Sverige passerar genom Skåne. Skånska vägar, hamnar och järnvägar får verkligen hela landet att leva.

När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland står klar 2029 kommer den skånska infrastrukturen att korka igen ännu mer, och i ljuset av detta är regeringens infrastrukturproposition en besvikelser. Från skånsk horisont är det svårt att se vad som blir väsentligt mycket bättre. Pausandet av utbyggnaden av stambanan mellan Lund och Hässleholm var ett dråpslag, dessutom ett helt obegripligt sådant, och behövs ses i ljuset av de satsningar, eller brist på satsningar, som regeringen föreslår på järnvägsunderhållet.

Medan vägunderhållet maxas får järnvägen sitta på läktaren. Vägunderhållet får en höjning med 48 procent, medan vägunderhållet får en höjning med 5 procent. Hade vi socialdemokrater fått igenom vår politik hade höjningen för järnvägsunderhållet varit 27,5 procent.

När man vet att över 6 000 avgångar med Pågatågen, över 1 600 avgångar med Öresundstågen och över 400 avgångar med Pågatågen bara ifrån Hässleholm ställdes in första halvåret 2024 och att ungefär hälften av dessa beror på infrastrukturen blir i alla fall jag nedslagen. Det är helt uppenbart att systemet inte levererar det som skåningarna kan förvänta sig av det.

Därför ställer jag mig frågande till regeringens prioriteringar och brist på handling. Hur kommer det sig att järnvägsunderhållet inte prioriteras mer? Vilket budskap vill ministern skicka till alla skåningar som står och väntar på perrongen mellan bilarna rullar förbi?

Anf. 67 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Jag tar tillfället i akt och pratar lite grann om järnvägen i sydöstra Skåne. Jag är den enda riksdagsledamoten från sydöstra Skåne, så om någon

ska göra det är det väl jag. Det är ett utmärkt tillfälle när det är just järnvägen i Skåne som diskuteras.

Järnvägssträckan mellan Simrishamn, Ystad och Malmö är den sträcka i hela Skåne som är mest drabbad av förseningar och inställda tåg. Det skapar en känsla av att sydöstra Skåne är bortglömt och undan gömt, en region där man ska spendera sommaren och eventuellt lite fritid på helgerna.

Jobba och pendla till Malmö och Lund kan man däremot inte göra om man bor i sydöstra Skåne. Det är ett stort bekymmer som skadar både framtidsutsikterna och hoppet i Ystad, Simrishamn och Tomelilla kommuner, och det skadar även tillväxten. Arbetslösheten är visserligen inte hög i alla dessa kommuner, men det skadar såklart möjligheten att kunna ta de jobb som finns i Malmö, Lund och övriga västra Skåne, där stora delar av Skånes tillväxt faktiskt sker. Det här är ett bekymmer som i stor utsträckning beror på nedsatt järnvägsunderhåll.

Därför är det beklagligt att järnvägen inte prioriteras högre i regeringens förslag. Det blir i stället väg som får de huvudsakliga satsningarna.

Då skulle man kunna tänka sig att människorna i sydöstra Skåne i stället kan ta bilen till Malmö. Men den som har försökt göra det en tisdagsmorgon vid halv sju får snart se sig sitta i en lång kö vid Sturups flygplats, så det går inte heller.

När man inte satsar på järnvägen, som ju är det klimatsmarta alternativet även om det ibland glöms bort, kanske man tvingar människor ut på vägen i stället, och i min del av Skåne krävs det mycket stora satsningar på väg för att det skulle vara ett alternativ till järnväg.

Jag tror att de flesta i sydöstra Skåne hade välkomnat satsningar på järnväg, och jag tycker att det är beklagligt att regeringen har valt den väg som den har valt.

Anf. 68 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Ibland blir man förvånad i riksdagens kammare. Det här är ett sådant tillfälle. Höll ledamöterna för öronen när jag gav mitt svar på interpellationen?

Vi lägger så mycket resurser som Trafikverket bedömer att man kan omsätta både på väg och på järnväg. Vi hörde av Adrian Magnusson att det också behövs investeringar i vägnätet. Vad hade effekten varit om vi hade lagt ännu mer pengar som man inte hade kunnat omsätta? Risken hade varit att man bara fick betala tillbaka dem.

Detta är en följd av att järnvägsunderhållet har nedprioriterats och att man inte har uppdaterat metoder och stärkt underhållsarbetet. Det är det som regeringen nu är i full gång med att göra. Jag uppfattar att det finns ett starkt engagemang, men det hade också varit intressant med ett visst mått av självkritik och att man hade tagit in det svar jag gav, nämligen att vi satsar maximalt på järnvägsunderhåll i den långsiktiga transportinfrastrukturramen.

Jag är också lite förvånad över att Ola Möller tar upp beslutet att avbryta planeringen för stambanor för höghastighetståg mellan Lund och Hässleholm och i stället ge Trafikverket ett nytt uppdrag att på ett mer kostnadseffektivt sätt bygga för lägre hastigheter och också göra andra åtgärder som tar in Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande i beslutet. Regeringen reviderade den nationella planen förra året och gav då Trafikverket i uppgift att planera för två nya spår mellan Lund och Hässleholm som kostnadseffektivt ska förbättra för arbetspendling och öka kapaciteten för gods.

Regeringen har också lagt in sex namngivna objekt i den nationella planen som låg på den förra regeringens bord men som man valde att prioritera bort. Vad är det då för objekt? Jo, det är objekt som syftar till att öka kapaciteten för godstrafik på järnväg med sikte på att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Vad innebär de här landanslutningarna tillsammans med de förstärkningar på dansk sida som den danska regeringen fattade beslut om samma dag? Jo, det innebär att kapaciteten på Öresundsbron ökar med drygt 30 procent på nuvarande förbindelse. Det var effekten av att regeringen tog ett beslut att avbryta det mycket kostsamma arbetet med banor för höghastighetståg, lägga in en mer kostnadseffektiv lösning och även få på plats landanslutningar som ökar kapaciteten i befintlig bana.

Det hade varit intressant att höra lite mer om varför man helt enkelt valde bort de här sex namngivna objekten. Varför tog man inte ansvar för att öka kapaciteten på befintlig förbindelse mot bakgrund av att Fehmarn Bält-förbindelsen skulle öppna, vilket man hade full information om vid tillfället? Detta, utöver det uppenbara att stärka arbetet med underhåll, har regeringen nu tagit ansvar för när vi städar upp en del av de tidigare synderna i infrastrukturpolitiken.

Fru talman! Beskedet i infrastrukturramen, som är historiskt hög, ska också ses i ljuset av att vi under mandatperioden redan har tagit ansvar för misslyckanden och bortprioriteringar från den förra regeringen.

Anf. 69 OLA MÖLLER (S):

Fru talman! Infrastrukturministern är väl medveten om att infrastruktur sekvenseras i cykler, det vill säga de objekten hade kommit om vi hade suttit kvar vid makten. Bilden av att allting är sossarnas fel är därför lite beklagligt eftersom det faktiskt är nu under infrastrukturministerns fögderi som det i praktiken kommer att bli nedskärningar på järnvägsunderhållet.

Under den här planperioden kommer 10–15 procent av järnvägsunderhållet, den skuld som finns, att klaras av. Att då stå handlingsförlamad och säga att så blir det, för det har Trafikverket sagt, är inte riktigt rimligt från regeringen. Alla vi som har arbetat med bostadspolitik eller infrastrukturpolitik vet att 5 procent uppräknig i praktiken blir en nedskärning.

Någonstans gör ministern det Trafikverket säger till allmän lag. Myndigheten har sagt något, och då är det så. Men enligt grundlagen är det regeringen som styr riket, och då måste man också klara av att styra

mot att möta skåningarnas ödmjuka förväntan att tågen ska gå i tid – och att de över huvud taget ska gå.

I regeringens egen proposition konstateras att både resurser och kompetens saknas på Trafikverket för att järnvägsunderhållet ska kunna öka. Likaså är marknaden underdimensionerad och uppenbart dysfunktionell. Det är ett marknadsmisslyckande vi ser framför våra ögon. Kring detta vill ministern ha borgfred – en borgfred uttalad i radio – som skulle innebära att vi låter ett marknadsmisslyckande fortsätta.

Ett av skälen till resursbristen är att man stoppar beslutet. Titta bara på den kommunala sektorn, kommunernas placeringsförutsättningar och den stora förvåning, rädsla och desperation som uppstod i skånska kommuner därför att beslutet pausades.

Ett annat skäl är de besparingar som gjordes på förvaltningsanslagen till Myndighetssverige för 2023. Det drabbade också Trafikverket med neddragningar på kapaciteten.

Ett tredje skäl är vurmen för att privat marknad ska hantera underhållet. Det är ett av skälen till att det privata inte vill investera i underhållsmaskiner. Då är det kanske inte så rimligt att det privata ska sköta underhållet.

Menar ministern att han har något ansvar för att skåningarna inte kommer i tid eller över huvud taget till jobbet, läkarbesök eller släktmiddagar? Finns det någon del där ministern kan säga att här har regeringen brustit? Det blir tröttande att i debatt efter debatt höra att allt är sossarnas fel.

Anf. 70 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Fru talman! Jag reagerade också på att Trafikverket säger att det här är vad de klarar av – och det har jag hört även i andra sammanhang. Om det finns en vilja att lägga mer pengar, kraft, energi eller vad man vill kalla det på järnvägsunderhållet kan man styra upp Trafikverket.

Nu har jag varit kritisk mot Trafikverket i två interpellationsdebatter i rad, men det finns uppenbarligen stora problem med myndigheten Trafikverket. Vi socialdemokrater har föreslagit en delning av Trafikverket för att komma till rätta med en del av problemen. Det finns säkert anledning att återkomma till frågan i framtiden, men det verkar som att vad Trafikverket säger blir lag, lite som ledamoten Möller var inne på. Det blir Trafikverket som sätter ramarna för infrastrukturpolitiken, inte de folkvalda. Det är både ett problem och lite besynnerligt, och jag tror att vi får anledning att återkomma i frågan.

För att ändå visa att jag lyssnade på statsrådets svar framkom bland annat följande: ”Tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid.” Bor man i min del av Skåne får man vara beredd på att tågen inte kommer fram i tid, utan man får räkna med en halvtimmes eller timmes försening. Man får ta höjd för det och åka lite tidigare på morgonen, eftermiddagen eller när man åker till Stockholm. Man får räkna med att det kan bli stora förseningar. Som jag sa skadar det tillväxten, och det skadar

möjligheten till arbetspendling. Jag vet att regeringen prioriterar arbetspendling, men det är i perioder svårt att arbetspendla med tåg i östra Skåne.

Jag har lyft fram situationen för statsrådet, och vi får anledning att återkomma till Trafikverket i framtiden.

Anf. 71 Statsrådet ANDREAS

CARLSON (KD):

Fru talman! Nu har vi fått ett intressant besked i kammaren i dag, nämligen att det fanns en medveten strategi från Socialdemokraterna att inte lägga in de sex landanslutningarna eftersom man räknade med att bli omvald och ta hand om dem fyra år senare. Det är ett nytt besked. Jag har inte hört det tidigare.

Jag tror att många i Skåne ställer sig frågande till att man på ett mycket medvetet sätt sköt på helt nödvändiga investeringar för att höja kapaciteten på Öresundsbron, med tanke på att man visste att Fehmarn Bält-förbindelsen skulle öppnas.

Man har också haft svårt med finansieringen eftersom det beslut som regeringen fattade enligt Riksrevisionen sparade 163 miljarder i in-teckningar i framtida planer; i en plan som lovade mer än vad den kunde hålla enligt Riksrevisionen. Regeringens beslut att använda pengar som hade räckt bara till 320 kilometer snabbtåg mellan Lund och Hässleholm och att använda pengar till landanslutningar som tillsammans med de landanslutningsförstärkningar som görs på dansk sida ökar kapaciteten på Öresundsbron med över 30 procent är ett ansvarsfullt agerande. Att skjuta på den typen av investeringar som Socialdemokraterna uppenbarligen har tänkt att göra är ett nytt besked, men det förklarar senfärdigheten.

Jag säger inte, och jag har inte heller sagt, att allt är Socialdemokraternas fel, men jag har sagt att en viss självkritik hade varit på sin plats med tanke på den upprördhet som har funnits för att det inte har planerats att Fehmarn Bält-förbindelsen ska öppna på svensk sida. Det tar vi ansvar för och städar upp.

Det är också intressant att höra att Ola Möller snuddar vid ordet förvaltningsanslag. Det är också en av städinsatserna som regeringen gör i infrastrukturpropositionen. Den förra regeringen tillät att kostnader som skulle gå till väg och järnväg åts upp av förvaltningskostnader på sakanslag. Nu frigör vi de resurserna, och det handlar om 59 miljarder kronor. Det gör att Trafikverket har mer pengar för underhåll av järnväg eftersom personalkostnader inte kommer att belasta Trafikverkets centrala organisation. Det är också en fråga som kommer att ha stor betydelse eftersom det innebär att det blir 27 procent mer med nuvarande plan i fasta priser efter inflationsuppräknings. Det innebär också ett stärkt arbete med kostnadskontroll, budgetdisciplin och transparens. Jag tror att riksdagens ledamöter skulle uppskatta det eftersom det är riksdagen som läser beslutet i nästa vecka, det vill säga ramarna som regeringen sedan har att förhålla sig till.

Jag har inte sagt att allt är Socialdemokraternas fel, utan det jag har tagit upp är frågan om viss självkritik.

Mycket av de konsekvenser som resenärer i Skåne i dag skördar frukterna av är beslut sedan lång tid tillbaka och underlåtenhet att prioritera underhåll av både järnväg och väg.

Anf. 72 OLA MÖLLER (S):

Fru talman! Jag är ändå förvånad över att ministern inte nämner det faktum att man prioriterade om ungefär 750 miljoner från järnvägsunderhåll till vägunderhåll 2023 – på tal om ansvar. Som om det inte skulle ha haft någon effekt på att problemen ökat i Skåne.

Jag är också förvånad över att ministern inte nämner debaclet kring yrkesutbildningarna och det faktum att det inte blev några pengar till lokförarutbildningen. En icke oväsentlig del av problemen i Skåne bygger på bristen på lokförare, och det är mycket fokus på vad Socialdemokraterna gjorde eller inte gjorde. Bilden som ministern målar upp av att det inte skulle finnas en plan eller en idé från Socialdemokraterna i frågorna är inte sann. Men ministern har ju också att hantera att allting inte kan hända på en och samma gång utan att man lägger dem i sekvenser.

Det är klart att vi utgick från att vi skulle vinna valet. Det tror jag att också ministern brukar göra.

Tillsammans med de brister som jag har lyft fram tidigare är det tydligt att den skånska järnvägen inte är prioriterad av regeringen, inte heller näringslivet i södra Sverige. Nu får Ikea köra egna bussar eftersom trafiken inte fungerar från södra Skåne upp till Älmhult. I likhet med tågen kommer skåningarna att få vänta på att få en bra politik för Skåne och järnvägen från regeringen.

Anf. 73 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Jag har ett glädjande besked. Skåningarna kommer att få vänta kortare tid än vad de hade fått göra om det hade planerats för höghastighetståg i en del av Skåne i stället för det besked som regeringen gav tidigt, det vill säga att vi kommer att använda pengarna mer effektivt. Jag håller med ledamoten om att allt inte kan hända på en och samma gång, och det är därför man inte kan prioritera kostsamma höghastighetståg på bekostnad av landanslutningar som ökar kapaciteten på Öresundsbron med 30 procent, på bekostnad av eftersatt underhåll, som inte har prioriterats upp. Det prioriterar vi före andra stora projekt som enligt Riksrevisionen hade ätit upp 163 miljarder i kommande planer.

Detta kommer att komma skåningarna och andra till del mycket tidigare än om man hade fortsatt att planera för att tåget ska gå snabbt långt fram i tiden. Nu handlar det om att tågen ska gå mer i tid tidigare än med de planer som låg vid handen i den förra nationella planen.

Jag tackar för engagemanget, men det har ändå inte kommit så många besked om varför prioriteringarna har gjorts. Det får vi säkert anledning att återkomma till vid annat tillfälle.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2024/25:215 om funktionella svenska flygplatser till gagn för hela landet

Anf. 74 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Fru talman! Hanna Westerén har frågat mig vilka initiativ jag och regeringen avser att ta för att säkerställa att Arlanda flygplats ska kunna hantera en avsevärt större mängd inrikesresenärer när Bra slutar flyga till Bromma och i stället trafikerar Arlanda. Hanna Westerén har även frågat mig om jag avser att ta några initiativ inom mitt ansvarsområde i fråga om vilken form av verksamhet och nivå på service som kan erbjudas till eventuella operatörer som börjar trafikera Bromma flygplats från årsskiftet 2024/25.

Först vill jag tacka Hanna Westerén för hennes engagemang för flygförbindelserna i Sverige. Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Villkoren för att kunna leva, bo och verka i hela landet behöver förbättras.

Swedavia AB ansvarar för det nationella basutbudet av tio flygplatser, bland annat Arlanda och Bromma flygplatser. Bolag med statligt ägande lyder under samma lagar som privatägda bolag, till exempel aktiebolagslagen (2005:551). I aktiebolagslagen finns en uppdelning av ansvar mellan ägare, styrelse och ledning. Det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter samt den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet, och jag har inga synpunkter på hur Swedavia AB bedriver sin verksamhet.

Sedan regeringen tillträdde har vi vidtagit flera åtgärder för att stärka flygets konkurrenskraft och värna om god tillgänglighet med flyg. I december 2023 gav regeringen en samordnare i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Uppdraget ska redovisas slutligt senast den 31 maj 2025. Redan den 14 november i år överlämnade dock samordnaren en delrapport med fokus på järnvägsförbindelserna till Arlanda flygplats.

Andra åtgärder som regeringen har vidtagit är bland annat att det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, GAS, har fått ett tillskott på drygt 1 miljard kronor för att motverka avgiftshöjningar. Det statliga bidraget för driftsstöd till icke-statliga flygplatser har dessutom fördubblats, och regeringen har i budgetpropositionen för 2025 föreslagit att flygskatten avskaffas från och med den 1 juli 2025, bland annat för att förbättra tillgängligheten i hela landet. Vidare fick Trafikverket i april i år ett uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och

regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt.

Åtgärderna är betydelsefulla för att skapa goda förutsättningar för flygets och flygplatsernas utveckling och konkurrenskraft. Regeringen fortsätter det strategiska arbetet avseende luftfartens konkurrenskraft.

Anf. 75 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Tack till infrastrukturministern för svaret! Jämfört med den debatt som jag hade tidigare känns den här kanske lite mer hoppfull och framtidsinriktad.

Jag ska inte göra mig till talesperson för alla gotlänningar, för flyg är ju inte allas föredragna färdmedel till och från Gotland. Men jag vet att vi är väldigt många gotlänningar som sörjer att Bromma flygplats inom kort inte längre kommer att vara möjlig att trafikera.

Jag tror eller hoppas åtminstone att infrastrukturministern känner till att för gotlänningar och troligen också för en del resenärer från andra delar av landet har Bromma flygplats varit helt enastående. Jag vet inte – det hörde jag också från flygaktörer på ett möte tidigare – om det finns någon annan flygplats som erbjuder samma flyt i flödena och samma snabba väg in till Stockholms city. Det är otroligt hur smidigt och väl Bromma har fungerat i sin litenhet.

Att all trafik flyttas över till Arlanda är en utmanande tanke för oss gotlänningar. Vi vet vad vi har, men vi vet inte riktigt vad vi får. I dagsläget använder de flesta av oss gotlänningar Arlanda någon gång om året och då oftast som transit, inte som vår slutdestination eller som vår avreseflygplats till Gotland. Och Bromma har tjänat Gotland oerhört väl. Jag vill få det sagt.

I och med att all trafik flyttas över till Arlanda ser jag några överhängande risker för flygvägen till och från Gotland förutom att vi på Gotland i största allmänhet hamnar längre bort och längre ut.

För det första vill jag lyfta fram att restiden till Gotland förlängs. Gotland behöver komma närmare fastlandet, inte längre ifrån. Efter nyår kommer restiden till Gotland med flyg – den effektiva restiden, också inkluderande resan till och från flygplatsen – att bli drygt en timme längre. Det tar också längre tid att ta sig runt inne på Arlanda flygplats. Det blir ganska många timmar per år, fru talman – timmar som gör att Gotland förlorar i attraktivitet och som försvårar fortsatt arbete och boende på Gotland.

För det andra känner vi stor oro över prisbilden, både priserna per flygbiljett då vi redan nu ser att färre aktörer gör att priserna rakar i höjden och priserna för att effektivt och snabbt ta sig till och från Arlanda flygplats. Brommas 42 kronor för tvärbana och tunnelbana blir väldigt svårslaget.

För det tredje förstår jag att det inte är möjligt att få Brommas litenhet på Arlanda, men smidighet och storlek behöver inte utesluta varandra. Efter nyår ska ännu mer inrikestrafik samsas med utrikestrafiken, och det kommer att kräva smarta lösningar. Jag hoppas att

de är på plats efter årsskiftet när 90 procent av trafiken på Bromma flyttar över till Arlanda.

Därför skulle jag verkligen vilja höra ministrerns bedömning. Hur rustad är Arlanda flygplats? Kan ministern förtydliga det? Jag tar ministern på orden i fråga om vårt gemensamma intresse för ”det strategiska arbetet avseende luftfartens konkurrenskraft”.

Anf. 76 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag vill först säga att jag delar bilden som Hanna Westerén ger uttryck för. Det är många som uppskattar och har uppskattat Bromma flygplats.

När det gäller den uppkomna situationen är det viktigt att inte dra för snabba slutsatser av beskedet från SAS och Bra. Vi följer utvecklingen noga och analyserar beskedet.

Det är lätt att avveckla den här typen av infrastruktur, men det är svårt för att inte säga helt omöjligt att återuppbygga den. Bromma flygplats har vid sidan av linjetrafiken en roll att spela för det samhällsviktiga flyget, till exempel ambulansflyget, och det är viktigt att skapa redundans och robusthet i flygplatssystemet. Det är förstas viktiga aspekter när frågan analyseras framåt.

När det gäller den första frågan som ledamoten ställer är flera av de delarna något som Swedavias styrelse och ledning ansvarar för. De har ansvaret för bolagets operativa verksamhet, alltså flöden och annat inne på flygplatsen som Hanna Westerén tar upp.

Den andra frågan, som handlar om initiativ inom mitt ansvarsområde, rör framför allt pendlingen eller resmöjligheterna till och från flygplatsen. Här har regeringen redan gett Peter Norman i uppdrag att som regeringens Arlandasamordnare lägga fram förslag som kan stärka kopplingen till andra delar av transportsystemet och förenkla resandet till och från Arlanda för dem som reser både till och från Gotland och andra delar av landet och internationellt men också för dem som arbetar på Arlanda flygplats. Det är ungefär 20 000 arbetstillfällen, så det finns anledning att stärka pendlingsmöjligheterna också av det skälet.

Jag fick en fråga av en journalist när beskedet kom från Bra och SAS om det innebär att Peter Norman nu får längre tid på sitt viktiga uppdrag. Jag höll på att säga: Nej, han behöver nog jobba ännu snabbare, för det här gör det ännu mer angeläget.

Därför var det positivt att vara med på den hearing som arrangerades på Regeringskansliet tidigare i veckan, där Peter Normans delrapport med preliminära slutsatser diskuterades med olika aktörer som har olika delar av ansvaret.

För transportinfrastrukturen till och från Arlanda finns det flera sakägare, och det är viktigt att alla drar åt samma håll. Det Peter Norman bland annat har föreslagit är förstärkningar i infrastrukturen och förstärkningar i transportupplägg. Han har också förslag gällande avtalet med A-Train för att om möjligt få ökad trafikering men också lägre priser på resandet till och från Arlanda. De förslagen har precis lämnats i en

preliminär delrapport, och den rapporten bereds nu i Regeringskansliet. I nästa steg kommer en rapport på vägsidan och sedan en slutrapport det datum som jag redovisade, den 31 maj 2025.

Tanken är att de här åtgärderna ska kunna tas in när den nya nationella planen övervägs, men flera av åtgärderna kan behöva göras tidigare än så. Flera av dem berör nog också Swedavias ansvarsområde. Då får jag hänvisa till det bolaget, som är ansvarigt för den operativa styrningen av flygplatsen.

Anf. 77 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Jag hör det ministern säger, att vi ännu inte vet hur det går med Bra och SAS, och så är det ju. Det är helt sant. Vi vet att sammanslagningen framarbetas i detta nu, och vi gottlänningar och även människor som vill resa till Gotland har börjat boka resor för nästa år.

Vi som arbetspendlar har ju bokat upp våra resor med SAS för nästa år. Det är det enda flyg vi har att boka. Det blir också någon sorts marknadsindikator. Det blir också väldigt bråttom, för om Arlanda blir betraktat som en oattraktiv flygplats – vi vet att man tävlar väldigt hårt med Kastrup – och Gotland betraktat som en otillgänglig destination vet vi att den förlorade attraktiviteten tar lång tid att återerövra.

Det är, fru talman, efter nyår det händer. Sammanslagningen är ju på gång. Den är absolut ett faktum senast efter årsskiftet. Då har vi ingen trafik kvar på Bromma. Det gör att det är väldigt bråttom.

Infrastrukturministern hänvisar till utredningen som ska vara klar i maj 2025. Jag vill inte på något sätt förminska eller underminera den, för den äger absolut sin riktighet och det är väldigt viktigt att den görs. Men det som jag tror att de flesta gottlänningar efterfrågar nu är åtgärder på både kort och lång sikt. När det gäller de på kort sikt står jag fortfarande frågande kring vilka de är. Som sagt, efter nyår händer det. Då är det 90 procent av passagerartrafiken på Bromma som plötsligt ska ske på Arlanda. Jag förstår ännu inte riktigt huruvida Arlanda faktiskt är rustat för det.

Jag tror också, fru talman, att infrastrukturministern möjligtvis vet mycket mer än jag om detta. Men Bromma flygplats är ju än så länge öppen. Det märks väldigt tydligt för oss som trafikerar den att det är en flygplats som nog räknar med att den är på väg mot historieböckerna. Det är ju ganska tomt i hyllorna. Många har nog redan nu börjat förändra sina resmönster. Såvitt vi vet är Bromma rent formellt kvar, men vi vet ju också att om 90 procent av trafiken försvinner efter nyår blir situationen helt ohållbar.

Då undrar jag vad planen är för Bromma flygplats framöver, om infrastrukturministern får bestämma och inte hänvisar till Swedavia. Det glunkas och ryktas om att det finns aktörer som är sugna och undersöker marknaden och tycker att det kan finnas utrymme för en aktör till, och Bromma flygplats är som sagt väldigt väl rustad för inrikestrafik. Men vilket erbjudande finns då till dessa aktörer efter årsskiftet 2025? Är Bromma flygplats på väg mot historieböckerna, eller står den

rustad för inrikestrafik om det finns intresserade aktörer?

Anf. 78 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag har inga nya besked att ge kring Bromma mer än att vi analyserar läget och att det är viktigt att inte dra för snabba slutsatser just mot bakgrund av det som ledamoten tar upp, att det kan vara andra aktörer som vill trafikera. Det finns också andra skäl att titta på Bromma flygplats utifrån redundans, det samhällsviktiga flyget. Det finns många tycker att man snabbt och enkelt kan fatta den här typen av beslut. Det besked jag gav tidigare var att det är svårt, för att inte säga omöjligt, att återstarta sådan infrastruktur om man väl har fattat beslutet. Därför analyseras läget.

Jag har inte några nya besked att ge på de frågor som ledamoten ställer. Det här är en del av det nationella basutbudet, som också Swedavia, som är ansvarigt för flygplatsen, förfogar över.

När det gäller konkurrenssituationen mellan Kastrup och Arlanda har en mycket viktig bidragande orsak till snedvridningen av konkurrensen varit den flygskatt som har påverkat möjligheten till den internationella trafikeringen till och från flygplatsen i Sverige. Den har också varit en hämsko för utvecklingen av inrikesflyget. Nu tar vi bort den.

En annan del har varit den debatt kring flygskam och att man inte ska resa med flyget. Man ska i aktivt resepolicyer undvika flyget, enligt många organisationer och även kommuner som också äger flygplatser, vilket man förstås kan diskutera. Men det är inte riktigt rätt forum för den här debatten. Jag konstaterar att vad Per G Braathen, Bras ägare, sa i en intervju kring Bromma är att det är flygskammen som har tagit livet av Bromma flygplats. Det får förstås stå för honom. Men det finns många olika faktorer som har gjort att inrikesmarknaden i Sverige är och har varit svag. Nu försöker vi förstås stärka luftfartens konkurrenskraft. Men det är klart att mycket av det som vi i dag ser hade kunnat vara i ett annat läge. Om det inte hade funnits en flygskatt och om inte debatten om att undvika flyget till nästan varje pris hade varit så stark hade vi kunnat ha en annan diskussion i kammaren i dag. Nu står vi där vi står. Jag hör ledamotens frågor. Jag vill förstås upprepa det jag har sagt, att frågor om Arlandas drift och hur väl rustad själva flygplatsen är är frågor för Swedavias ledning. Jag kan inte besvara dem. De är inte inom mitt ansvarsområde. Däremot är det hög prioritet i de åtgärder som gäller tillgängligheten till och från Arlanda, vilket också är en viktig fråga för Arlandas och flygets konkurrenskraft. Men det är inte bara viktigt för flygets konkurrenskraft utan för hela transportsystemet i Sverige. Regeringens ambition är att binda ihop transportsystemet i större utsträckning och inte ställa olika trafikslag emot varandra, utan få en bättre funktion i transportsystemet som helhet.

Anf. 79 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Som sagt, som kommande från Gotland är färjor och flyg bland det bästa vi vet. Vår landsväg är våra färjor, men flyget är helt oundgängligt. Och det gäller ju i många delar av Sverige.

Om vi ska ha ett funktionellt inrikesnät behöver vi, precis som infrastrukturministern sa, flera funktionella trafikslag som inte ska ställas emot varandra.

Jag sörjer lite att jag inte får några besked, för jag tror ändå att infrastrukturministern har information om hur man rustar en flygplats inför en så pass stor förändring. Jag hade velat ha några ytterligare besked med mig hem i dag när det gäller vad vi kan förvänta oss på Arlanda nästa år.

Det blir en stor förändring. Som jag sa tidigare har Bromma flygplats tjänat Gotland otroligt väl. Den har fört oss närmare fastlandet, möjliggjort arbetspendling, besök och tillväxt i besöksnäringen bland mycket annat. Jag tror att den verkligen har varit en tillväxtfaktor för Gotland, så det är sorgligt för Gotlands vidkommande att Bromma flygplats försvinner. Därför hade det varit mycket mer lättuggat för en gotlänning och en gotländsk riksdagsledamot om den förändring som är i kommande hade varit fylld med lite hopp om att vi ska gå från något fungerande till något annat som också kan fungera. Men där känner jag mig fortsatt orolig, måste jag tyvärr säga.

Som sagt delar vi bilden av att flyget även fortsättningsvis kommer att vara en väldigt viktig del av den svenska trafiken och det svenska inrikesnätet. Jag hoppas verkligen att vi i framtiden kommer att ha bland annat en Arlanda flygplats som fungerar bättre än i dag, för det vi ser i dag kommer inte att räcka.

Anf. 80 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Det är en tuff situation och icke önskad utveckling. Det är en följd av att inrikesmarknaden har vikit för flyget. Orsakerna till det kan förstås diskuteras. Jag var inne på några av dem tidigare.

Fru talman! Ledamoten har frågat specifikt om initiativ inom mitt ansvarsområde, och det är som jag kan ge svar på i kammaren. Jag förstår att det kan finnas andra och fler frågor, men de får jag hänvisa till dem som kan besvara dem.

Självklart är det här en viktig fråga för mig som infrastrukturminister i regeringen att följa och vara uppdaterad om. Men de frågor som handlar om vilka initiativ som nu tas får jag hänvisa till dem som har mandatet att svara på dem.

Tack så mycket för engagemanget! Det delar vi verkligen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2024/25:218 om Ostlänken

Anf. 81 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Eva Lindh har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder för att ge möjlighet för en anslutning från stationsläget i Linköping söderut mot Södra stambanan.

Trafikverkets planläggningsprocess för Ostlänken pågår. Jag kan konstatera att i det underlag som har varit föremål för samråd under 2024 ansluter Ostlänken mot Södra stambanan i Linköping. Jag kan dock inte som minister föregå planläggningsprocessen och uttala mig om vad som är en lämplig utformning av enskilda objekt.

Den 3 oktober överlämnade regeringen en infrastrukturproposition till riksdagen med historiskt stora satsningar på transportinfrastrukturen. Den ekonomiska ramen för perioden 2026–2037 föreslås öka med över 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden, till 1 171 miljarder kronor.

Efter att riksdagen har behandlat propositionen kommer regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till en ny nationell plan för perioden 2026–2037. Det är först i denna del av processen som konkreta projekt och åtgärder utreds och analyseras.

Anf. 82 EVA LINDH (S):

Fru talman! För en månad sedan var det en historisk dag för alla oss som bor och verkar i Östergötland och även för många fler, naturligtvis. För oss östgötar har frågan om Ostlänken varit väldigt närvarande i vår tanke och önskan om framtiden. Järnvägen är nämligen inte bara trevlig för alla oss som älskar tåg och dessutom ett klimatvänligt sätt att färdas. Det betyder också otroligt mycket för bygden att man lätt kan pendla inom Östergötland och resa mellan olika delar av vårt land men också ut ur Sverige, förstås. Det spelar också roll för godståg och allt annat. Tågen är viktiga.

För oss som har engagerat oss i Ostlänken var det en viktig dag när vi för en månad sedan tog det första spadtaget för denna del av Ostlänken, mellan Järna och Linköping. År 2035 kan kännas långt bort, men spaden är ändå i marken. Detta är det största pågående infrastrukturprojektet just nu, så det är viktigt inte bara för oss östgötar.

Är man pendlare märker man att Ostlänken behövs. Vi behöver stärka och bygga ut järnvägen, för det är trångt på spåren genom Östergötland. Ostlänken är alltså verkligen efterlängtd. När detta någon gång i framtiden står klart kommer det att innebära kortare restider och tåg som kan komma i tid men också möjligheter till en större arbetsmarknad och smidigare arbetspendling.

Jag har fått ett svar av infrastrukturministern – jag tackar så mycket för det. Jag misstänker att statsrådet inte kommer att kunna ge mig så väldigt många fler svar. Jag vill dock ändå ställa frågan därför att detta är

av så stor vikt och även lyfta betydelsen av att detta infrastrukturprojekt också planeras vidare söderut.

Stort tack till alla som har arbetat för Ostlänken och för att det där första spadtaget verkligen har tagits! Men det är trångt på rälsen i Östergötland, inte bara norrut utan också söderut från Linköping. Det märker de som pendlar på den delen. Även godstågen har det besvärligt att ta sig fram. Med tanke på den positiva utvecklingen, som också handlar om Fehmarn Bält och många andra saker framöver, kommer det inte att bli mindre trångt på rälsen.

Att det kommer att behöva byggas tågräls söderut tror jag inte att någon kan förneka, och då är frågan hur planeringen söderut ser ut. Men det handlar också om den lilla sträckan ut ur Linköping. Regeringen har nu gett Trafikverket i uppdrag att bygga räls in i Linköping, men ingen planering finns för räls ut ur staden. Detta påverkar stadsutveckling och bebyggelse i Linköping på ett beklagligt vis.

Anf. 83 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Jag förstår att det var en glädjens dag när första spadtaget togs. Detta är en sträcka som har diskuterats länge. Ursprungligen var detta en prioritering som syftar till att stärka arbetspendling och godstrafik, vilket också prioriteras av regeringen. När vi tidigare under mandatperioden tog beslutet att avbryta planeringen av stambanor för höghastighetståg såg vi att det var viktigt att fortsatt planera för Ostlänken.

Vi gav dock ett uppdrag till Trafikverket att genomföra kostnadsreduceringar, och sådana har kunnat göras med 2,7 miljarder kronor. Trafikverket kommer också att fortsätta redovisa kostnadsreducerande åtgärder varje år, något som är viktigt i alla projekt – kanske i synnerhet i det största projektet, som ledamoten talar om. Det innebär, tror jag, att man kan få mer infrastruktur för pengarna, och det kommer att vara viktigt också i det här projektet.

Sedan vi debatterade frågan i kammaren i februari har Trafikverket genomfört ett samråd om Ostlänken när det gäller delen i Linköpings tätort. Jag kan konstatera att det i samrådsunderlaget finns förslag på anslutning av Ostlänken mot Södra stambanan i Linköping.

Jag upprepar det jag sa i mitt inledande svar, fru talman: Jag kan som minister inte föregå planläggningsprocessen och uttala mig om utformningen av enskilda objekt. Nya objekt och projekt kommer att visa sig i nästa steg, när infrastrukturramen har beslutats av riksdagen i infrastrukturpropositionen och regeringen har återkommit med prioriteringarna för nästkommande nationella plan. Frågan handlar dock om en pågående planläggningsprocess, och då kan jag inte uttala mig om utformningen.

Anf. 84 EVA LINDH (S):

Fru talman! Nej, jag vill bara försäkra mig om att regeringen och ansvarigt statsråd verkligen inser problematiken i att inte i denna pågående del räkna med

den i sammanhanget ganska lilla snutten räls ut ur Linköping, som faktiskt är avgörande för Linköpings stadsutveckling och bebyggelse framöver. Om inte delen ut ur Linköping tas med i den här processen och den här delen av planeringen kommer det att innebära stora negativa konsekvenser för Linköping som stad och kommun under lång tid framöver. Det synes ganska märkligt att stanna mitt i en stad och inte fortsätta planeringen av en räls ut ur staden.

Jag förstår att jag inte kommer att få ett svar när det gäller detta. Jag vill bara försäkra mig om att statsrådet inser att detta är väldigt avgörande för Linköping och för alla oss som bor där.

När det gäller den fortsatta planeringen gällande Södra stambanan inser jag att det beslutet inte kommer att tas precis nu. Men vi måste också titta framåt. Det är trångt på stambanan söderut – inte minst, som jag sa, på sträckan mellan Linköping och Mjölby men också för godstågen och övriga tåg söderut från Mjölby. Vi behöver fortsätta den planeringen och bygga ut, för detta kommer att vara avgörande för Östergötlands och hela Sveriges utveckling framåt. Detta är alltså en vädjan.

Sedan vill jag också ställa en fråga som statsrådet kanske ändå kan besvara, som i denna debatt möjligtvis inte är lika stor men ändå gäller något som jag har fått höra från flera. När vi nu invigde Sveriges största pågående infrastrukturprojekt fanns inte statsrådet på plats. Statsrådet kan få en möjlighet att här i talarstolen förklara varför han inte hade möjlighet att finnas på plats när det där första, historiska spadtaget togs. Det har ändå en symbolisk betydelse, och jag tänker att det finns en möjlighet att här för dem som undrade tala om varför statsrådet inte var där.

Detta är kanske en i sammanhanget liten fråga. De stora, betydande frågorna handlar om planeringen ut ur Linköping och om hur statsrådet ser på planeringen av Södra stambanan och vikten av sträckan söderut, från Linköping och nedåt i resten av det land som jag tror att också statsrådet har ett särskilt intresse av att bygga samman – ned mot Jönköping och vidare.

Anf. 85 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Ja, det måste vara en väldigt liten fråga. Jag har nämligen aldrig stött på den tidigare – att någon skulle ha synpunkter på min planering i fråga om att jag inte var med vid första spadtaget. Detta är ju, precis som ledamoten säger, av symbolisk betydelse.

Det är förstås viktigt att jag använder den tid jag har på ett effektivt sätt. Jag kommer att göra det även under nästa mandatperiod om jag får möjligheten och blir omvald.

Den dagen hade jag en presskonferens om vinterväghållning, som är en annan viktig del av ärendet. Jag kommer inte att redogöra för alla delar i min kalender, men jag vill ha sagt att det viktiga förstås inte är symboliska betydelsefulla handlingar utan att man får verkningfulla åtgärder på plats som stärker

infrastrukturen i hela landet och som möjliggör ett ökat bostadsbyggande. Det är det som jag arbetar med.

Jag hade inte möjlighet att vara med den här dagen utan skickade en digital hälsning, som ledamoten säkert känner till. Jag har inte förstått att detta skulle vara någon fråga – det är första gången jag möter den. Men jag hoppas att svaret kan ge någon form av vägledning.

Det är förstås viktigt att ha hög framdrift i infrastrukturprojekt, men som jag har sagt tidigare kommer jag inte att kunna ge mer svar än: Det pågår ett planläggningsarbete, och då kan jag inte uttala mig i det enskilda ärendet. Ledamoten hjälper mig lite grann genom att själv besvara den frågan.

Anf. 86 EVA LINDH (S):

Fru talman! Jag hade naturligtvis uppskattat om det fanns mer svar att ge, men jag inser att det inte kommer att komma.

Östlänken är väldigt viktig för Östergötland men också för hela Sverige. Det är viktigt att fortsätta planeringen av flera skäl. Jag vill återigen ta upp varför detta är otroligt viktigt.

Det första handlar om arbetsmarknadsförstoring. Östgötatrafiken och pendlingen inom Östergötland är avgörande. Nu har vi kapacitetsbrist. Det blir tydligt i Östergötland. Tågen har svårt att komma fram. Det märker vi som åker tåg till eller från eller inom Östergötland. Vi behöver bättre kommunikationer inom länet.

Det andra handlar om att Södra stambanan är avgörande för godstrafiken. Den är naturligtvis helt avgörande också framöver. Jag tror att vi är överens om att det är bra om gods kan gå på räls. Det är bättre för klimatet och mycket annat. Här är det viktigt att vi bygger ut, så att det går fler godståg på räls framöver. Detta behöver jag inte tala om för ministern, men det är kanske andra som inte riktigt har koll på det.

Det tredje handlar naturligtvis om det som jag har frågat om här: vikten av att man inte bara lägger räls in i Linköping utan också ut ur Linköping.

Jag hoppas att statsrådet har lyssnat och tar till sig detta. Jag hoppas verkligen också att det blir möjligt med den här lilla snutten ut ur Linköping och att det blir fortsatt byggnation av Södra stambanan.

Anf. 87 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Ja, jag har lyssnat. Jag har noterat ledamotens synpunkter. Jag har också några gånger svarat att jag inte kan uttala mig i detta skede när det gäller den specifika planläggningsprocessen.

Flera av de delar som ledamoten tog upp i slutet av sitt anförande håller jag med om. Vi behöver ha ett mer robust transportsystem på järnvägen, inte minst för godstrafikens behov.

Mycket av detta handlar också om att få ett bättre underhåll av befintlig järnväg. Det kommer nästa interpellationsdebatt att handla lite grann om. De som följer denna debatt på tv ska alltså inte byta kanal nu

bara för att denna debatt slutar. Man kan fortsätta att följa andra debatter här i riksdagens kammare.

Fru talman! Jag tror att den här debatten ganska snart är avslutad, och då vill jag tacka för engagemanget.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2024/25:231 om kostnadseffektivt järnvägsunderhåll

Anf. 88 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Malin Östh har frågat mig om jag instämmer med Produktivitetskommissionen, som menar att det är motiverat att göra en översyn och utvärdering av huruvida bildandet av Trafikverket uppnått sina syften och om organiseringen av sektorn är ändamålsenlig. Malin Östh har vidare frågat mig om jag avser att vidta åtgärder, och i så fall vilka, för att kostnadseffektivitet ska uppnås i en sektor som enligt SOU 2020:18 saknar förutsättningar att styra underhållet på ett optimalt sätt samt om jag avser att i närtid vidta åtgärder för att stärka det förebyggande järnvägsunderhållet och därmed minska riskerna för trafikstörningar för resenärer och företag.

För den här regeringen är det prioriterat att forma ett robust och effektivt system för transportinfrastrukturen där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Den 3 oktober överlämnade regeringen en infrastrukturproposition till riksdagen med historiskt stora satsningar. Den ekonomiska ramen för perioden 2026–2037 föreslås öka med 200 miljarder kronor jämfört med den tidigare planperioden, till 1 171 miljarder kronor. Det innebär en stor utökad satsning på underhåll, vilket även inkluderar att återta eftersatt underhåll på den nivå som Trafikverket bedömer är maximalt möjligt under kommande planperiod.

Underhåll av och investeringar i transportinfrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt, där så stor samhällsnytta som möjligt skapas inom en given ekonomisk ram. Stora delar av Trafikverkets verksamhet utförs av upphandlade leverantörer. Att upphandlingsverksamheten bidrar till ökad produktivitet i anläggningsbranschen är därför av stor vikt. Regeringen kan dock konstatera att den svenska anläggningssektorn, inklusive infrastruktursektorn, i flera decennier har brottats med svag produktivitetsutveckling. Trafikverket måste därför tillsammans med andra aktörer arbeta för att bryta utvecklingen där kostnadsindex för infrastruktur ökar snabbare än inflationen.

En åtgärd som regeringen ser som angelägen är att Trafikverket fortsätter att stärka sin beställarkompetens på underhållssidan, likaväl som på investeringssidan. Beställarkompetens handlar om att i grunden förstå och vara väl förtrogen med hur den aktuella entreprenadmarknaden fungerar och vilka möjligheter den

har och att baserat på detta kunna genomföra bästa möjliga upphandlingar.

Malin Östh har frågat mig om åtgärder för underhåll och förebyggande järnvägsunderhåll för att minska riskerna för trafikstörningar för resenärer och företag. Jag vill därför påminna om att regeringen redan 2023 gav Trafikverket i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet.

När det gäller kostnadseffektivitet gav regeringen 2022 Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och föreslå förbättringsåtgärder. Bakgrunden var att regeringen bedömde att en bättre kostnadskontroll behöver uppnås och att kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver öka. Uppdraget sträcker sig fram till 2028.

Sammantaget kan jag konstatera att det pågår flera viktiga åtgärder för att förbättra kostnadseffektiviteten och genomförandet av järnvägsunderhållet. Regeringen vänder nu den destruktiva trenden att prioritera ned underhåll och prioriterar i stället upp denna centrala verksamhet – både vad gäller mer pengar till underhåll och vad gäller mer underhåll för pengarna.

Anf. 89 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! Tack till statsrådet för svaret!

Den infrastrukturproposition som lades fram av regeringen i oktober har fått namnet: *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*. Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – det betyder att vi inte är där i dag. Sverige har inte en pålitlig infrastruktur. Så är det verkligen. Svensk infrastruktur har stora och allvarliga brister. Det gäller inte minst järnvägen, där läget är oerhört allvarligt. Det beskrivs i termer av ett nationellt haveri.

I regeringens proposition betonas att man kostnadseffektivitet upprepade gånger. Redan i inledningen slår man fast att man på ett kostnadseffektivt sätt ska uppnå ett bättre fungerande transportsystem. Därefter återkommer som sagt detta med kostnadseffektivitet ett stort antal gånger genom hela propositionen.

Det är inte dåligt på något som helst sätt, men den starka betoningen av kostnadseffektivitet måste också fyllas med innehåll – konkreta åtgärder som hanterar och förändrar det som inte fungerar i dag. Då behövs också tydliga svar från regeringen om hur ett järnvägsunderhåll som i dag är väldigt långt ifrån kostnadseffektivt ska kunna bli det.

Svensk järnväg är en av världens mest avreglerade järnvägar. Vi vet varför det gjordes, och vi vet också hur det har gått. Avregleringen skulle öka effektiviteten och ge lägre kostnader och bättre kvalitet, men så har det inte blivit, inte på någon av punkterna.

Efter avregleringen har vi fått ett fragmenterat järnvägssystem där överblick och helhetsansvar saknas. Trafikverket, som är en beställarorganisation som inte utför något underhåll i egen regi, har successivt och

över tid tappat viktig kunskap om järnvägsanläggningen.

Produktiviteten och effektiviteten, som man skulle öka, har inte ökat utan minskat. Detta är ett faktum, och det styrks av ett stort antal utredningar och också av regeringens egen produktivitetskommission, som konstaterar bristande produktivitet och effektivitet.

Produktivitetskommissionen ser det som motiverat att göra en översyn och utvärdering av Trafikverket och sektorn som helhet för att analysera om organisationen av sektorn är ändamålsenlig. Detta är jätteintressant, tycker jag, och också viktigt, för här finns en ansats att inte bara hantera symtom utan också göra en seriös organisatorisk översyn, något som definitivt har potential att leda till ökad kostnadseffektivitet.

Fru talman! Här skulle jag vilja upprepa den första av mina frågor, som statsrådet återgav tidigare men som jag inte tycker att jag har fått fullt svar på: Instämmer statsrådet med Produktivitetskommissionen? Behövs en översyn av organisationen av svensk järnväg?

Anf. 90 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Fru talman! Låt mig börja med att utveckla svaret på det som ledamoten avslutade med.

Trafikverket genomförde en omfattande genomlysning av verksamheten under hösten 2023, och ett antal förbättringsområden pekades ut: att bli mer effektiva, skapa bättre värde för dem som Trafikverket är till och att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans i Sverige.

Detta har följts av en kraftsamling internt i myndigheten som innebär ett långsiktigt arbete som kommer att pågå under flera år. Flera olika åtgärder kommer att pågå parallellt.

Där finns svaret på frågan: Behöver produktiviteten i Trafikverkets verksamhet och järnvägssektorn stärkas? Svaret är ja. Den genomlysning som har gjorts har varit en viktig del i att komma till rätta med en del av de problem som finns och i att stärka upphandlingskompetensen och beställarförmågan och få ett bättre fungerande järnvägsunderhåll.

Trafikverket har pekat på att detta kan leda till effektiviseringar i den egna förvaltningen. Detta har regeringen redan lagt in i budgetanslaget till Trafikverkets förvaltning, som kommer att minskas med 300 miljoner kronor 2025 och 600 miljoner kronor 2026. Det är en följd av att man ser att medel kan frigöras genom att effektivisera Trafikverkets organisation.

I stället för att medel går till administration internt i myndigheten kan de användas för underhåll av vägar och järnvägar eller nya projekt. Det blir ganska mycket pengar. Besparingen följer av ett målmedvetet arbete som Trafikverket har bedrivit för att effektivisera sin verksamhet. Detta är ett av de initiativ som har vidtagits i syfte att stärka järnvägsunderhållet och som regeringen ser mycket positivt på.

När det gäller effekterna av att dåvarande Banverket började handla upp underhållskontrakt är det något som har utvärderats i flera olika omgångar.

Beträffande konkurrensutsättningseffekter försökte Trafikverksutredningen i sitt delbetänkande från 2009 skatta kostnadseffekterna av konkurrensutsättning av drift och underhåll, och slutsatsen blev att kostnaderna var minst 25 procent lägre än före konkurrensutsättningen samtidigt som kvaliteten var densamma och säkerheten fortsatt hög.

Det finns andra utredningar som pekar på att konkurrensutsättning har sänkt kostnadsnivåerna. Det vore intressant att höra mer av det som ledamoten lyfter fram som underlag för sitt påstående att det inte har lett till sänkta kostnader.

Däremot har ju nedprioriteringen av underhåll i både styrning och anslag lett till att vi har en eftersatt järnvägsanläggning i Sverige. Två tredjedelar är över hundra år gammal, och underhållet är eftersatt. Här behöver underhållet vässas – det är jag den förste att skriva under på. Det är därför regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att tillsammans med aktörerna och underhållsentreprenörerna arbeta för en bättre tillförlitlighet på järnvägen.

Vägen framåt är inte att utesluta de privata entreprenörerna, utan tvärtom behöver vi ännu mer innovationer, snabbare utförande och mindre påverkan på gods- och pendlingstrafik. Då behöver alla goda krafter vara med och bidra och inte uteslutas på förhand.

Infrastrukturpropositionen heter mycket riktigt *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur*. Där är vi inte i dag, långt ifrån. Man behöver inte färdas många mil i vårt avlånga land för att se att det finns stora behov, men nu vänder vi på kuttingen och prioriterar det basala: underhåll först och även nyinvesteringar. Detta gör vi för att vända på det och peka ut vägen till en pålitlig infrastruktur.

Anf. 91 MALIN ÖSTH (V):

Herr talman! Jag ska bemöta lite av det som statsrådet tar upp. Jag ställde frågan om statsråd instämmer i Produktivitetskommissionens slutsats att det behövs en översyn av organiseringen av svensk järnväg. Det jag hör i svaret, statsrådet, är att du beskriver att Trafikverket gör en översyn av sin verksamhet, men det är inte riktigt samma sak.

Du pratade också om minskad administration och effekten av det. Jag skulle vilja peka på att man snarare har sett ökad administration och också kraftigt ökade transaktionskostnader, vilket beskrivs i flera rapporter av bland andra Riksrevisionen.

Att kostnaderna har ökat kraftigt beror bland annat på att man har kostnader kopplat till hela upphandlingssystemet men också kopplat till att många upphandlingar överklagas. Detta har vi också sett.

Den utredning som statsrådet hänvisar till, som fann att kostnaderna minskar när underhållet på järnvägen konkurrensutsätts, skulle jag hävda är en gammal utredning. Det har kommit flera senare som är mer uppdaterade.

Riksrevisionen har till exempel redovisat att priserna på underhållsåtgärder på järnvägen ökade med 40 procent under perioden 2011–2022. Detta kan man jämföra med KPI, som var 19 procent under motsvarande period. Det är alltså 40 procent kontra 19 procent, och detta tycker jag tyder på att kostnaderna har ökat.

Det finns som sagt viktiga poänger i Produktivitetskommissionens slutsatser som jag hoppas att statsrådet tar med sig och också tänker lite vidare kring.

Sedan vill jag säga att järnvägsunderhåll lämpar sig ovanligt dåligt för marknadsutsättning. Det rimliga, hävdar jag, är i stället att den som förvaltar järnvägen också är den som bedriver underhållet i egen regi, med egna resurser. Då får man en helt annan kontroll och överblick. Då kan förhoppningsvis också den typ av problem som vi ser i dag hanteras och undvikas.

Vad är det då som har hänt? Sedan Banverket avskaffades 2010 har järnvägens underhållsskuld ökat brant och beräknas nu uppgå till 90 miljarder kronor. Den ökar i en rasande fart, med 400 000 kronor i timmen. Detta känner statsrådet väl till.

Vi vet också att det med nuvarande takt och tempo kommer att ta 350 år att åtgärda underhållsskulden, men vi kan ju inte vänta i 350 år på att få en järnväg som fungerar.

Behovet av ett tids- och kostnadseffektivt järnvägsunderhåll är verkligen akut, och därför är det viktigt att regeringen har en tydlig plan för hur detta ska göras. Det är syftet med min interpellation.

Många beskriver i dag läget för järnvägen som så akut att man ser behov av en kris- eller haverikommission. Jag delar den åsikten. Att regeringens lösningar i ett sådant läge – utifrån statsrådets svar – är att uppdraga till Trafikverket att vässa sin beställarkompetens och stärka sin kostnadskontroll upplever jag som djupt otillräckligt.

När nu också utredning efter utredning visar att ett avreglerat underhåll leder till bristande effektivitet och produktivitet undrar jag: Hur många utredningar behöver vi? Vi ser svart på vitt att den kostnadseffektivitet som statsrådet och regeringen är angelägna om att uppnå minskar med nuvarande organisering av järnvägen. Detta måste man rimligtvis förhålla sig till.

Anf. 92 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Herr talman! Vi kan vara överens om att takten och tempot behöver vara högre. Sedan kan vi ha en ideologisk diskussion om huruvida vi tror att en aktör löser det bäst i statlig regi eller om vi tror att det är viktigt att ha bra upphandlingar – med rimliga villkor, förstas – som stimulerar innovation, vilket premierar just takt och tempo, och att man arbetar med underhållsentreprenörer som kan tillföra nya perspektiv och nya sätt att arbeta.

Det finns exempelvis svenska företag som använder drönare som flygs över järnvägsspåren med värmekameror. På så sätt kan man se var det finns risk för att det uppstår ett kontaktledningsbrott innan det har

uppstått, och man kan då skicka ut underhållsentreprenörer till just den specifika stolpen och åtgärda felet innan det har inträffat.

Den typen av åtgärder är precis sådant som finns på bordet tack vare det uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande samt järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet som regeringen gav redan i augusti 2023. Det handlar om att stärka järnvägsunderhållet och om att samarbetet och samverkan ska öka, och Trafikverket har en mycket viktig roll att utforma upphandlingar på ett sätt som premierar detta.

Rätt väg är inte att rulla tillbaka det här till hur det var förut utan att blicka framåt i högre takt. Det ska givetvis ske på ett effektivt sätt och med uppföljning av att det sker med kostnadseffektivitet och kostnadskontroll, men tid i spår är också en väldigt dyrbar resurs. Om det kan gå på timmar i stället för dygn att byta en växel är det värt mycket i vår slitna järnvägsanläggning, som till två tredjedelar är över hundra år gammal.

Detta arbete är alltså igång. Det skulle vara intressant att höra hur ledamoten ser på det uppdrag som Trafikverket har delredovisat och som handlar om ett antal åtgärder. Det har inte varit uppe än, men det är ett exempel på att regeringen redan har vidtagit åtgärder. Det sker utöver den kraftsamling som nu äger rum inom Trafikverket och som redan har lett till att effektiviseringar för 600 miljoner kronor per år kan genomföras. Det motsvarar 7,2 miljarder under infrastrukturplanperioden.

Det här är dessutom det första steget; det går säkert att effektivisera ännu mer. Trafikverket arbetar med detta, och det är någonting som regeringen följer mycket noga utöver de tydliga uppdrag vi har gett för att få en bättre fungerande järnvägsmarknad i Sverige. Man ska kunna lita på att tåget går i tid och att banorna håller.

Anf. 93 MALIN ÖSTH (V):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svar och för debatten.

Jag tror att vi är väldigt många som är angelägna om precis det du säger, statsrådet, det vill säga att tågen ska gå i tid och att vi ska ha en infrastruktur som vi kan lita på och som fungerar. Men vi är väldigt långt därifrån i dag. I allt väsentligt är 350-årsperspektivet en dystopi, men det är också ett faktum: Håller vi den takt och det tempo vi har i dag kommer det att ta 350 år att åtgärda underhållsskulden på järnvägen.

Det här förklaras också av den organisering av järnvägen som vi har i dag. Jag vill bara återkomma till att Produktivitetskommissionen pekar just på att man måste våga titta på organiseringen av järnvägen och se om det finns någonting att göra där. Men det jag hör statsrådet säga är att man inte är intresserad av att göra det, trots att man betonar kostnadseffektivitet väldigt hårt i hela infrastrukturpropositionen.

Vi har en fragmenterad organisation på järnvägen, och vi har ett trafikverk som successivt och över tid har tappat viktig kunskap om anläggningen. Vi har

problem med höga transaktionskostnader och snedvridna incitament – vi vet att det förebyggande underhållet nedprioriteras därför att det inte anses lönsamt – etcetera, etcetera. Järnvägsunderhåll lämpar sig alltså ovanligt dåligt för marknadsutsättning; jag framhårdar i det.

Ska man uppnå den kostnadseffektivitet som man säger att man vill uppnå är det grundproblemet som måste hanteras. Precis som statsrådet var inne på är det här en ideologisk fråga, och från Vänsterpartiets sida säger vi: Ta tillbaka kontrollen över järnvägen! Se marknadsmisslyckandet för vad det är och återta underhållet i egen regi! Först då kan vi, för att citera statsrådet, få mer underhåll för pengarna.

Anf. 94 Statsrådet ANDREAS
CARLSON (KD):

Herr talman! Malin Östh tar upp att man behöver titta på organiseringen och säger att hon hör statsrådet säga att vi inte är intresserade av att göra det. Jag tycker att man ska vara lite noggrann med hur man citerar varandra i en debatt i Sveriges riksdags kammare.

Det jag har pekat på är frågor som faktiskt just nu stärker organiseringen – som stärker samverkan och samarbetet. En stor omorganisation av Trafikverket, som är en mycket stor myndighet, skulle kanske ta tre år av bara internt arbete kring organisationsformer. Det är tre år som i så fall skulle riskera att gå förlorade när det kommer till att ha hög framdrift i att öka takten och tempot och i att vässa underhållet.

Mitt fokus när det gäller organisering, samverkan och samarbete kommer därför att vara att förstärka det som Malin Östh kallar kontrollen, det vill säga arbetet och framdriften, så att vi får mer underhåll på backen – mer underhåll för pengarna. Vi ser också till att inom den infrastrukturram som regeringen har presenterat maximera pengarna till järnvägsunderhåll så att det är lika mycket som, om inte mer än, det man på Trafikverket bedömer att man kan omsätta i praktiken. Det här är definitivt en prioriterad fråga. Det är viktigt att stärka produktiviteten i underhållssektorn.

Risken att det skulle bli ett stopp för privata företag på järnvägsmarknaden finns det en del företag som uttrycker oro inför. De undrar: Kommer vi att få fortsätta om två år? Det gör att de kanske väljer att investera mer i andra länder, som också har stora behov i sina järnvägsanläggningar. Därför har jag gett uttryck för att jag tror att vi behöver en borgfred kring underhållet i Sverige. Det handlar om att ha långsiktiga förutsättningar för alla dem som vill investera i järnvägen, så att vi får en järnvägsinfrastruktur att lita på i Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2024/25:175 om artskyddsutredningen och EU:s fågeldirektiv

Anf. 95 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Helena Lindahl har frågat mig om jag avser att agera för att lättnader kring implementeringen av EU:s fågeldirektiv ska inkluderas i artskyddsutredningen och om jag avser att agera för att skogsägare ska garanteras statlig ersättning om en fågelart hindrar avverkning.

Den dåvarande regeringen gjorde i juni 2022 en ändring i artskyddsförordningen baserat på förslag från den tidigare artskyddsutredningen (SOU 2021:51). Ändringen trädde i kraft i oktober 2022 och syftade till att bestämmelsen i artskyddsförordningen, som genomför förbudsbestämmelserna i EU:s fågeldirektiv, ska vara i linje med motsvarande bestämmelse i direktivet.

Det finns även andra relaterade frågor som regeringen har bedömt behöver genomlysas. Till exempel har den pågående utredningen En robust skogspolitik som ser skogen som en resurs (dir. 2024:16) bland annat i uppdrag att se över det så kallade kunskapskravet, som innebär att det är nödvändigt att inventera skogsmark med avseende på bland annat förekomst av arter som ska skyddas enligt fågeldirektivet. Utredningen har i uppdrag att analysera och vid behov föreslå åtgärder för att kunskapskravet och bevisbörderegeln i miljöbalken inte ska leda till oproportionerliga kostnader för markägaren. Syftet är att värna brukanderätten och pågående markanvändning. Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2025.

När det gäller frågan om jag avser att agera för att skogsägare ska garanteras statlig ersättning i de fall då en fågelart hindrar avverkning är det precis vad jag har gjort genom att tillsätta den utredning som just nu pågår på Klimat- och näringslivsdepartementet.

Bakgrunden till utredningen är bland annat att regeringen anser att markägare ska få ekonomisk kompensation för inskränkningar i ägande- och brukanderätten i den utsträckning som de har rätt till och att skyddet för äganderätten ska vara vägledande i fråga om ersättning vid inskränkningar i pågående markanvändning till följd av artskyddet. Villkoren för ersättning ska vara tydliga och förutsägbara på samma sätt som vid likartade beslut om till exempel inrättande av områdesskydd. Uppdraget ska redovisas internt inom Regeringskansliet senast den 31 december 2024.

Anf. 96 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Stort tack till ministern för svar!

Under flera år har skogsägare mötts av det jag skulle vilja kalla en juridisk cirkus när det gäller artskyddet. Väldigt många människor har fått besked från berörda myndigheter att de inte får avverka sin skog på grund av vanligt förekommande arter, bland annat fåglar – dessutom i många fall utan ersättning.

Artskyddsförordningen utreds på ministerns departement, och det ska föreslås förändringar i artskyddet.

Man ska också se över ersättningsfrågan. Det är mer än välkommet.

Herr talman! I ministerns svar tydliggörs att man ska se över lättnader i regelverket och även ersättningsfrågan för de skogsägare som inte får avverka sin skog på grund av att arter ska skyddas. Men det som gör mig lite förbryllad gäller lättnader i regelverket kring fåglarna. Ministern sa att det redan är gjort via en komplettering av den senaste artskyddsutredningen, det vill säga den som gjordes av den dåvarande regeringen 2022. Men den kompletteringen fungerar uppenbarligen inte eftersom skogsägare fortfarande inte får avverka sin skog på grund av vanligt förekommande fåglar. I dagsläget får de oftast inte heller någon ersättning.

Om reglerna kring fåglarna inte ses över i den pågående utredningen är det svårt att få till ett rättssäkert skogsbruk. Det skulle jag i så fall beklaga.

Herr talman! Jag hade hoppats att både ministern och regeringen hade insett att det behövs ökad tydlighet och betydande uppstramning kopplat till ägande- och brukanderättsliga ingrepp från statens håll – även när det gäller fåglarna, vill jag betona. De juridiska tolkningarna glider och glider och blir alltmer oresonligt förtryckande mot enskilda medborgare; jag måste ändå använda de orden, för det om något borde väcka olust och kanske också viss ilska hos alla frihetligt orienterade människor.

Jag vill fråga ministern, mot bakgrund av hur rättsosäker nuvarande lagstiftning kring exempelvis fågeldirektivet är, om det inte är rimligt att artskyddsutredningen även lämnar förslag på ändringar gällande reglerna kring just fåglar.

Anf. 97 ELISABETH THAND
RINGQVIST (C):

Herr talman! Centerpartiets skogspolitik, liksom all vår politik, bygger på frihet under ansvar med enkla och tydliga regler – allt för att åstadkomma ett hållbart skogsbruk som klarar av att balansera miljö, klimat och produktionsintressen. Vi utgår från en stark ägande- och brukanderätt.

Sedan den nuvarande skogslagstiftningen infördes i början av 90-talet har mycket blivit bättre. Den absoluta merparten av landets 300 000 skogsägare tar stort ansvar för att skogen ska finnas kvar och skötas på ett bra sätt. Men precis som Helena Lindahl beskriver har vi de senaste åren sett stora, växande problem med att skogsägare inte får avverka sin skog.

Norra Skog berättade för mig för några veckor sedan att hälften av all den skog som anmälts för avverkning i Jämtland och Härjedalen inte får avverkas. I många fall beror det på att det kan finnas en fågel i skogen.

Statsrådet Pourmokhtari stod här för ungefär ett år sedan och pratade om vad som skulle kunna göras i artskyddsfrågan. Jag beskrev då mitt besök hos familjen Hyttsten i Konäs i Västjämtland. De har skött sin skog på allra bästa sätt och vill nu avverka för att kunna genomföra ett generationsskifte där yngsta dottern tar

över mjölkgården. Men iakttagelser av märken av ringhack från en tretåig hackspett sätter stopp för detta. Man vet inte när hackspetten varit där eller ens om det verkligen är märken från en hackspett i deras skog. Efter ett år av processande har familjen nu beviljats prövningstillstånd i mark- och miljödomstolen. Det lilla steget framåt i byråkratins kvarnar har firats.

För ett år sedan bekräftade statsrådet att regeringen delar bilden av att det finns problem med lagens utformning och tillämpningen av dessa artskyddsregler. Men mina exempel från Jämtland och Härjedalen visar att problemen består. Skogsägare som har skött sin skog väl ska tydligen acceptera att värdet på deras tillgångar devalveras.

Centerpartiet ser problemen. Många centerpartister lever med dem. Vi vill åtgärda dem med fyra verktyg: att förändra artskyddet på det sätt som Helena Lindahl just beskrivit, att utvidga väntansavtalet för att på kort sikt lösa skogsägarnas ekonomiska problem, att hindra överimplementeringen av EU:s kommande naturrestaureringslag och att se över definitionen av vem som egentligen är berörd allmänhet när det gäller skogen.

Jag går tillbaka till svaret från statsrådet. Det är ju väldigt tydligt att fåglarna inte ingår i den översyn som görs. Därför vill jag ställa två frågor. Varför ingår inte fåglarna i översynen, och när tänker regeringen ta tag i fåglarnas inverkan på svenskt skogsbruk och svensk skogsnäring?

Anf. 98 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Möjligen är det så att vi liberaler gärna lusläser och fortfarande har lite folkpartism inom oss, men om frågan nu väcker så enormt engagemang inom Centerpartiet och de verkligen brinner för en stark ägande- och brukanderätt skulle jag önska att de åtminstone hade läst direktiven till den pågående utredningen. Men eftersom ledamöterna inte verkar vara införstådda med vad regeringen arbetar med på det här området får jag väl väldigt tydligt redogöra för det.

När jag kom med vår regering till Regeringskansliet såg jag – precis som jag nämnde i mitt svar – att den förra regeringen hade gjort förändringar men också att de absolut inte är tillräckliga. Centerpartiet och Liberalerna lyckades inte få till en tillräcklig förbättring under det tidigare regeringssamarbetet.

Herr talman! Nu har vi en liberal, borgerlig regering, och då är det väldigt enkelt att arbeta fram politik som ska stärka ägande- och brukanderätten. För oss är den en grundläggande princip.

Den pågående bokstavsutredningen, som regeringen har tillsatt, består av två huvuduppdrag. Det första är att ta fram förslag på ändrade bestämmelser om nationell fridlysning. Det är helt korrekt att nationell fridlysning inte omfattar fåglar. Varför? Jo, för att alla vilt förekommande fåglar i Sverige skyddas av EU:s fågeldirektiv.

Det andra huvuduppdraget i min utredning är att ta fram förslag på bestämmelser om rätt till ersättning för

begränsningar i markanvändning till följd av fridlysning. Det huvuduppdraget omfattar alltså frågan, eftersom rätten till ersättning omfattar all fridlysning – både fridlysning av arter som har skydd enligt EU-lagstiftning och arter som har skydd enligt nationell fridlysning. Nu har jag redogjort för vad regeringen tittar på genom den här utredningen.

Den pågående bokstavsutredningen tittar alltså både på frågor som rör ändringar av den nationella fridlysningen och på aspekter som rör fåglar genom att de helt enkelt inte omfattas av den del av uppdraget som avser nationell fridlysning. Det är helt korrekt. Men de omfattas av den del som rör ersättningsfrågor.

Herr talman! Regeringen delar bilden av problematiken som ledamöterna lyfter fram. Det finns problem med dagens utformning och med tillämpningen av artskyddsreglerna. Därför pågår den här utredningen. Det är en så kallad bokstavsutredning som ska komplettera underlaget som redan finns i form av den tidigare artskyddsutredningens betänkande.

Jag vill även nämna att det pågår väldigt många olika processer parallellt. En process som inte minst blir relevant för alla oss som engagerar oss i den här frågan är hur EU:s fågeldirektiv ska tolkas. Det tillhör den mest grundläggande problematiken i den situation som uppstår hos många skogsägare i Sverige. Det finns två pågående mål i EU-domstolen som handlar om just detta. Jag vill lyfta fram för ledamöterna att Sverige engagerar sig väldigt aktivt i dessa mål för att värna om våra svenska intressen. Vi följer hur dessa domstolsärenden faller ut, för jag tror att det kommer att påverka hur fågeldirektivet tillämpas i hela EU och också i Sverige.

Anf. 99 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Det är nog inte bara Centerpartiet som undrar vad den hemliga interna utredningen består av. Jag har fått jättemycket frågor från skogsägare, skogsindustri och LRF, och ingen av dem verkar heller veta. Kanske är det bara Liberalerna som har förstått det mesta i teorin medan vi övriga absolut inte har förstått. Eller så behövs det lite mer pedagogik från ministrernas departement och att man duckar lite mindre för mediernas frågor, för även där har det varit oklart. Då fick jag det sagt.

Herr talman! Staten tillåter att man skjuter tjäder. Vill man däremot bruka högst begränsade delar av sin egen skog och tidigare av egen fri vilja tagit hänsyn till fågeln kan staten störta en i ekonomiskt fördärv. Är det rimligt?

Detta drabbade Kristofer Stigen i Bollebygd, som jag och min kollega Stina Larsson besökte för en tid sedan. Han äger 145 hektar välskött skog, och på sin mark har han tjädrar som han har försökt ta hänsyn till genom att bedriva ett mer lågintensivt skogsbruk med bland annat plockhuggning. För något år sedan ansökte han om att få avverka ungefär 20 hektar, strax under 14 procent av sitt totala innehav. Men han stötte på patrull hos Skogsstyrelsen, som beslutade om ganska omfattande inskränkningar i hur denna yta fick

avverkas. Kristofer Stigen valde att anpassa sig efter myndighetens beslut och förlorade i ett enda slag 1 ½ miljon kronor i intäkter från brukandet. Det visade sig också att skogen i samma slag tappade ytterligare miljoner i värde eftersom förekomsten av tjäder och Skogsstyrelsens beslut har minskat hans rådighet över fastigheten.

Herr talman! Eftersom vi i Sverige åtminstone på papperet ska ha ägande- och brukanderätt till vår egendom finns det också förväntningar på ersättning från staten via dess myndigheter när inskränkningar görs i människors egendom. Därför stämde Kristofer Stigen staten och ville ha ersättning för intrånget i hans ägande- och brukanderätt. Svaret blev i praktiken: Det kan du glömma.

Eftersom han av egen vilja tagit hänsyn till tjäderna tilldelade mark- och miljödomstolen i Vänersborg Kristofer exakt noll kronor i ersättning och pådyvlade honom i stället statens nota för juridiska ombud, vilket blev ytterligare en kvarts miljon att lägga ovanpå tidigare förluster.

Herr talman! Jag tycker ärligt talat att detta är helt bedrövligt, förfärligt och skandalöst. Det är också alldeles glasklart att det aldrig var lagstiftarens intention att vi ska ha det på detta sätt. Dessutom är det lite fascinerande att domstolar hittar alltmer kreativa sätt att undvika att ta någon som helst hänsyn till vad som i alla fall på papperet är en grundlagsskyddad rättighet och betraktas som en mänsklig rättighet.

Utan äganderätt, ingen liberalism. Det är en grundsten i det liberala tänkandet. Som liberal och ansvarig minister, ser ministern inte att staten har gått över anständighetens gräns här?

Anf. 100 ELISABETH THAND
RINGQVIST (C):

Herr talman! Jag kan läsa, statsrådet, och jag kan också dra slutsatser av det jag läser. Jag kan också dra slutsatser av det som inte står.

Jag vet att fåglar inte ingår i den nationella fridlysningen, men jag hör också att det enda sättet regeringen tänker hantera fåglarna på är att betala för de områden där det finns fåglar. Det är klart att man då kan säga att regeringen har omhändertagit frågan om fåglar. Detta betyder dock att enorma markarealer i Sverige kommer att bli naturreservat. Det innebär också att utredningen inte gjorde det jag och miljöministern pratade om för ett år sedan, det vill säga tittade på hur Finland gjorde när de implementerade en modell inom nuvarande EU-lagstiftning som gjorde att fåglar och deras habitat kunde undantas i det sätt man bedriver skogsbruk i Finland. Detta fanns som en möjlighet att ta med i utredningen, men det valde man att inte göra.

Om jag tolkar ministern rätt är svaret: Vi väntar på EU. Det är rättsprocesserna i EU som avgör hur vi kommer att implementera fågeldirektivet i svensk lagstiftning. Ungefär när ser ministern att denna implementering och det nya sättet att tolka EU:s art- och habitatdirektiv kan bli verklighet?

Anf. 101 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Jag ska börja med att svara ledamoten Helena Lindahl avseende vad det är staten håller på med när den tillämpar dessa lagstiftningar och om staten inte kraftigt överträtt den gräns den bör hålla sig till. Statsapparaten regleras genom de lagar och beslut riksdag och regering fattar, och det är vi som behöver se till att lagarna tillämpas på det sätt som de är tänkta att tillämpas. Detta kan göras genom förtydliganden av hur lagarna ska tillämpas men också genom att vara mer proaktiv med att förändra dem, vilket denna regering vill göra utifrån flera av de utredningar som pågår. En av dem är den bokstavsutredning som berör det vi talar om här i dag, men det pågår även andra arbeten i regeringen för att främja skogsproduktionen i Sverige och stärka Sveriges bioekonomi.

Det har ju inte gjorts någon skogspolitisk reform sedan tidigt 90-tal, så det finns ett behov av att förbättra den svenska skogspolitiken. Detta arbete förväntar jag mig att Centerpartiet kommer att engagera sig mycket i.

När det gäller de pågående ärendena i EU-domstolen är det inte korrekt att påstå att regeringen lutar sig tillbaka och väntar på vad EU-domstolen gör. Det jag gjorde var att upplysa om att det finns två pågående fall i EU-domstolen som handlar om precis detta, och Sverige väljer att engagera sig aktivt i dessa mål för att på olika sätt kunna bidra till att värna svenska intressen. Det märks inte minst i dagens debatt hur mycket Sverige påverkas av de beslut som fattas inom EU:s institutioner, och därför är det viktigt att ha ett engagemang även där.

När det gäller Finland menar många att Finland har en betydligt mer tillåtande tolkning av regleringarna.

Som jag har redogjort för bereder regeringen för närvarande frågor om artskyddet, och vi har ett väldigt omfattande underlag i Artskyddsutredningens betänkande. Här ingår förstås olika remissvar och tankar, inte minst rörande genomförandet av EU:s artskydd. Det pågår alltså ett aktivt arbete, och alla EU:s medlemsstater är skyldiga att skydda arter på samma nivå, i enlighet med kraven i både fågeldirektiv och art- och habitatdirektiv. Man har också ett krav på att införa nationella bestämmelser.

Det är givetvis relevant att diskutera skillnaderna i hur länder gör. Om Finland inte kräver strikta skydd för fåglars livsmiljöer, varför gör Sverige det, är en fråga som ibland ställs. Sanningen är att det inte finns någon sådan bestämmelse i det svenska regelverket. Det florerar alltså en del felaktigheter, exempelvis när man jämför Sverige med Finland. Det finns ingen bestämmelse i det svenska regelverket om strikt skydd för fåglars livsmiljöer. De bestämmelser som finns i artskyddsförordningen styr givetvis fågeldirektivets fridlysningsbestämmelser, och det ligger i linje med direktivets bestämmelser – så det är helt enkelt där skillnaden uppstår.

Jag kan försäkra ledamöterna om att detta är en fråga vi säkert kommer att få tillfälle att diskutera

vidare, inte minst när regeringen kan lägga fram de förslag vi ämnar lägga fram när utredningen har tittat på detta. Att det skulle vara en intern, undangömd bokstavsutredning är ett felaktigt påstående. Att göra en utredning internt kan leda till att det går ganska mycket snabbare, vilket vi är måna om. Om man är intresserad av vad som gäller avseende dessa direktiv är det bara att läsa om det på regeringen.se, så det är inte särskilt undangömt.

Anf. 102 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Åjo, Romina Pourmokhtari, nog kan man ändå säga att det är lite undangömt när till och med journalister kontaktar oss för att fråga om vi har fått veta någonting om er utredning, eftersom journalisterna inte har möjlighet att ställa frågor. I ärlighetens namn har ju ministern också själv duckat för frågor kring just fåglar, så man måste nog kunna säga att det har varit lite hemligt.

När artskyddet får till konsekvens att människors liv slås i spillror måste man helt enkelt säga stopp. Jag ska vara väldigt tydlig. Regeringen sneglar på möjligheten att förbjuda rättsdatabaser för att värna personlig integritet för bland annat kriminella. Samma stat tillhandahåller dock inlämnande av avverkningsanmälningar, som lämnas in av helt vanliga privatpersoner som helt enkelt vill nyttja sin egendom.

Det här sker ju med full medvetenhet om att dessa data används av ideologiskt drivna aktivister som saboterar enskildas ägande och ekonomi under förespeglning om att det handlar om att värna miljön. Dessutom tillhandahåller artskyddet en verktygslåda som ger samma politiskt drivna aktivister oerhörda möjligheter att agera nästan som en myndighet och ha mer inflytande över marken än den som faktiskt äger den här.

Herr talman! Mellan 2015 och 2023 ökade antalet inrapporterade knärötter från 19 000 till över 350 000. Det kan ju dock inte vara meningen att staten ska dela ut karta och kompass till ett fåtal individer så att de i princip kan valsa runt på andras mark och leta efter fridlysta men vanliga arter som är juridiskt effektiva. Staten har av oaktsamhet ersatt egendomsägarens frihet under ansvar med någon form av informell myndighetsutövning koncentrerad till ett fåtal privatpersoner. Man gör sig på detta sätt behjälplig i utstuderade och systematiska angrepp mot enskildas rätt till egendom.

Kommer ministern som liberal att sätta ned foten och stoppa detta?

Anf. 103 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Jag får väl återigen påpeka att jag inte håller med om bilden av att vi gömmer oss i frågor som rör artskyddet. Jag har gjort flera intervjuer om artskyddsfrågan, inte minst när utredningen tillsattes men också i samband med att vi tillsatte den stora bioekonomi- och skogsutredning som också pågår. Jag ger alltså ett flertal intervjuer, men jag kan väl efterfråga någon sorts sympati för att jag som minister har ansvar

för väldigt många olika frågor och inte talar om dessa frågor varje dag. Jag och Peter Kullgren försöker samlat hantera dessa frågor på bästa sätt. Det är dock absolut inte så att det inte har gjorts några intervjuer om den här utredningen där jag inte har redogjort för vilka delar utredningen ämnar titta på. Det har dessutom varit intervjuer i de nischade tidningarna, som såklart är särskilt intresserade av detta.

Regeringen har helt enkelt en bild av att det finns tillämpningar som pågår i dag som inte är lämpliga, och vi vill förändra villkoren för dessa. När det gäller exempelvis det pågående ärendet i EU-domstolen påpekar regeringen och Sverige just nu att det är viktigt att fågeldirektivet inte tolkas som att enskilda fåglar ska bedömas, alltså en handlingspåverkan på enskilda fåglar. Då hamnar vi nämligen i en situation som är helt orimlig och där vi helt enkelt inte kan nyttja vår skog på det sätt som Sverige behöver. En sådan tolkning riskerar att göra det helt orimligt i förhållande till svenskt skogsbruk.

Detta är ett exempel på en sak som regeringen driver på för. De svenska myndigheterna Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen har gjort bedömningen att EU-domstolen ger stöd för en tolkning som innebär att det krävs en viss nivå av påverkan på artens population för att en fridlysning i fågeldirektivet ska gälla.

Det rör alltså lite på sig, vill jag väcka hopp om så här i slutet av den här interpellationsdebatten. Jag ser fram emot att diskutera frågan vidare, inte minst med de två ledamöter som jag diskuterat den med i dag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2024/25:177 om klimatmålet till 2030

Anf. 104 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Kajsa Fredholm har frågat mig om jag avser att verka för nya åtgärder i närtid – och i så fall vilka – som rättvist minskar utsläppen för att nå målen till 2030 genom att åtgärderna underlättar och belönar minskad användning av fossila bränslen. Hon har också frågat om jag avser att verka för att ytterligare styrmedel, förutom de som signaleras i regeringens klimathandlingsplan, införs före maj 2026 för att minska utsläppen från inrikes transporter i linje med antaget klimatmål om att minska utsläppen från sektorn med 70 procent senast år 2030.

Kajsa Fredholm har också frågat mig om jag avser att verka för ökade nationella satsningar på kollektivtrafik för att uppnå dessa mål och åtaganden för klimatet till 2030 och för att en samlad plan tas fram för att öka upptaget av koldioxid i skog och mark i enlighet med Klimatpolitiska rådets rekommendationer.

Sedan regeringen tillträdde hösten 2022 har Sveriges utsläpp fortsatt att minska. Enligt Naturvårdsverkets statistik minskade Sveriges utsläpp med 5 procent under 2022 jämfört med året innan, och preliminär

statistik för 2023 visar en ytterligare minskning med 2 procent i jämförelse med året innan. Trots en förväntad tillfällig utsläppsökning 2024 på grund av sänkt reduktionsplikt bedömer regeringen att klimatmålen för 2030 i ESR-sektorn kan nås med viss marginal, tack vare nya åtgärder i budgeten för 2025.

Herr talman! Utsläppen från transportsektorn fortsätter också att minska. Minskningen var 1 procent under 2023 jämfört med 2022. Sveriges mål är att minska utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Hitills har de utsläppen minskat med 34 procent, vilket innebär att ytterligare kraftiga åtgärder behövs.

EU:s styrmedel blir allt viktigare för att minska utsläppen. Det nya utsläppshandelssystemet ETS 2 omfattar koldioxidutsläpp från byggnader och vägtransporter, nya koldioxidkrav för lätta respektive tunga fordon samt främjad användning av förnybara drivmedel och utbyggnad av laddstationer genom olika EU-förordningar.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att komplettera EU:s styrmedel. Bland annat har anslagen för marknadsintroduktionsstöd till fossilfria fordon och arbetsmaskiner ökat kraftigt för 2024–2026. Laddinfrastrukturen är avgörande för elektrifieringen, och genom Klimatklivet har över 180 000 laddpunkter fått stöd. Regeringen har också infört ändringar i reduktionsplikten för att främja fossilfria drivmedel.

Regeringen har även infört åtgärder för att stärka sjöfartens roll i ett hållbart transportsystem, inklusive ett investeringsstöd för att flytta godstransporter till sjöfart och järnväg, vilket minskar utsläppen.

För att minska klimatpåverkan från flyget, herr talman, har Sverige infört miljödifferenterade start- och landningsavgifter och stöder utvecklingen av elflyg. I regeringens infrastrukturproposition föreslås en historisk satsning på infrastruktur för planperioden 2026–2037. Det är en ökning med över 200 miljarder kronor jämfört med perioden 2022–2033. Vi vet att en väl fungerande transportinfrastruktur, inte minst med järnvägar, förbättrar förutsättningarna för alla typer av kollektivtrafik.

Prognoserna för marksektorn visar ett mindre nettopptag jämfört med Sveriges åtaganden enligt LULUCF-förordningen. Dessa prognoser är starkt beroende av tillväxten i skogen. Detta är en sektor med stora naturliga variationer, och den parlamentariska Miljömålsberedningen har ett tilläggsdirektiv att föreslå en strategi för att nå LULUCF-åtagandet (dir. 2022:126), med ett betänkande som väntas i februari 2025. Vi ser fram emot att ta emot Miljömålsberedningens förslag och kommer därefter att bereda dessa vidare i Regeringskansliet.

Regeringen har även tillsatt en utredning som ska föreslå styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå klimatåtaganden i EU (dir. 2024:98). Denna utredning ska säkerställa att Sveriges höga klimatåtaganden gentemot EU nås utan att hushållen och näringslivet drabbas av orimligt höga kostnader.

Regeringen tar klimatmålen på största allvar och kommer att vidta nödvändiga åtgärder för att nå dem. Genom en kombination av nationella initiativ och EU-styrmedel arbetar vi från Sveriges sida för att minska utsläppen och uppnå våra klimatmål för 2030. Regeringen följer utvecklingen nära och analyserar alltid behovet av ytterligare åtgärder.

Anf. 105 KAJSA FREDHOLM (V):

Herr talman! Tack så mycket för svaret, ministern!

Klimatkrisen berör oss alla. De flesta av oss håller med om att vi behöver säkra en hållbar framtid för kommande generationer. Sverige har alla möjligheter att leda vägen och visa världen hur man kan minska utsläppen och samtidigt bygga ett bättre samhälle. För oss i Vänsterpartiet är det en självklarhet att vi måste agera för att trygga en bättre framtid.

Regeringens och Sverigedemokraternas politik försvårar dock möjligheterna att nå klimatmålen genom att öka efterfrågan på fossila bränslen och inte bygga ut alternativen i tid. Den här politiken har lett till kraftigt ökade utsläpp under 2024. Det strider mot vårt gemensamma mål om en rättvis och hållbar omställning, där de mest utsatta ska skyddas från klimatförändringarnas negativa effekter.

Med det sagt är det bra att regeringen här slår fast att 2030-målen gäller och ska nås. Det tackar jag för. Men det finns problem, nämligen att regeringens politik inte räcker till för att nå 2030-målen, det nationella transportmålet och ESR-målet. Förslagen i den klimatpolitiska handlingsplanen är inte tillräckliga. Höjningen av reduktionsplikten kommer inte att räcka till. Lagg sedan till åtagandet i LULUCF, som det är väldigt osäkert om vi kommer att uppnå.

Alla remissinstanser som har yttrat sig i frågan om den höjda reduktionsplikten är eniga om att höjningen är bra men att den inte räcker för att klara EU:s ESR-krav samt Sveriges nationella 2030-mål. Hit hör till exempel Energimyndigheten och Drivkraft Sverige.

Trafikanalys bedömer ”att den föreslagna höjningen av reduktionsplikten är otillräcklig för att med större säkerhet nå uppsatta mål” och noterar att sänkt skatt på bensin och diesel minskar incitamenten för elektrifiering.

Förslaget att inkludera publik laddning av elbilar i reduktionsplikten ifrågasätts av Naturvårdsverket, då det ”bidrar ... till ökade utsläpp genom minskad inblandning av biobränslen”.

En sammanfattning av konsekvenserna görs av Lunds universitet:

”Sverige måste förlita sig på möjligheten att köpa utsläppsutrymme från andra medlemsstater eller på utsläppsminskningar inom ett område som LULUCF där vi inte heller bedöms uppfylla vårt åtagande. Vi vill därför understryka vikten av betydligt kraftigare åtgärder för att sänka växthusgasutsläppen i transportsektorn.”

Slutsatsen blir att den möjlighet vi har att i närtid minska utsläppen är främst inom transportsektorn.

Därför undrar jag: Varför dröjer regeringen med de förslag som krävs?

Anf. 106 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Jag förstår att Vänsterpartiet är väldigt ivriga och önskar att man ska nå alla klimatmål nu. Därför tycker jag att det är intressant att läsa Vänsterpartiets förslag till budget. Det regeringen gör i sin statsbudget för 2025 är att vi lägger fram en ny reduktionsplikt och nyttjar den möjlighet som EU har gett oss att inkludera el från publika laddstolpar. Vi menar att det är alldeles riktigt att göra det för att följa den utveckling som sker inom EU där man vill inkludera el, där man tycker att elektrifieringen av fordonsflottan är väldigt viktig och där man kanske också tar hänsyn till den utveckling kring biodrivmedel som har skett.

Biodrivmedel och det vi använder i det som blir reduktionsplikt kanske inte ska gå endast till höga reduktionsplikter för personbilar. Kanske ska det tvärtom kunna balanseras gentemot den reduktionsplikt som vi nu inom EU har beslutat att vi ska ha för flyget. Det är en väldigt skarp kurva. Även sjöfarten vill nyttja fossilfria drivmedel. Det är bara två exempel av många industrier och branscher som vill använda biodrivmedel för att kunna ha klimatkompensation.

Förändringen att inkludera el från publika laddstolpar är helt enkelt något som det endast är ansvarsfullt att göra. Vi är väldigt positiva till att även EU har insett detta.

I Vänsterpartiets budgetmotion – deras skuggbudget, herr talman – nämner man inte reduktionsplikten. Därmed kan det ju antas att Vänsterpartiet godkänner regeringens förslag till reduktionsplikt och således inte har några förslag själva på en politik som skulle leda upp till det 70-procentsmål där vi nu ligger på endast 38 procents minskning.

Det är jättepositivt att Vänsterpartiet i sina skuggbudgetar vill göra stora satsningar på Klimatklivet och på elbilspremier. Det är en politik som vi delar. Vi vill också göra stora satsningar på Klimatklivet, inte minst för laddinfrastruktur. Vi vill ha en ny elbilspremie som vi vill rikta mot glesbygd och folk som har långt till kollektivtrafik. Men det jag märker är att det blir lite svårt att debattera mot en opposition som i praktiken inte har förslag om det man här står och är kritisk till.

Man kan självklart kräva mer av regeringen än av sig själv. Jag vill dock påpeka att jag inte märker att Vänsterpartiet i sin skuggbudget lägger fram något annat förslag än det som regeringen driver för att nå just de här målen, alltså transportmålen för klimatet på kort sikt i Sverige nationellt.

Herr talman! Det finns många olika åtgärder vi behöver vidta för att minska utsläppen från vägfordon. En av de allra viktigaste är att EU:s utsläppshandelsystem framöver kommer att inkludera vägtransporter. Från och med 2027 kommer det att finnas ett pris på koldioxidutsläppen från våra vägtransporter. Detta är ett väldigt skarpt styrmedel som vi förväntar oss kommer att få stora effekter.

Det finns också striktare koldioxidkrav numera, nämligen krav på nollutsläpp för 100 procent av nya lätta fordon till 2035 och för 90 procent av nya tunga fordon till 2040.

Här behöver Sverige göra en resa. Vi är väldigt bra på att ha en hög andel laddbara fordon i vår trafik. Vi ligger inte riktigt på Islands och Norges nivå, men vi är där uppe i toppen när det gäller andelen laddbara fordon i personbilstrafiken. Vi ligger dock efter när det kommer till tunga fordon. Där har vi stora utsläpp.

Detta är stora fordon som drar mycket drivmedel, och därför satsar regeringen just nu väldigt mycket på att ställa om den tunga transportflottan. Det tror jag är en typisk sådan sak som är viktigt att prioritera i den här perioden, när vi märker att elbilar blir allt billigare och att det fortfarande är en stor utmaning att ställa om den tunga fordonssektorn, där priserna är högre och därmed också tröskeln.

Anf. 107 KAJSA FREDHOLM (V):

Herr talman! Jag tackar för svaren. Jag menar inte att regeringens förslag är dåliga, till exempel höjningen av reduktionsplikten. Det jag menar är att det inte kommer att räcka till 2030. Det är ingången i detta.

Det är ett problem att utsläppen under det första halvåret ökade kraftigt på grund av prissänkningar på bensin och diesel. Enligt klimatbilagan i er budget ser också utsläppsminskningen ut att pausas under denna mandatperiod. Regeringen har haft halva mandatperioden på sig att komma med reella förslag för minskade utsläpp så att vi ska kunna nå målen till 2030. I stället känner jag att man skjuter besluten framför sig. Jag är rädd att denna mandatperiod kan gå förlorad. Det hade gått att minska utsläppen inom transportsektorn i snabbare takt om man hade velat det på riktigt.

Vänsterpartiets klimatpolitik tar sin utgångspunkt i att samhället behöver ställa om på ett omfattande, skyndsamt och strukturerat vis för att uppnå klimatmålen och undvika en klimatkatastrof. Många av de nödvändiga förändringarna av vår produktion och konsumtion behöver genomföras de närmaste tio åren. Här spelar 2030-målen en nödvändig roll, och det vet ministern. Ju längre tid vi skjuter fram utsläppsminskande åtgärder, desto mer kostsamt och drastiskt blir det framöver då vi bara har en koldioxidbudget att hålla oss till och desto svårare blir det att genomföra en rättvis klimatomställning.

Det finns ett antal förslag som regeringen hade kunnat införa. Vi i Vänsterpartiet har, precis som ministern har läst i vår budget, lagt fram förslag och pengar för att till exempel åtgärda underhållsskulden på järnvägen. Om fler resenärer och gods ska kunna använda tåget måste järnvägen fungera och byggas ut i snabbare takt än vad som nu är planerat och fallet.

Vi investerar i en utbyggd och fungerande kollektivtrafik i hela landet, där det går att göra det. Vi vill införa ett månadskort som ska kosta 450 kronor, ett Sverigekort, samt en elbusspremie. Ett färdmedelsneutralt reseavdrag är också helt nödvändigt att införa,

och de som bor på landsbygden och inte har tillgång till kollektivtrafik behöver kompenseras för det.

Vi vill stärka det statliga stödet till stadsmiljöavtalen. Där ska en ökad andel persontransporter kunna ske med kollektivtrafik och cykel.

Klimatklivet, precis som ministern nämnde, satsar vi också på, dock rätt mycket mer än regeringen gör. Vi vill även att det ska förlängas.

Vi vill också införa ett elbilsstöd som riktar sig till dem med lägre inkomster. Här har vi kanske samma förslag; vad vet jag? Jag tyckte att ministern nämnde det också.

Att regeringen har tagit två år på sig för att sätta ihop en utredning som ska ta fram förslag tyder på att man inte tar klimatfrågan på det allvar som krävs. Nu har halva mandatperioden gått. Regeringen säger fortfarande att de inte kommer att göra någonting, utan det läggs i utredningar framåt.

Jag undrar igen: Hur ska regeringen hinna sätta de utsläppsminskande åtgärder som krävs för att nå målen till 2030?

Anf. 108 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Jag har svårt att hålla mig för skratt när ledamoten säger att regeringen säger att vi inte har planerat att göra någonting, att det inte finns några reella förslag och att vi har lagt det i en utredning och slösat bort två år.

Jag ska helt enkelt upprepa vad regeringen har gjort sedan vi tillträdde. Vi har alltså inte avstått från att göra någonting, som ledamoten påstår här i kammaren, utan vi har gjort ganska många saker, som jag uppenbarligen verkar behöva upprepa.

Det regeringen har gjort är att vi i vår klimathandlingsplan har beslutat att vi ska implementera ETS 2 så tidigt och brett som möjligt. Om man förstår klimatpolitik förstår man också hur oerhört stora effekter ett sådant beslut får när det gäller att minska utsläpp.

Ledamoten själv är väldigt stolt över de förslag som Vänsterpartiet vill satsa på i sin budget. Jag noterar att ganska många institutioner har påpekat att dessa inte har påvisade effekter på minskade utsläpp. Det låter säkert jättebra att stå här och rabbla upp förslagen som Vänsterpartiet vill satsa på. På grund av brist på tid kan jag inte gå in på vilka de är. Men regeringen har en annan ståndpunkt när det gäller flera av dem, och det beror helt enkelt på att det inte finns några påvisade effekter på utsläppsminskningar. Men det låter säkert jättebra att satsa pengar på sådant som inte minskar utsläpp men låter bra för klimatet.

Vad gör regeringen i stället? Vi gör sådant som faktiskt ger effekt, exempelvis tillämpa ETS så tidigt och brett som möjligt. Regeringen satsar väldigt hårt på att få till ett marknadsintroduktionsstöd som innebär klimatpremier för såväl lätta och tunga fordon som lätta lastbilar och arbetsmaskiner, så att man kan hitta miljöarbetsmaskiner. Det finns till och med eldrivna arbetsmaskiner att köpa. Vi har sett till att stödet också går att använda om man leasar fordon, eftersom ganska

många småföretagare inte har råd att köpa sådana stora, dyra fordon utan leasar i stället. Det vi har öppnat upp för.

Vi ser också till att alla stöden vi inför för transportsektorn inte exkluderar andrahandsmarknaden, eftersom andrahandsmarknaden blir väldigt relevant i takt med att den sektorn utvecklas.

Vår regering har satsat väldigt hårt på laddinfrastrukturen.

Vi har infört ändringar i reduktionsplikten för att främja fossilfria drivmedel.

Vi har stärkt sjöfartens roll i vårt hållbara transportsystem och skapat olika investeringsstöd för att flytta godstransporter till sjöfart och järnväg.

Vi har plockat fram ett förslag till en infrastrukturproposition som föreslår så pass stora satsningar på järnvägar att myndigheterna säger att de inte kan ta emot mer pengar än så, eftersom det inte går att genomföra i en annan takt.

Det låter alltså väldigt bra när Vänsterpartiet står här och säger: Vi vill göra samma sak som regeringen med satsningar på järnvägar, men vi vill att det går ännu snabbare. Då kan jag meddela Kajsa Fredholm att myndigheterna säger: Vi kan inte leverera mer än så här. Och det är den nivån, den maxnivå som vi kan lägga oss på, som regeringen har lagt sig på. Det är helt enkelt inte ett korrekt påstående att den här regeringen skulle ha en sämre prioritering av det här.

En väl fungerande transportinfrastruktur är enligt oss oerhört viktig, inte minst för kollektivtrafiken. Det har bäring på detta.

Vi har gjort många fler saker som jag inte hinner prata om i dag. Men som man kan höra, herr talman, blir jag ganska frustrerad över dessa lösryckta påståenden om att regeringen inte gör någonting, att regeringen vill slösa på tiden och att det är en förlorad mandatperiod där man tillsätter en utredning.

Det stämmer inte. Den här regeringen plockar fram väldigt många olika förslag som vi också menar ska ha påvisad effekt för utsläppsminskningar, för att vi ska kunna motivera dem för svenska skattebetalare. Det är så man bedriver en klimatpolitik som är inte bara ambitiös utan också effektiv.

Anf. 109 KAJSA FREDHOLM (V):

Herr talman! Det är mycket man vill svara på här, men nu har jag bara två minuters talartid kvar.

Regeringens politik hittills leder till utsläppsökningar. Det är den förra regeringens arbete som har lett till sänkningarna de två första åren under mandatperioden. Så är det. Regeringens politik, som det ser ut nu, leder till utsläppsökningar. Det är ingen tvekan om det. Och det är inte bara jag som anser det, utan det finns experter som anser det också.

Vi har fortfarande möjlighet att vända utvecklingen, men det krävs handling här och nu. Om vi prioriterar en grön omställning och satsar på hållbara lösningar kan vi uppnå klimatmålen till 2030. Då behöver vi kraftigt öka investeringarna i kollektivtrafik och elektrifiering och stärka ekonomiska incitament för

fossilfria val och transporteffektiva lösningar. Och vi kan minska utsläppen och samtidigt skapa nya jobb och en hållbar ekonomi.

Vi kan få en framtid, om man gör det här, där våra vägar kan domineras av fossilfria fordon som alla har råd med, där kollektivtrafiken är billig och smidig och finns över hela landet och där vårt skogs- och jordbruk hjälper till att fånga och lagra koldioxid och värna naturen.

Det är möjligt att få till detta, men då krävs de rätta besluten. Det är tyvärr något som jag saknar med regeringens och Sverigedemokraternas nuvarande politik, även om ambitionen hos ministern naturligtvis finns där.

Jag tackar för debatten.
(Applåder)

Anf. 110 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Jag tänker endast kommentera påståendet om att utsläppen i Sverige minskade år 2023 och att det inte skulle ha med att regeringen tillträdde 2022/2023 eller regeringens statsbudget för 2023 att göra. Att det skulle vara den förra regeringen som gjorde att utsläppen minskade år 2023 har jag aldrig hört någon annan stämma in i.

År 2023 var prognoserna att utsläppen skulle komma att öka eftersom den här regeringen sänkte bränsleskatterna. Verkligheten och utfallet blev att regeringen sänkte bränsleskatterna och att folk i Sverige fick mer pengar i plånböckerna men inte körde mer bil. Den skatteändring vi gjorde ledde alltså inte till ökade utsläpp, trots att myndigheterna och alla möjliga utgick från att det skulle innebära det. Därför minskade utsläppen förra året. Det berodde inte på något hokusfokus från en rödgrön regering som inte sitter vid makten. Det berodde helt enkelt på att när vi sänkte bränsleskatterna körde folk inte mer utan fick behålla mer pengar i plånboken.

Det är ett typiskt exempel på vattenmelonpolitik, där det är grönt på utsidan men rött på insidan. Det är socialism som paketeras som klimatpolitik, men det hade de facto inte några effekter på Sveriges utsläpp.

Jag tycker att det är väldigt positivt att vi märkte att svenskarna kunde få behålla mer av sina egna pengar i plånböckerna utan att Sveriges utsläpp ökade. Men jag förstår nu att Vänsterpartiet numera menar att det var tack vare den förra regeringen och att det inte hade någonting med politiken som bedrevs att göra.

Politiken vi bedriver i statsbudgetar påverkar kraftigt. Därför beräknas den temporära sänkningen av reduktionsplikten som sker det här året visa effekter. Om den gör det eller inte vet vi inte, eftersom de mätningar som Vänsterpartiet refererar till inte mäter Sveriges territoriella utsläpp, utan de mäter Sveriges produktionsbaserade utsläpp. Det är två olika saker. Men det får vi tillfälle att diskutera i nästa interpellationsdebatt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellationerna 2024/25:221, 223 och 225 om ökning av Sveriges utsläpp

Anf. 111 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Aida Birinxhiku har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att minska Sveriges växthusgasutsläpp.

Adrian Magnusson har frågat mig vad jag och regeringen gör för att dagens unga och framtida generationer inte ska behöva uppleva 3 graders uppvärmning, vilka åtgärder jag och regeringen tänker vidta för att minska utsläppen i stället för att öka dem och om jag avser att begära mitt entledigande med anledning av att utsläppen har ökat.

Daniel Vencu Velasquez Castro har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att få ned Sveriges utsläpp av växthusgaser och vilka åtgärder jag ämnar vidta för att Sverige ska bidra till att fler länder ska leva upp till Parisavtalets åtaganden.

Klimatfrågan är en av vår tids stora utmaningar. Som interpellanterna säger kommer dagens unga och framtida generationer att få hantera konsekvenserna av klimatförändringarna. Jag vill dock understryka att det redan i dag är så att världens länder allt oftare drabbas av extremväder som ett resultat av världens utsläpp av växthusgaser. Effekterna av klimatförändringarna är därmed inte bara något som kommer att drabba framtida generationer, utan detta är i allra högsta grad ett verkligt problem redan nu.

För att undvika att ökningen av den globala medeltemperaturen överstiger 1 ½ grad behövs kraftfulla åtgärder på kort sikt. Världens samlade utsläpp måste nå en kulmen och börja minska i närtid.

Jag har tidigare konstaterat att Sveriges utsläpp inte har ökat sedan regeringen tillträdde hösten 2022. Naturvårdsverket har publicerat statistik för 2022 och preliminär statistik för 2023. År 2022 minskade utsläppen med 5 procent jämfört med föregående år, och år 2023 minskade utsläppen preliminärt med 2 procent jämfört med år 2022. Det stämmer helt enkelt inte att utsläppen har ökat sedan regeringen tillträdde när det gäller de år som Naturvårdsverket hittills har publicerat statistik för.

I år förväntar vi oss en tillfällig utsläppsökning till följd av den sänkta reduktionsplikten för år 2024. Den ökning som SCB:s kvartalsstatistik visar är väntad och ligger i linje med den bedömning av utsläppsutvecklingen som regeringen gör och redovisar i sin klimatreDOVISNING. Om interpellanterna hade läst vår statsbudget hade den här debatten kunnat hållas för ett bra tag sedan.

Det bör dock påpekas att den kvartalsstatistik som SCB publicerar skiljer sig från Sveriges officiella utsläppsstatistik, som publiceras av Naturvårdsverket. SCB publicerar statistik över produktionsbaserade utsläpp av svenska aktörer. Detta innefattar bland annat sådant som sker utanför Sveriges gränser. Naturvårdsverket publicerar i stället territoriell statistik, det vill säga utsläpp inom Sveriges gränser. Det är den

territoriella statistiken som vi rapporterar till EU och FN och som används för uppföljning av Sveriges klimatmål och för Parisavtalet.

Att utsläppen bedöms öka tillfälligt år 2024 beror främst på den sänkta reduktionsplikten. Reduktionsplikten sänktes i ett läge där hushåll och företag var hårt pressade av hög inflation och höga bensin- och dieselpriiser. För att man ska kunna föra en ambitiös, effektiv och rättvis klimatpolitik krävs att det finns en acceptans för den politik som förs. Den tidigare regeringens politik hade lett till stegrande priser. Det var nödvändigt att genomföra en sänkning för att skapa acceptans för klimatpolitiken och minska bördan för pressade hushåll och företag.

I årets förslag till statsbudget har vi lagt om politiken med en ny typ av reduktionsplikt som sänker utsläppen utan att höja priserna. Den nya reduktionsplikten kommer tillsammans med övriga satsningar i budgetpropositionen för år 2025 att leda till att utsläppen minskar under de kommande åren och till att Sverige bedöms nå sitt ESR-åtagande till 2030 gentemot EU med viss marginal.

Angående frågan hur Sverige ska bidra till att fler länder ska leva upp till Parisavtalets åtaganden vill jag säga att jag nyss kom hem från COP 29 i Baku, där Sverige bilateralt, genom EU och tillsammans med andra globala partner har drivit på för ökad ambition i klimatarbetet.

Regeringen arbetar vidare med att utöka och effektivisera klimatbiståndet och med att bidra till grön omställning i andra länder genom den nya utrikeshandelsstrategin. Regeringen har också nyligen tillsatt en utredning som har som syfte att lämna förslag på hur Sverige kan stärka och utveckla sitt internationella klimatarbete. Detta kommer att bli ett viktigt underlag för att fortsätta utveckla det internationella arbetet och bidra till att fler länder kan ställa om.

Från regeringens sida har vi steg för steg gått fram med fler kulörer i den breda palett av nya styrmedel som vi vill se för att minska utsläppen och nå klimatmålen. Men det behövs mer. Det behövs fler lösningar och fler nya förslag för att säkerställa att vi når våra nationella klimatmål och ambitiösa åtaganden gentemot EU både på kort och på lång sikt. Därför har vi bland annat tillsatt Styrmedelsutredningen, som ska fortsätta att fylla på regeringens palett av åtgärder gentemot transportsektorn.

Vi i regeringen har påbörjat ett nytt kapitel i svensk klimatpolitik som vi ser fram emot att fortsätta skriva. Det har gått två år sedan vi påbörjade vår omläggning av klimatpolitiken. Som Sveriges klimat- och miljöminister är jag stolt över att vår ambitiösa och effektiva klimatpolitik börjar visa resultat.

Anf. 112 AIDA BIRINXHIKU (S):

Herr talman! Visst är det så att den klimatpolitik som regeringen bedriver har börjat visa resultat, nämligen att de svenska utsläppen nu ökar. Det framgår klart och tydligt av den kvartalsstatistik över

produktionsbaserade utsläpp som SCB publicerar, vilket är det som är utgångspunkten för min frågeställning.

Statsrådet vill i stället prata om Naturvårdsverkets statistik. Naturvårdsverket publicerar mycket riktigt territoriell statistik varje år med eftersläpning. Det är alltså SCB:s siffror vi har att utgå från för att få en bild av utsläppen för 2024. De ökade under både det första och det andra kvartalet.

Om statsrådet nu så gärna vill prata om Naturvårdsverkets beräkningar borde hon ge en rättvisande bild av vad dessa egentligen säger om Sveriges utsläppsminskningar de kommande åren. Det är nämligen så att Naturvårdsverket har presenterat två scenarier – ett där Sverige med den nya, höjda reduktionsplikten precis klarar EU:s klimatmål till 2030 och ett annat där Sverige är långt ifrån att nå klimatmålet. Det finns alltså inte ett så kallat huvudscenario där Sverige kommer att nå klimatmålen, även om klimatministern ger sken av att så skulle vara fallet. Det går inte att bara plocka fram den kalkyl som passar en bäst.

Att utsläppen ökar borde vara något som bekymrar en klimatminister, oavsett om det sker i Sverige eller utanför Sverige till följd av svensk verksamhet, särskilt sett till att klimatomställningen i världen är på väg i helt fel riktning.

Herr talman! Statsrådet verkar inte alls vara oroad över SCB:s senaste siffror. Hon verkar inte heller vara oroad över Konjunkturinstitutets rapport, som publicerades i måndags. Den visar att Sverige inte kommer att nå klimatmålen till 2030 och 2040 med regeringens nuvarande klimatpolitik.

Klimatministern verkar inte heller vara oroad över den omfattande kritiken från Klimatpolitiska rådet och Finanspolitiska rådet. Jag måste säga att det är en rätt fascinerande reaktion sett till att det inte handlar om enstaka invändningar här och där utan om en regelrätt sägning av den nuvarande regeringens klimatpolitik.

Herr talman! De svenska utsläppen ökar, och vi rör oss allt längre bort från klimatmålen. Det är den verklighet vi har att förhålla oss till. Att statsrådet tar till alla tänkbara retoriska grepp, som att lova att hon ska avgå, förändrar inte detta faktum. Därför hoppas jag att vi kan lägga den typen av retorik och talepunkter åt sidan och ha en mer saklig debatt.

Vad gör statsrådet konkret för att minska utsläppen och nå klimatmålen? Är hon beredd att vidta några nya åtgärder efter SCB:s och Konjunkturinstitutets senaste rapporter? Eller är planen fortfarande att invänta den så kallade Styrmedelsutredningen, som statsrådet hänvisade till, som ju inte ska vara färdig förrän i slutet av mandatperioden, och låta en annan regering lösa det här? Det är mina frågor till klimatministern.

Anf. 113 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Pourmokhtari för svaret, som man ändå får säga var utförligt. I debatten om detta svar kommer vi säkert att få anledning att måla upp olika skiljelinjer oss emellan, så i alla fall här i början kan jag kosta på mig en något positiv ton.

Så här är det: Statsrådet sa i en intervju år 2022 att hon skulle avgå om utsläppen skulle öka med henne som minister. Det var ett ganska skarpt uttalande och ett uttalande som förpliktade. För en politiker är så kallade kabinettsfrågor, eller röda linjer gällande det ämne man innehar, något av det kraftfullaste man kan ta till. Det är i alla fall min uppfattning. Detta var också en av anledningarna till att jag ställde denna interpellation.

Herr talman! För några veckor sedan debatterade statsrådet de här frågorna med en annan ledamot. Det blev en del brösttoner, märker man när man läser protokollet. Vi kanske kommer att hamna där i dag igen, vad vet jag.

Om man dissekerar statsrådets svar tycker jag att det är ganska intressant. Naturvårdsverket, som är den myndighet vars siffror statsrådet vill använda, uppger att utsläppen minskar för 2022 och 2023. Det finns inga slutgiltiga uppgifter för 2024 ännu, men enligt SCB:s rapport, som det hänvisas till här och som vi interpellanter hänvisar till i våra interpellationer, ökar utsläppen. Statsrådet säger att det beror på att de är produktionsbaserade – som att det skulle göra att de av någon anledning är mindre viktiga, som ledamoten Birinxhiku var inne på!

Så säger statsrådet i ena andetaget. I nästa andetag erkänner hon i interpellationssvaret att utsläppen kommer att öka 2024 och att det uppenbarligen har varit planen hela tiden. Varför då utställa ett skarpt löfte om att avgå om utsläppen ökar? Det blir något märkligt.

Om Naturvårdsverket nästa år skulle konstatera att utsläppen ökade 2024 – kommer statsrådet då att avgå? Man skulle kunna tänka sig att så är fallet med tanke på vad som har sagts. Men i den tidigare interpellationsdebatt som jag hänvisade till sa statsrådet att utsläppen ska mätas gentemot hur det ser ut när hela regeringen avgår 2026. Statsrådet föreställer sig väl då att regeringen förlorar valet 2026 och avgår, begär entledigande, eller att något parti ramlar ur riksdagen och att regeringen därav måste begära sitt entledigande.

I så fall – om utvärderingen ska göras den dag hela regeringen Kristersson avgår – betyder den röda linjen ingenting. Då hade det varit bättre om statsrådet hade målat upp hela förutsättningen och sagt: Jag avgår med regeringen om utsläppen har ökat 2026 enligt siffror från följande myndighet. Det tappar ju lite av sitt nyhetsvärde och sin slagkraftighet; det förstår jag också. Men det hade åtminstone varit ärligt att uttrycka det så.

Man kan vara kritisk mot de här retoriska greppen, precis som ledamoten Birinxhiku var inne på, och särskilt när de dessutom visar sig vara retoriska grepp som handlar om att förutsättningarna förändras.

Herr talman! Det hela blir något slags semantisk övning där man till slut ställer sig frågan vad ministrers ord är värt. Absoluta uttalanden är tydligen inte så absoluta. Det blir en trovärdighetsfråga, och ingen liten sådan, både för klimatministern och för klimatpolitiken.

Det är väl här skon klämmer för undertecknad. Statsrådet säger ofta saker som ska låta kraftfulla och

absoluta. Det låter som att statsrådet är garanten för Sveriges unga, och för alla andra svenskar för den delen, för att utsläppen inte ska öka. Men när siffrorna sedan går åt fel håll och pekar i en annan riktning ändrar hon förutsättningarna för det hon har sagt. Det är ett anmärkningsvärt beteende.

Statsrådet svarade inte på frågan om sitt entledigande i interpellationssvaret. Men hon kommer inte att begära sitt entledigande; det kan jag höra mellan raderna. Det kan vi kanske diskutera senare.

Jag släpper de här retoriska greppen som har använts av klimat- och miljöministern och stämmer i stället in i Aida Birinxhikus fråga: Vad är det för konkreta åtgärder som föreslås?

Anf. 114 DANIEL VENCU VELASQUEZ
CASTRO (S):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Pourmokhtari för svaret på min fråga och på de andra interpellanternas frågor. Det här är otroligt viktiga frågor inte bara för Sverige utan för hela världen.

Detta är frågor som uppenbarligen engagerar väldigt många. Det är många som är oroade för den framtid vi går till mötes, för det börjar bli uppenbart att huruvida mänskligheten kommer att vara kvar på jordens yta är en fråga om vilka beslut vi fattar under den tid som har givits oss som är förtroendevalda för stunden.

Sverige har i decennier varit en framstående nation när det kommer till klimatarbetet. Vi har sökt samarbete med världens länder för att nå fram till en gemensam lösning på klimatfrågan, för som en liten nation är vi väl medvetna om att vi inte kan göra allting själva. Det gäller särskilt inom klimatområdet.

Sveriges utsläpp är väldigt små i jämförelse med andra länders. Men likväl har vi utsläpp i Sverige som inte bara påverkar vårt klimat utan även vår luftkvalitet och vår natur. Detta gäller särskilt de stora städerna.

Det var mot bakgrund av nationell vinning genom internationell samverkan som 70-talets socialdemokrater tog sig an klimatfrågan för första gången. Det internationella arbetet är otroligt viktigt, och jag är glad att statsrådet lyfte just klimatbiståndet. Jag skulle vilja uppehålla mig lite grann vid det, herr talman.

I regeringens klimathandlingsplan står det att internationella klimatfonder är en hörnsten i den globala klimatfinansieringen. Men när regeringen tillträdde 2022 sänkte man anslagen till världens största klimatfond GCF, och 2024 valde man sedan att inte indexera stödet. Det är en minskning om man inte väljer att höja stödet i takt med inflationen. Jag tror att jag har hört Romina Pourmokhtari klaga på inflationen ganska många gånger, herr talman, och jag skulle säga att det här stödet skulle behövas till världens största klimatfond.

Herr talman! Vi klarar inte det här ensamma. Vi måste göra det tillsammans. Skillnaden är att vi socialdemokrater stolt leder omställningen. Vi tar på oss ledartröjan för att genom goda exempel och initiativ i

våra bilaterala och multilaterala relationer visa på att klimatkrisen går att lösa och att det går att ställa om.

Nu lägger regeringen om Sveriges klimatpolitik, och inte till det bättre. Den tycks bara övertyga Romina Pourmokhtari och ingen annan. Enligt CCPI faller Sveriges klimatindex, och vi hamnar efter Marocko och Indien. Romina Pourmokhtari kan skratta hur mycket som helst, herr talman, men några som inte skrattar är Sveriges unga och världens unga, som kommer att få betala priset. Jag vill att vi ska ha en seriös debatt om de här frågorna.

Regeringens klimatpolitik har snarast handlat om att ta bort åtgärder som hade fått ned våra territoriala utsläpp men också utsläppen utanför våra landsgränser. Min fråga är om statsrådet menar att Climate Change Performance Index har fel. Stämmer inte detta? Är inte Sveriges minskade ambitioner för utsläppen och de signaler som skickas om klimatpolitiken några problem? Det framstår stundtals som att regeringen inte bryr sig om vad paneler, experter och deras egna myndigheter tycker.

Herr talman! Jag tror inte att folk tycker saker och kritiserar bara för sakens skull, utan man gör det för att man vill vägleda regeringen. Man vill ge tips, man vill ge råd och man vill se en annan politik som man tror att regeringen kan genomföra.

Jag vill ställa några frågor till statsrådet. När nu biståndet och klimatbiståndet är mindre – vad ämnar Sverige göra för att förbättra sitt rykte och stärka bilden av Sverige som en nation som tar ansvar för klimatkrisen? Och på vilka sätt ämnar statsrådet ta initiativ för att stötta länder i deras klimatomställning?

Anf. 115 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Den här regeringen har ökat Sveriges klimatbistånd med över 800 miljoner bara förra året. Och här står ledamöterna och pratar om sänkt klimatbistånd. Läs statsbudgeten!

Ledamöterna undrar också om regeringen tar CCPI på allvar. Vilka är CCPI? Har vi någonsin pratat om deras granskningar tidigare? Vi kanske ska kolla lite på vilka de är. CCPI är en intresseorganisation som bland annat tycker att det var bra att öka rysk import av fossil energi till förmån för att stänga ned ren energi i Tyskland. Det är en sak som i alla fall får mig att reagera och undra lite vad det är för typ av organisation som publicerar en egen rankning.

CCPI är en organisation som menar att Sverige faller i klimatrankningen och att Indien är bättre än Sverige. I Indien har utsläppen ökat under de senaste 19 av 20 åren. De har i grova drag fördubblats de senaste 20 åren. I Sverige har utsläppen de senaste 20 åren minskat varje år med undantag för vissa specifika år såsom 2009, då vi skulle komma tillbaka efter en finanskris, och 2021, då vi skulle komma tillbaka efter pandemin och detta år, då utsläppen beräknas öka något på grund av att regeringen tillfälligt sänker reduktionsplikten i år.

I den här rankningen menar man alltså att Sverige, vars utsläpp har minskat varje år de senaste 20 åren med undantag av två år, är sämre på att minska utsläpp och sämre för klimatet än Indien, vars utsläpp har ökat varje år med undantag för ett år och som har närapå fördubblat sina utsläpp de senaste 20 åren.

Om en mätning visar att Sverige, som kraftigt har minskat sina utsläpp de senaste 20 åren, är sämre än Indien, som närmast har fördubblat sina utsläpp de senaste 20 åren, på att minska utsläpp och vara bra för klimatet är det enligt mig helt enkelt en kass rankning. Därmed har vi avslutat den irrelevanta frågan om en tysk rankning.

Om man är intresserad av verklig klimatpolitik – ni vet sådan som minskar utsläppen – kan man tala om det som ledamoten Magnusson undrade om, herr talman. Han frågade vilka åtgärder det är som ska minska utsläppen i Sverige den kommande tiden.

Låt oss titta på den temporära ökningen 2024. Om man lusläser statistiken för Sveriges utsläpp som publiceras av Naturvårdsverket ser man att det inte är endast reduktionsplikt och politiken som bedrivs aktivt i inblandningssyfte som påverkar Sveriges utsläpp, utan det är också andra saker. En relevant sådan sak är när industrin, som planerat att minska sina utsläpp, behöver skjuta fram sina planer då de inte kan få den mängd el de behöver.

När jag träffar folk som arbetar med att minska utsläpp i Sverige, som har stor industri eller som är aktiva inom transportsektorn eller till och med inom jordbruket där man kan göra rent gödsel talar alla allra främst om en viktig fråga. Det är en fråga som är långt viktigare än alla andra frågor, och det handlar om hur vi ska få all ren el som de behöver för sin omställning.

Det spelar ingen roll vilken regering som sitter vid makten om det inte finns tillräckligt med el. Elen är det allra viktigaste för att Sverige ska lyckas med sin klimatomställning. På det området gör regeringen väldigt mycket som jag inte kommer att hinna redogöra för under denna korta tid, herr talman.

Regeringen har ökat klimatbiståndet med över 800 miljoner. Vi har inlett olika samarbeten med andra länder för att minska utsläpp i deras länder. Sveriges utsläpp bedöms tillfälligt öka i år, och bedömningen i SCB:s statistik ligger helt i linje med det vi själva har räknat på i Sveriges klimatredovisning.

Anf. 116 AIDA BIRINXHIKU (S):

Herr talman! Jag är inte direkt förvånad över tonläget, eftersom det är så här det brukar låta. Men det är i princip omöjligt att ha en åtminstone någorlunda saklig och konstruktiv debatt när klimatministern ägnar sina anföranden åt att vilseleda, sprida felaktigheter om andra partiers politik och upprepa samma talepunkter gång på gång.

Det väcker definitivt frågor om hur beredningen i Regeringskansliet har sett ut för att säkerställa ett fullgott underlag men också om statsrådets ansvar att ge en så rättvisande bild som möjligt av sakförhållandena.

Herr talman! Jag hade egentligen tänkt att fördjupa mig i annat, men jag måste bemöta några av de talepunkter som statsrådet brukar upprepa i detta slags debatter så att vi i varje fall i denna interpellationsdebatt kan hålla oss till fakta.

För det första: Precis som ledamoten Magnusson anförde säger regeringen att utsläppen inte har ökat, för att i nästa andetag säga att utsläppen förvisso ökar och att det var förväntat. Det är ett praktexempel på vilseledande och missvisande uttalanden som dessutom inte går ihop.

För det andra: Statsrådet säger att Sverige bedöms nå klimatmålen men specificerar inte vilka klimatmål det handlar om. Faktum är att Sverige ser ut att missa minst tre av fyra klimatmål till 2030. Det mål som statsrådet egentligen syftar på är det så kallade ESR-åtagandet på EU-nivå. Det bedöms man nå med viss marginal enligt statsrådet. Men som jag nämnde i mitt första anförande visar Naturvårdsverkets beräkningar att det är lika sannolikt att man inte gör det, och ett sådant scenario nämner klimatministern inte över huvud taget.

För det tredje: I den mån Sverige klarar ESR-målet till 2030 kommer det till största delen ske tack vare tidigare regeringars utsläppsminskningar och näringslivets ambitiösa omställning, som statsrådet pratar om men som nu bromsas på grund av regeringens politik.

Herr talman! Jag måste också bemöta något som jag har hört i väldigt många debatter om att regeringen skulle satsa mer på miljö- och klimatområdet än tidigare S-ledda regeringar. Det stämmer inte hur man än räknar. Det som däremot stämmer är att miljöbudgeten har minskat för varje år sedan denna regering tillträdde och sedan Romina Pourmokhtari blev klimatminister. För 2025 minskar den med ungefär 16 procent jämfört med föregående år.

Jag förstår att det måste vara svårt att administrera detta och att man därför under pressträffar tillsammans med finansministern påstår att det här är så kallade historiska satsningar, men det gör det inte mer sant.

Herr talman! Jag vill gärna fortsätta men inser att tiden rinner iväg och vill därför återgå till de frågor som jag ställde tidigare. Är statsrådet beredd att vidta några nya åtgärder efter SCB:s och Konjunkturinstitutets senaste rapporter? Eller är planen att man ska invänta Styrmedelsutredningens betänkande som kommer först i slutet av mandatperioden, vilket i praktiken innebär att man bara låter en annan regering få hantera det hela?

När jag nu har tagit mig tid att bemöta en efter en av de talepunkter som vi ofta brukar få höra vill jag ge statsrådet ett nytt försök att lämna dem åt sidan och besvara de frågor jag hade på ett sakligt, konstruktivt och rättvisande sätt. Det är väl det minsta man kan begära i en interpellationsdebatt, herr talman.

Anf. 117 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Herr talman! Vi har en viktig debatt i kammaren i dag, och det tror jag att alla vi som deltar i den och människor som lyssnar på den och de som befinner sig

här i kammaren tycker. Klimat- och miljöfrågorna är viktiga och väcker stort engagemang, framför allt bland unga.

Vi interpellanter har i denna debatt i mångt och mycket utgått från just ungas upplevelser av klimatkrisen och de utmaningar som ligger framför oss. Alla som deltar i debatten är dessutom ungefär jämgamla, även om Aida Birinxhiku nu påpekar att hon är något yngre.

Jag vill sätta fingret på några saker.

Regeringen talar jättegärna om transportsektorn. Det är väldigt viktigt att ställa om den om vi ska få ned utsläppen i Sverige. Problemet är att företrädare för det största partiet i regeringsunderlaget lägger mycket tid på att misstänkliggöra exempelvis elektrifierade fordon och hur omställningen till sådana ska gå till. Och det är inte särskilt lite tid det handlar om utan ganska mycket och i många olika forum. Om man inte ställer om transportsektorn och elektrifierar den kommer vi nog att få allvarliga problem i klimatomställningen, och då kan man prata om hur mycket man vill.

Det talas också en del om industrin och näringslivet. Där har vi exakt samma situation. Ledande företrädare för det största partiet i regeringsunderlaget raljerar när företag inom den gröna omställningen får ekonomiska problem eller andra bekymmer. Jag tycker att det är problematiskt om man står här och säger att det är viktigt att marknaden och näringslivet ställer om när vissa företrädare i regeringsunderlaget samtidigt hånskrattar när företagen stöter på problem.

Som jag sa i mitt förra anförande gör det att orden, brösttonerna och de starka uttalandena tappar i trovärdighet, minst sagt. Jag anar att klimat- och miljöministern kommer att säga att det handlar om ett annat parti. Det är mycket möjligt, men på något sätt uppstår en dissonans när man har sådana företrädare som bär upp ens politik. Det behöver man ha med sig.

En annan sak regeringsföreträdare ofta anför handlar om det folkliga stödet för klimatpolitiken. Jag tror att ganska många vill rädda klimatet och planeten. Som ledamoten Vencu Velasquez Castro var inne på är det många som är oroliga för mänsklighetens överlevnad. Det handlar inte bara om huruvida man ska få 30 grader varmt i delar av Sverige på somrarna, utan man oroar sig för planetens överlevnad.

Jag tror att folk vill ha en reell klimatomställning. Vad folk inte vill ha är uttalanden som förändras över tid när man plötsligt slänger om innebörden och säger "det var inte alls det jag sa, utan det var något helt annat". Jag tror inte att folk vill höra sådant som är vilseledande eller att vi säger "vadå, jag menar ju det här i egentligen".

Det finns ett engelskt begrepp för detta sätt att agera, men jag får ju inte tala engelska i kammaren så jag säger inte det. Jag tror att statsrådet förstår vad jag menar.

Anf. 118 DANIEL VENCU VELASQUEZ
CASTRO (S):

Herr talman! Politik engagerar onekligen, men jag hoppas ändå att vi kan ha en saklig debatt om viktiga frågor för Sveriges och världens framtid.

Jag noterar att statsrådet inte vill kännas vid att bilden av Sverige som en framgångsrik och ledande klimatnation har försämrats, men det är nog uppenbart för alla att bilden av Sverige som klimatnation tyvärr har blivit sämre.

COP 29 ägde nyligen rum, vilket Pourmokhtari själv hänvisade till i sitt svar. Man kan väl sammanfattningsvis, herr talman, lugnt säga att COP 29 var en ganska tragisk sammanslutning. Vi kom inte dit vi ville. Vi ser hur allt fler länder drar sig undan klimatarbetet. COP 29 kan nog av många, kanske till och med av Romina Pourmokhtari, ses som något av ett misslyckande.

Herr talman! Jag är helt övertygad om att regeringen har höga klimatambitioner i jämförelse med andra länder. Problemet är att den här regeringen ändå har för låga ambitioner. Om man jämför sig med länder som har extremt dålig klimatpolitik är det klart att det är lätt att vara bäst i klassen. Men inte ens då är Sverige bäst i klassen, herr talman.

Att en liberal minister målar upp olika organisationer och siffror på det här sättet tycker jag faktiskt är ganska beklämmande. Att vi har organisationer som självständigt granskar och mäter hur olika regeringar agerar i sina politiska beslut tycker jag är en hörnsten i vår demokrati, herr talman. Men flera gånger har Pourmokhtari och andra statsråd förlöjligt deras arbete. Det tycker jag inte är seriöst.

Herr talman! På tal om att vara bäst i klassen: Ulf Kristersson och Romina Pourmokhtari skrev en artikel om att Sveriges utsläpp minskat med 38 procent sedan 1990. Vi kan räkna hur många gånger det har varit en socialdemokratisk regering sedan dess. Jag tror att herr talmannen varit med och vet att det i en majoritet av regeringarna varit socialdemokratiska statsministrar som fört offensiv miljö- och klimatpolitik. Det gröna folkhemmet är ett begrepp som myntades av Göran Persson. Att stå och säga att det inte var föregående regeringar som gjorde Sverige till en av världens främsta miljö- och klimatnationer är att ljuga, herr talman.

Jag skulle aldrig underkänna de insatser som faktiskt har gjort Sverige till ett bättre land, ett jämlikt land och ett jämställt land. Regeringen Reinfeldt vidtog otroliga åtgärder för jämställdheten och för hbtqi-personer. Jag skulle aldrig förneka det arbetets betydelse. Men det är det här som Romina Pourmokhtari gör. I den förra interpellationsdebatten sa hon att det inte är på grund av den förra regeringens beslut som Sverige rankas bäst, herr talman. Men det *är* på grund av den förra regeringens beslut som Sverige rankas bland de bästa i världen. Jag är stolt över den klimatpolitik som vi förde.

Att bli bäst är någonting som man måste arbeta för. Just nu gör regeringen inte det. Man satsar inte på

miljö- och klimatpolitiken på ett trovärdigt sätt. Man tappar i ranking efter ranking. Det är faktiskt så att flera nationer inte ser Sverige som en ledande klimatnation.

Herr talman! Självklart är det så att vi ska arbeta inom EU. Våra bilaterala relationer är också otroligt viktiga i klimatarbetet. Men vi ska vara bäst, för vi vet att det kan få effekter, såsom investeringar i Sverige och en stärkt Sverigebild. Därför vill jag veta: Varför vill Romina Pourmokhtari bara vara average och inte bäst? Förlåt att jag pratade engelska, herr talman!

Anf. 119 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Låt mig då återigen börja med att kommentera att man refererar till *en* organisations ranking. Denna organisation menar att Sverige är sämre än Indien på att minska utsläpp och vara bra för klimatet. Indiens utsläpp har nära fördubblats de senaste 20 åren, medan Sveriges har minskat med över en tredjedel. Det är anmärkningsvärt, tycker jag, att det är den mätningen man tycker är bra – mätningen som menar att det är bra att importera fossila bränslen från Ryssland. Men det får stå för Socialdemokraterna. Det får stå i protokollen från den här interpellationsdebatten att man menar att den typen av mätningar och den typen av organisationer är lämpliga att vara ledande för debatten vi har i dag i kammaren, herr talman.

Man menar att Sveriges internationella trovärdighet ska ha minskat kraftigt. Det beror väl i så fall inte minst på grund av den smutskastning som just nu pågår. Ledamoten Vencu Velasquez Castro säger att Sveriges regering har minskat Sveriges klimatbistånd. Att vi har minskat klimatbiståndet var det sista ledamoten sa i sitt första anförande i debatten innan han gick och satte sig ned. I själva verket ökade regeringen Sveriges klimatbistånd med över 800 miljoner bara förra året.

När vi tillträdde skrev vi i Tidöavtalet att klimatbiståndet skulle öka, och vi har ökat det. Vi har gjort det för att vi har gjort prioriteringar i det biståndsarbete som Sverige genomför. Den tidigare regeringen påstod att den skulle öka sitt klimatbistånd. Sedan kunde den inte leva upp till det. Det hände en massa saker i omvärlden som gjorde att den sedan inte ökade sitt klimatbistånd.

Jag menar att Aida Birinxhiku har helt rätt när hon menar att vi ska ha sakliga debatter i kammaren. Det är dock svårt att ha sakliga debatter när det slängs ut påståenden som inte stämmer, som att den här regeringen skulle ha minskat Sveriges klimatbistånd. Det stämmer inte. Sverige har ökat sitt klimatbistånd.

En fråga handlade om statsbudgetar, trots att jag inte nämnt det och trots att det inte diskuterats här i debatten tidigare. Den enda budget som har varit större än de klimat- och miljöbudgetar som jag har lagt fram som klimat- och miljöminister i den här regeringen är budgeten för 2022. Budgeten för 2022 var den M-KD-SD-budget som fick gehör i denna kammare. Detta innebär att alla budgetar vi har lagt fram har varit större än alla egna budgetar som S-MP-regeringen fick

igenom. Om man menar att det påståendet inte stämmer får man helt enkelt läsa siffrorna i statsbudgetarna.

När jag ena stunden säger att Sveriges utsläpp inte har ökat för att andra stunden säga att vi beräknar att de ökar detta år och att SCB:s mätningar ligger i linje med vår bedömning menar man att jag far med osanning eller ljuger. Det talades också om ett engelskt begrepp som jag inte ska använda i kammaren.

Jag har hört att ledamoten Birinxhiku är jurist. Därmed borde hon förstå vad jag nu beskriver för henne. Det finns en skillnad i innebörd mellan orden ”prognos” och ”resultat”. Prognosen baseras på en bedömning av hur stora utsläppen blir. Resultatet är det faktiska utfallet av utsläpp enligt vad vi har kunnat mäta. När jag säger att Sveriges utsläpp inte har ökat sedan jag tillträdde refererar jag till Sveriges offentliga statistik, som Naturvårdsverket plockar fram. Utöver det finns det beräkningar och bedömningar som vi själva gör och där vi menar att utsläppen beräknas öka något 2024.

En annan fråga man tydligen tycker är relevant för denna debatt är huruvida jag tänker avgå eller inte. Det jag har redogjort för i en intervju under ett COP-möte är att om vi rör oss längre bort från Sveriges klimatmål och Sveriges utsläpp ökar kommer jag att avgå. Bedömningen just nu är att Sveriges utsläpp kommer att vara lägre 2026 än när jag tillträdde. Därmed har den här regeringen minskat utsläppen, inte ökat dem.

Anf. 120 TALMANNEN:

Vad gäller frågan om vad man får använda för språk i kammaren står det så här i ordningsreglerna: ”Anföranden ska hållas på svenska. Korta citat eller fraser får dock yttras på andra språk.”

Anf. 121 AIDA BIRINXHIKU (S):

Herr talman! Jag gav tidigare klimatminister Romina Pourmokhtari ett nytt försök att besvara mina frågeställningar på ett sakligt, konstruktivt och rättvisande sätt, det vill säga genom att hålla sig till fakta, vilket även gäller statsbudgeten, vara transparent om den egna politikens konsekvenser och konkretisera vad regeringen kan göra bättre för att minska utsläppen och nå klimatmålen.

Men det är samma talepunkter, och de är lika missvisande och vilseledande. Jag beklagar det, men jag väljer att se det för vad det egentligen är: ett bevis på att ingen verkar tro på den här regeringens klimatpolitik, inte ens klimatministern själv. Jag förmodar att det är därför hon verkar vara mer upprörd över befogad kritik från oppositionen i en interpellationsdebatt än över det faktum att klimatomställningen är på väg åt helt fel håll.

Herr talman! Även om jag inte tror på regeringens klimatpolitik tror jag på statsrådet Romina Pourmokhtaris engagemang för de här frågorna. Jag vill i alla fall göra det, för jag vet att statsrådet själv har medgett att hon delar bilden att det går alldeles för långsamt. Det är utifrån den realiteten som klimatfrågan förtjänar att diskuteras – det är då vi kommer

någonvart – inte utifrån de talepunkter som statsrådet upprepar i den här och så många andra debatter.

Anf. 122 ADRIAN MAGNUSSON (S):

Herr talman! Det är ganska uppenbart att det som oroar klimat- och miljöministern inte är SCB:s rapport. Det är befogad kritik från oppositionen, som ledamoten Birinxhiku sa. Det är en del av den parlamentariska kontrollmakten det vi just nu genomför här.

Det är också ganska anmärkningsvärt att man plockar fram lite kalkyler och siffror som passar en. När slutsatserna från en organisation inte passar en så ondgör man sig över den på olika sätt. Jag är förvånad över att inga utfall har gjorts än mot SCB av regeringen. Men det kanske kommer i ett annat sammanhang, vem vet. Det är som det är.

Som jag sa i mitt förra anförande är detta en viktig fråga för väldigt många människor, och inte minst för många av Sveriges unga. Det är en fråga som engagerar. Den engagerar uppenbarligen här i kammaren, och den engagerar också långt utanför den här kammaren. Det är vi fullt medvetna om.

Jag återgår till frågan om avgång. Jag tycker att det är problematiskt när man ställer ut den typen av utfästelser och sedan ändrar förutsättningarna efter hand. Jag personligen tycker inte att statsrådet ska avgå. Jag tycker att statsrådet ska stå till svars för sin politik i valrörelsen 2026.

Hon ska som liberal klimat- och miljöminister möta väljarna och förklara det som hon har administrerat under fyra år. Det är den starkt sverigedemokratiskt präglade klimatpolitiken som hon då har bedrivit i fyra år. Jag tycker inte att klimat- och miljöministern ska avgå. Hon ska möta väljarna och Sveriges unga och försvara det hon har gjort under de fyra år som då har gått.

Detta har varit en upplysande debatt på många sätt. Vi får väl hoppas att vi slipper gaslighting i framtiden.

Anf. 123 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S):

Herr talman! Tack, Romina Pourmokhtari, för i varje fall en spänstig debatt, får man ändå säga.

Jag skulle vilja klargöra lite om klimatbiståndet. Det sades felaktigheter när det gäller Socialdemokraternas politik, och det gillar jag inte.

Den förra regeringen gav 2020–2023 klimatfonden 8 miljarder kronor. Den här regeringen ger 8 miljarder kronor till klimatfonden.

Det Romina Pourmokhtari hänvisar till om 800 miljoner i satsningar är andra pengar till en ny fond, herr talman, som kommer att ges ut årligen. Under den tiden kommer man att ha gett 800 miljoner kronor.

Den socialdemokratiska regeringen lade också extra pengar på 520 miljoner kronor vardera till två andra fonder.

Om det nu är så att inflationen har slagit hårt, är inte det en realsänkning av stödet till klimatfonden, Romina Pourmokhtari?

Den förra regeringen gav 8 miljarder, och den nuvarande regeringen ger 8 miljarder. Sedan dess har det enligt statsrådet själv varit historiska inflationsökningar. Är inte det en realsänkning, ja eller nej? Det är ja.

Jag noterar också att statsrådet verkar vara otroligt arg på mig, herr talman. Men när jag talar med civilsamhället, organisationer, svenska folket och framför allt svenska unga, är det Romina Pourmokhtari som de är arga på. De är inte arga på mig.

Vet ni varför, herr talman? Det är inte jag som är miljö- och klimatminister. Det är Romina Pourmokhtari. Det är inte jag som är ansvarig för den politik som förs. Det är Romina Pourmokhtari. Den är dagens unga besvikna på, och dagens socialdemokrater. Men det är kanske inte chockerande.

Herr talman! Det är viktigt för Sverige att vara en ledande klimatnation. Jag skulle vilja avsluta med den tidigare socialdemokratiska statsministern Göran Perssons ord: ”På inget område är vi tydligare förenade med varandra än i miljöpolitiken. På inget annat område är det så tydligt demonstrerat hur beroende vi är av varandra. Men också, på inget annat område är behovet större av att någon går före, att någon vågar vara först.”

Anf. 124 Statsrådet ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Herr talman! Ledamoten Vencu Velasquez Castro valde att sätta sig ned med den avslutande meningen i sitt första anförande att Sverige har minskat på sitt bistånd till klimatet, inte till den globala klimatfonden.

Om vi tittar på olika specifika fonder kan säkert ledamotens olika påståenden om realökningar och annat vara korrekta. Men ledamoten sa att regeringen har minskat på Sveriges klimatbistånd, och det stämmer inte. Regeringen har ökat Sveriges klimatbistånd.

Det är därför jag blir arg på ledamöterna. Det är därför jag blir genuint förbannad på att ledamöterna står och gör påståenden som inte stämmer i riksdagens kammare. Man menar att regeringen sänker klimatbiståndet och att klimatomställningen är på väg åt helt fel håll.

Sveriges utsläpp minskade år 2022 och år 2023. Det beräknas öka något år 2024, för att sedan minska igen år 2025, 2026, 2027, 2028, 2029 och 2030 på grund av den av regeringen förda klimatpolitiken.

Det är helt enkelt så att regeringen implementerar EU:s utsläppshandelssystem så brett och så tidigt som möjligt. Vi kompletterar det med olika satsningar för att ställa om den tunga fordonsflottan. Vi påbörjar en omställning av jordbruket, som tidigare regeringar inte har gjort någonting åt. Vi tar ansvar för industrins elförsörjning.

När det sker lever vi med viss marginal upp till de tuffaste klimatmålen som finns för Sverige, som är vårt ESR-åtagande gentemot EU. Det är en årlig utsläppsbana till 2030.

Herr talman! Jag blir förbannad. Jag blir arg. Det är ett helt riktigt påstående. Skälet till att jag blir det är att

Sverige är ett av världens bästa länder på klimatomställning.

Skälet till att vi ligger så långt före är inte minst för att vi byggde kärnkraft på 70-talet. Man lyssnade på Bengt Westerberg i stället för Socialdemokraternas planer om att bygga kolkraftverk längs hela kusten. Det var en debatt som vi livligt fick föra.

Nu får vi föra samma debatt. Utan elen kommer Sveriges utsläpp tyvärr att sluta vara lägst i EU, såsom det är nu per capita tillsammans med Portugal.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 5 december

2024/25:544 Förbud mot lustgas

av Yasmine Bladelius (S)

till socialminister Jakob Forssmed (KD)

2024/25:545 SJ:s snabbtåg Borås–Stockholm

av Mikael Larsson (C)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2024/25:546 Norrköpings flygplats som beredskapsflygplats

av Kadir Kasirga (S)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2024/25:547 Regeringens ansvar i samband med säkerhetsbrister inom Lantmäteriet

av Denis Begic (S)

till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2024/25:548 Vilda bär

av Malin Larsson (S)

till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

2024/25:549 Nätläkare

av Karin Rågsjö (V)

till statsrådet Acko Ankarberg Johansson (KD)

2024/25:550 Ett mer inkluderande arbetsliv enligt norsk modell

av Olle Thorell (S)

till arbetsmarknads- och integrationsminister Mats Persson (L)

2024/25:551 Sveriges ansvar i den globala kampen mot hiv och aids

av Linnéa Wickman (S)

till statsrådet Benjamin Dousa (M)

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 14.56.

Sammanträdet leddes

av talmannen från dess början till och med § 10 anf. 41 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med § 17 anf. 90 (delvis) och

av talmannen därefter till dess slut.

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Anmälan om ordförande i utskott	1
§ 3 Anmälan om vice ordförande i utskott.....	1
§ 4 Anmälan om granskningsrapport.....	1
§ 5 Ärenden för bordläggning	1
§ 6 Svar på interpellation 2024/25:158 om direktupphandling vid Universitetskanslersämbetet.....	1
Anf. 1 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	1
Anf. 2 LINUS SKÖLD (S)	2
Anf. 3 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	2
Anf. 4 LINUS SKÖLD (S)	2
Anf. 5 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	3
Anf. 6 LINUS SKÖLD (S)	3
Anf. 7 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	3
§ 7 Svar på interpellation 2024/25:180 om regeringens arbete för att stärka studenters ekonomi och motverka skuldökningen	3
Anf. 8 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	3
Anf. 9 NADJA AWAD (V)	4
Anf. 10 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	4
Anf. 11 TALMANNEN	5
Anf. 12 NADJA AWAD (V)	5
Anf. 13 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	6
Anf. 14 NADJA AWAD (V)	6
Anf. 15 Utbildningsminister JOHAN PEHRSON (L)	6
§ 8 Svar på interpellationerna 2024/25:228 och 229 om diskriminering av elever i skolan	7
Anf. 16 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L)	7
Anf. 17 NADJA AWAD (V)	7
Anf. 18 DANIEL RIAZAT (V)	8
Anf. 19 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L)	8
Anf. 20 NADJA AWAD (V)	9
Anf. 21 DANIEL RIAZAT (V)	9
Anf. 22 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L)	10
Anf. 23 NADJA AWAD (V)	10
Anf. 24 DANIEL RIAZAT (V)	10
Anf. 25 Statsrådet LOTTA EDHOLM (L)	11
§ 9 Svar på interpellation 2024/25:192 om kringgåenden av sanktionerna mot Ryssland	11
Anf. 26 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	11
Anf. 27 AIDA BIRINXHIKU (S).....	11
Anf. 28 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	12
Anf. 29 AIDA BIRINXHIKU (S).....	12
Anf. 30 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	13
Anf. 31 AIDA BIRINXHIKU (S).....	13
Anf. 32 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	13
§ 10 Svar på interpellation 2024/25:210 om brott mot barnkonventionen i Palestinakonflikten.....	14
Anf. 33 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	14
Anf. 34 AZRA MURANOVIC (S).....	14
Anf. 35 OLA MÖLLER (S).....	14
Anf. 36 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	15

Anf. 37 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	15
Anf. 38 AZRA MURANOVIC (S).....	16
Anf. 39 OLA MÖLLER (S).....	16
Anf. 40 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	17
Anf. 41 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	17
Anf. 42 AZRA MURANOVIC (S).....	17
Anf. 43 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	18
§ 11 Svar på interpellation 2024/25:224 om den demokratiska utvecklingen i Bangladesh	18
Anf. 44 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	18
Anf. 45 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	19
Anf. 46 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	19
Anf. 47 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	19
Anf. 48 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	20
Anf. 49 LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V).....	20
Anf. 50 Utrikesminister MARIA MALMER STENERGARD (M).....	21
§ 12 Svar på interpellation 2024/25:186 om dagligt behov av certifierad flygtrafik till och från Gotland	21
Anf. 51 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	21
Anf. 52 HANNA WESTERÉN (S).....	21
Anf. 53 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	22
Anf. 54 HANNA WESTERÉN (S).....	22
Anf. 55 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	23
Anf. 56 HANNA WESTERÉN (S).....	23
Anf. 57 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	23
§ 13 Svar på interpellation 2024/25:196 om järnvägsförbindelsen i Ystads hamn	23
Anf. 58 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	23
Anf. 59 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	23
Anf. 60 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	24
Anf. 61 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	24
Anf. 62 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	25
Anf. 63 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	25
Anf. 64 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	25
§ 14 Svar på interpellation 2024/25:214 om uteblivna satsningar på järnvägen i Skåne.....	26
Anf. 65 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	26
Anf. 66 OLA MÖLLER (S).....	26
Anf. 67 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	26
Anf. 68 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	27
Anf. 69 OLA MÖLLER (S).....	27
Anf. 70 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	28
Anf. 71 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	28
Anf. 72 OLA MÖLLER (S).....	29
Anf. 73 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	29
§ 15 Svar på interpellation 2024/25:215 om funktionella svenska flygplatser till gagn för hela landet	29
Anf. 74 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	29
Anf. 75 HANNA WESTERÉN (S).....	30
Anf. 76 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	30
Anf. 77 HANNA WESTERÉN (S).....	31
Anf. 78 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	31
Anf. 79 HANNA WESTERÉN (S).....	32

Anf. 80 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	32
§ 16 Svar på interpellation 2024/25:218 om Ostlänken	32
Anf. 81 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	32
Anf. 82 EVA LINDH (S).....	32
Anf. 83 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	33
Anf. 84 EVA LINDH (S).....	33
Anf. 85 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	33
Anf. 86 EVA LINDH (S).....	34
Anf. 87 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	34
§ 17 Svar på interpellation 2024/25:231 om kostnadseffektivt järnvägsunderhåll	34
Anf. 88 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	34
Anf. 89 MALIN ÖSTH (V)	35
Anf. 90 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	35
Anf. 91 MALIN ÖSTH (V)	36
Anf. 92 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	36
Anf. 93 MALIN ÖSTH (V)	37
Anf. 94 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD).....	37
§ 18 Svar på interpellation 2024/25:175 om artskyddsutredningen och EU:s fågeldirektiv.....	38
Anf. 95 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	38
Anf. 96 HELENA LINDAHL (C)	38
Anf. 97 ELISABETH THAND RINGQVIST (C).....	38
Anf. 98 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	39
Anf. 99 HELENA LINDAHL (C)	39
Anf. 100 ELISABETH THAND RINGQVIST (C).....	40
Anf. 101 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	40
Anf. 102 HELENA LINDAHL (C)	41
Anf. 103 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	41
§ 19 Svar på interpellation 2024/25:177 om klimatmålen till 2030 ..	41
Anf. 104 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	41
Anf. 105 KAJSA FREDHOLM (V)	42
Anf. 106 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	43
Anf. 107 KAJSA FREDHOLM (V)	43
Anf. 108 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	44
Anf. 109 KAJSA FREDHOLM (V)	44
Anf. 110 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	45
§ 20 Svar på interpellationerna 2024/25:221, 223 och 225 om ökning av Sveriges utsläpp	45
Anf. 111 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	45
Anf. 112 AIDA BIRINXHIKU (S).....	46
Anf. 113 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	46
Anf. 114 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S).....	47
Anf. 115 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	48
Anf. 116 AIDA BIRINXHIKU (S).....	48
Anf. 117 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	49
Anf. 118 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S).....	50
Anf. 119 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	50
Anf. 120 TALMANNEN	51
Anf. 121 AIDA BIRINXHIKU (S).....	51
Anf. 122 ADRIAN MAGNUSSON (S).....	51
Anf. 123 DANIEL VENCU VELASQUEZ CASTRO (S).....	51
Anf. 124 Statsrådet ROMINA POURMOKHTARI (L)	52
§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar	52
§ 22 Kammaren åtskildes kl. 14.56.	52