

Tisdagen den 2 mars

Kl. 13.00–15.55
18.00–22.59

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 9 februari justerades.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Sverigedemokraternas partigrupp anmält David Perez som suppleant i trafikutskottet.

Andre vice talmannen förklarade vald till

suppleant i trafikutskottet
David Perez (SD)

§ 3 Meddelande om särskild debatt om gränshinder inom Norden och situationen i gränsregionerna

Andre vice talmannen meddelade att på begäran av samtliga partigrupper skulle en särskild debatt om gränshinder inom Norden och situationen i gränsregionerna anordnas *tisdagen den 16 mars kl. 13.00*.

Från regeringen skulle statsrådet Anna Hallberg (S) delta.

Den inkomna skrivelsen hade följande lydelse:

Begäran om särskild debatt om gränshinder inom Norden och situationen i gränsregionerna

Särskild debatt begärs om gränshinder inom Norden, med särskilt fokus på den problematiska situationen i gränsregionerna.

Det nordiska samarbetet har ett starkt folkligt stöd och sker på alla nivåer var dag. Vi ser nu att de goda relationer vi i Norden har tagit för givna hotas när en allvarlig kris uppstår och vi måste göra vad vi kan för att vända utvecklingen. Vi som lever och verkar i Norden är vana vid att kunna röra oss fritt mellan våra länder. Många nordiska medborgare pendlar dagligen till och från ett nordiskt land och reflekterar kanske inte ens över

att de befinner sig i ett grannland. Covid-19-pandemin har tyvärr medfört att denna frihet inte längre kan tas för given.

Att förhindra och avskaffa gränshinder handlar om att förenkla människors vardag. För att främja ett mer integrerat Norden måste de hinder och den brist på information som på olika sätt gör det svårare att flytta, pendla, studera eller bedriva näringsverksamhet över gränserna i Norden bli färre. Pandemin, och de varierade nationella restriktionerna som följt, har medfört stora störningar i den fria rörligheten och detta har bland annat gett upphov till situationer där formella gränshinder åter aktualiseras och där gränspendlare och andra nordbor påverkas. Nu senast särskilt vid svensk-norska gränsen där tusentals arbetspendlande svenskboende personer som inte kan ta sig till sina arbeten i Norge och inte längre får lön.

Förutom de rent praktiska utmaningarna med att följa de olika ländernas rekommendationer och regleringar så har tyvärr även människors attityder börjat förändras. Delegationen har särskilt uttryckt oro över att detta ska bidra till varaktiga försämringar av de starka nordiska mellanfolkliga relationerna – kittet för det unika samarbete som möjliggjort våra nordiska välfärdssamhällen.

Se även bilaga från Nordiska rådets svenska delegation.

Stockholm den 22 februari 2021

Annelie Karlsson (S)

Tobias Billström (M)

Henrik Vinge (SD)

Anders W Jonsson (C)

Maj Karlsson (V)

Andreas Carlson (KD)

Johan Pehrson (L)

Annika Hirvonen Falk (MP)

Bilaga

Nordiska rådets svenska delegation begär särskild debatt om gränshinder inom Norden, med särskilt fokus på den problematiska situationen i gränsregionerna. Svenska delegationen har under covid-19-krisen, i nordiska sammanhang och nationellt, lyft frågor till ansvariga regeringar och ministrar men en särskild debatt i kammaren synliggör situationen ytterligare.

Det nordiska samarbetet har ett starkt folkligt stöd och sker på alla nivåer var dag. Vi ser nu att de goda relationer vi i Norden har tagit för givna hotas när en allvarlig kris uppstår och vi måste göra vad vi kan för att vända utvecklingen. Vi som lever och verkar i Norden är vana vid att kunna röra oss fritt mellan våra länder. Många nordiska medborgare pendlar dagligen till och från ett nordiskt land och reflekterar kanske inte ens över att de befinner sig i ett grannland. Covid-19-pandemin har tyvärr medfört att denna frihet inte längre kan tas för given.

Att förhindra och avskaffa gränshinder handlar om att förenkla människors vardag. För att främja ett mer integrerat Norden måste de hinder och den brist på information som på olika sätt gör det svårare att flytta, pendla, studera eller bedriva näringsverksamhet över gränserna i Norden bli färre. Pandemin, och de varierade nationella restriktionerna som följt, har medfört stora störningar i den fria rörligheten och detta har bland annat gett

upphov till situationer där formella gränshinder åter aktualiseras och där gränspendlare och andra nordbor påverkas. Nu senast särskilt vid svensk-norska gränsen där tusentals arbetspendlande svenskboende personer som inte kan ta sig till sina arbeten i Norge och inte längre får lön.

Förutom de rent praktiska utmaningarna med att följa de olika ländernas rekommendationer och regleringar så har tyvärr även människors attityder börjat förändras. Delegationen har särskilt uttryckt oro över att detta ska bidra till varaktiga försämringar av de starka nordiska mellanfolkliga relationerna – kittet för det unika samarbete som möjliggjort våra nordiska välfärdssamhällen.

Nordiska rådets svenska delegations arbetsutskott:

Medlemmar

Hans Wallmark (M)
Gunilla Carlsson (S)
Pyry Niemi (S)
Maria Stockhaus (M)
Lars Mejern Larsson (S)
Aron Emilsson (SD)

Suppleanter

Magnus Ek (C)
Lorena Delgado Varas (V)
Kjell-Arne Ottosson (KD)
Arman Teimouri (L)
Vakant (MP)

på vägnar av Nordiska rådets svenska delegation.

§ 4 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum torsdagen den 4 mars kl. 14.00.

§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2020/21:16 för torsdagen den 25 februari från skatteutskottet,
prot. 2020/21:23 för torsdagen den 11 februari från näringsutskottet och
prot. 2020/21:25 för torsdagen den 25 februari från justitieutskottet.

§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:419

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:419 Utredningen om ökad statlig närvaro i Härnösand

av Anne-Li Sjölund (C)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 16 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är sjukdom.

Stockholm den 26 februari 2021

Finansdepartementet

Lena Micko (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Interpellation 2020/21:444

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:444 En nationell kampanj för vaccination av Elisabeth Björnsdotter Rahm (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 23 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2021

Socialdepartementet

Lena Hallengren (S)

Enligt uppdrag

Kjell Rempler

Rättschef

Interpellation 2020/21:451

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:451 En likvärdig arbetsmiljö i alla ambulanser av Elisabeth Björnsdotter Rahm (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 23 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2021

Socialdepartementet

Lena Hallengren (S)

Enligt uppdrag

Kjell Rempler

Rättschef

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:474 Informationskampanj för vaccinering mot covid-19

av Johan Hultberg (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 23 mars 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2021

Socialdepartementet

Lena Hallengren (S)

Enligt uppdrag

Kjell Rempier

Rättschef

Interpellation 2020/21:494

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:494 Den privata äganderätten och skydd av skog

av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 19 mars 2021. Interpellationen besvaras gemensamt tillsammans med interpellation 463, 495 och 499.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2021

Miljödepartementet

Per Bolund (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:495

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:495 Arbetet med att skydda skog

av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 19 mars 2021. Interpellationen besvaras gemensamt tillsammans med interpellation 463, 494 och 499.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2021

Miljödepartementet

Per Bolund (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:500

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:500 EU:s utökade blyförbud
av Marlène Lund Kopparklint (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 26 mars 2021. Interpellationen besvaras gemensamt tillsammans med interpellation 501.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2021

Miljödepartementet

Per Bolund (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:501

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:501 Ett utökat blyförbud
av Sten Bergheden (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 26 mars 2021. Interpellationen besvaras gemensamt tillsammans med interpellation 500.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 26 februari 2021

Miljödepartementet

Per Bolund (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:508

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:508 Regeringens bilpolitik
av Thomas Morell (SD)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 26 mars 2021.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 1 mars 2021

Miljödepartementet

Per Bolund (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

§ 7 Ärenden för bordläggning

Prot. 2020/21:86

2 mars

Följande dokument anmälades och bordlades:

Justitieutskottets betänkande

2020/21:JuU18 Redovisning av användningen av hemliga tvångsmedel under 2019

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande

2020/21:MJU7 Kompletterande bestämmelser med anledning av den nya EU-förordningen om spritdrycker och EU:s tillträde till Genèveakten

Socialutskottets betänkanden

2020/21:SoU28 Uppföljning och utvärdering av ekonomiskt stöd till äldreomsorgen

2020/21:SoU21 Språkplikt – deltagande i vuxenutbildning i svenska för invandrare (sfi) för rätt till försörjningsstöd

Utbildningsutskottets betänkande

2020/21:UbU9 Möjlighet till betyg från årskurs 4

Finansutskottets betänkande

2020/21:FiU41 Extra ändringsbudget för 2021 – Vissa ändrade regler inom sjukförsäkringen

Socialutskottets betänkanden

2020/21:SoU9 Äldrefrågor

2020/21:SoU13 Frågor om psykisk hälsa

Utrikesutskottets betänkande

2020/21:UU6 Strategi för den arktiska regionen

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande

2020/21:MJU11 Vattenvård

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:400 om adoptioner från Chile

Svar på

interpellationer

Anf. 1 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jon Thorbjörnson har frågat mig hur länge jag anser att de svenska medborgare som kommit till Sverige genom adoption ska behöva vänta innan regeringen utreder vilka eventuella fel som begicks i Sverige när de blev svenska medborgare. Han har också frågat mig om jag och regeringen kommer att ta ansvar för att informera alla som adopterats till Sverige från Chile om att adoptionen kan ha genomförts på olagliga grunder. Vidare har han frågat mig om jag tänker verka för att utreda om det finns behov av att skärpa tillsynen av de svenska adoptionsorganisationerna.

Jag och regeringen tar brottsutredningen i Chile om bortförande av barn och oegentligheter inom adoption på största allvar. Jag förstår att det är fruktansvärt för alla dem som har drabbats och att det kan vara en stor psykisk påfrestning för dem som fortfarande söker svar på sina frågor.

Sedan det som hände i Chile under 1970- till 1990-talen har andra regler och internationella konventioner trätt i kraft som syftar till att säkra att adoptioner sker på ett tryggt och lagligt sätt. År 1997 ratificerade Sverige 1993 års Haagkonvention om skydd av barn och samarbete vid internationella adoptioner, och 1990 ratificerade Sverige FN:s konvention om barnets rättigheter, barnkonventionen. Grundläggande i Haagkonventionen är att staterna har ett ansvar för att barnets bästa beaktas i varje del av adoptionsprocessen. Även barnkonventionen ställer krav på att det som bedöms vara barnets bästa i första hand ska beaktas vid alla åtgärder som rör barn. Vidare har auktorisationsvillkor och tillsyn skärpts genom åren. Sedan 2005 kräver Sveriges regelverk auktorisation i två led. Det innebär att utöver en prövning av de adoptionsförmedlande organisationerna i Sverige prövas även länder, del av länder eller de adoptionskontakter som organisationerna får förmedla barn genom.

Regeringen har tagit del av den information som kommit från brottsutredningen och den parlamentariska utredningen i Chile genom vår centralmyndighet för internationella adoptioner, Myndigheten för familjerätt och föräldraskapsstöd, MFoF. Avsikten var från början att invänta den chilenska brottsutredningen för att kunna avgöra eventuella åtgärder i Sverige. Men eftersom brottsutredningen har dragit ut på tiden anser jag att regeringen behöver agera för att påbörja en översyn av hur adoptionsförmedlingen fungerade i Sverige under 1960- till 1990-talen. En sådan översyn kommer inte att begränsas till enbart adoptioner från Chile.

Jag vill samtidigt lyfta fram att regeringen vid politiska konsultationer med Chile har framfört att Sverige kan bistå brottsutredningen om det finns behov. Socialdepartementet har även haft en kontinuerlig dialog och flera möten med intresseföreningar, bland dessa Chileadoption.se vars medlemmar är adopterade från Chile. Sveriges ambassad i Chile har också träffat representanter från lokala intresseföreningar. Vi har tagit del av de erfarenheter och synpunkter som lagts fram och har i flera delar hört av de behov som framförts.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att adopterade ska få bättre stöd. Bland annat har MfoF sedan 2020 i uppdrag att tillhandahålla individuell hjälp och stöd vid ursprungssökning och även adoptionsspecifikt samtalsstöd för dem som är i behov av detta. Ursprungssökningen består bland annat av hjälp med att hitta de biologiska föräldrarna och släktingar och stöd när det finns misstankar om oegentligheter i samband med adoption. Under 2020 använde sig cirka 80 personer av det här stödet.

Vidare fick Statskontoret i februari 2020 i uppdrag att se över organisationen av den internationella adoptionsverksamheten i Sverige. Uppdraget innebar att överväga om organiseringen bör förändras utifrån ett fokus på hur rättssäkerhet, barnrättsperspektivet och kompetens kan säkerställas. I sin redovisning av uppdraget den 29 januari 2021 kom Statskontoret fram till att vi har en ändamålsenlig organisering av adoptionsförmedlingen i Sverige. Den visar att internationella adoptioner efter hand har blivit alltmer säkra och trygga, både för barnen och för dem som adopterar, men att barnrättsperspektivet och rättssäkerheten kan förbättras ytterligare. Statskontoret kom fram till att MFoF har relevant kompetens och att de i hög utsträckning arbetar för att säkerställa att adoptionerna genomförs rättssäkert och med barnets bästa i fokus. Regeringen ser nu över behovet av åtgärder utifrån Statskontorets förslag.

Anf. 2 JON THORBJÖRNSON (V):

Fru talman! Tack, Lena Hallengren, för svaret! Den här frågan har tagit en snabb vändning den senaste tiden – lite oväntat måste jag säga – och satt interpellationen i ett nytt ljus. Från att frågan inte har diskuterats alls är den plötsligt kommenterad av alla partier.

Alla partier i Sveriges riksdag har sagt att de är för en utredning efter DN:s granskning av de illegala adoptionerna. Det är lite omtumlande att få den informationen kvällen före den aktuella interpellationsdebatt som vi står i just nu. Men jag är tacksam för den granskande journalistiken från en av Sveriges största tidningar, för före reportaget var det ganska ensamt att här i riksdagen kräva en granskning av de internationella adoptionerna, trots alla vittnesmål som fanns där innan. Jag fick höra dem från bland annat organisationerna Chileadoption.se och AEF.

Vänsterpartiet har drivit frågan i tre år, men mycket längre har de adopterade jobbat med detta både individuellt och i organisationer. Och det är inte lätt att få genomslag, att nå ut och höras. Trots det har de inte gett upp utan fortsatt att kämpa. Det är imponerande. De kan inte vara här i denna sal i dag, men jag hoppas innerligt att de ska få skörda frukterna av sitt hårda arbete.

Det är synd att det har tagit så lång tid att komma fram till att en utredning behövs. I dag vet vi att barn har stulits på sjukhus och andra institutioner. Barn har dödförklarats och födelsebevis är falska. Larmrapporterna har kommit tidigare, flera gånger om. Under 2000-talet har tjänstemän på MFoF, den svenska myndighet som ska granska om adoptionerna gått rätt till, larmat flera gånger.

Sydkoreas president höll ett tal 1998 där han bad om ursäkt för adoptionerna från landet. Och i Chile blev en parlamentarisk utredning om de internationella adoptionerna klar förra året. I den kan man läsa bland annat: Det är ett faktum att hundratals barn i Chile har ryckts ifrån sina föräldrar och blivit bortadopterade, särskilt till utlandet. Det är en sanning som inte kan motsägas och som styrkts av vittnesmål från alla de personer som kallats att delta i målet.

Vänsterpartiet har i riksdagen drivit på frågan om att utreda de internationella adoptionerna sedan SVT år 2018 rapporterade om de misstänkta oegentligheterna. Under tre års tid har vi motionerat och ställt frågor men inte fått något gehör.

Så sent som för en månad sedan tog jag upp frågan med ministern på frågestunden i denna sal. Då var svaret att inte mycket hade hänt och att vi skulle fortsätta vänta. Men i till exempel Schweiz och Nederländerna utreder man de internationella adoptionerna.

Den nederländska utredningen är redan klar, och man hittade sådana brister att man i det landet bestämde sig för att stoppa alla internationella adoptioner. I sin rapport pekar man på att man har hittat systematiska fel, förfalskade dokument, bedrägerier, korruption och påtryckningar på fattiga kvinnor att ge upp sina barn.

Jag har försökt ligga på när det gäller de internationella adoptionerna och de rättsliga och etiska problemen runt om dem – främst från Chile, som är aktuellt just nu, men även från andra länder där det inte har gått rätt till, bland andra Indien, Kina, Etiopien. Listan är lång. Men inte mycket har hänt.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Nu har det dock börjat pratas om en utredning. Regeringen tänker inte längre vänta på en brottsutredning i Chile som redan har pågått i flera år.

Vad har ändrats sedan förra månaden när beskedet var att vi skulle fortsätta vänta? När kommer utredningen? Varför vill ministern begränsa utredningen till den andra halvan av 1900-talet? Vi behöver titta på adoptioner till Sverige även efter 1900-talet.

Anf. 3 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Den brottsutredning som har påbörjats i Chile skulle ta ungefär två år. Redan från början var både jag och min företrädare tydliga med att vi på alla sätt vi kunde skulle understödja denna brottsutredning, både på myndighetsväg och genom att hjälpa de individer som hade ett behov av att skicka in uppgifter eller på annat sätt bidra till utredningen. Att parallellt med detta göra en utredning i Sverige såg vi inte då som den bästa vägen, utan vi ville avvakta utredningen.

Utredningen i Chile har dock inte tagit två år eller tre år. Inte heller säger de att den ska vara klar i nästa vecka, utan den kommer nog att hålla på under ganska lång tid framöver. Man har bytt ledning och lagt upp arbetet på ett annorlunda sätt än det ursprungliga.

Därför behöver vi göra en översyn av hur adoptionsförmedlingen har gått till. Även om det är den chilenska situationen som uppmärksammas är det viktigt att säga att en översyn av adoptionsförmedlingar inte riktar sig mot ett land utan handlar om just adoptionsförmedlingen.

En annan del handlar om hur adoptioner fungerar i dag och hur dessa kan göras bättre. Här har det också hänt saker, vilket jag nämnde lite om i mitt interpellationssvar. Det gäller bland annat stöd till den enskilde att kunna söka sitt ursprung, vilket merparten av länder inte har haft men nu inför. Det ska nu finnas myndighet eller motsvarande som kan stödja den som vill göra ursprungssökning. I Sverige är det MFoF som ska bidra till detta.

Jag nämnde att det var ett åttiotal som hade sökt under 2020, och det finns all anledning att tro att när det blir mer känt att denna möjlighet finns kommer fler att använda sig av den. Jag hoppas det, för det är därför denna möjlighet finns.

Många förändringar i systemet gjordes under 90-talet, både efter ratificeringen av Haagkonventionen och i det svenska systemet. Så sent som 2018 gjordes ytterligare förändringar, och den 29 januari i år kom Statskontoret med sin rapport – på tal om vad som har hänt på en månad. Det händer alltså hela tiden saker, och vi får inte bara kunskap utan också förslag på hur vi kan gå vidare och stärka rättssäkerheten ytterligare.

Bakgrunden till Statskontorets senaste utredning var inte minst att det är så många färre i dag som blir aktuella för adoption. Det handlar i grund och botten om att levnadsförhållandena har utvecklats i de länder där man tidigare adopterat, vilket gör att det inte blir aktuellt.

Det ställer givetvis andra krav på de kommuner som utreder, på den myndighet som ska utöva tillsyn och på adoptionsförmedlingarna när man har ett fåtal adoptioner utspritt på många olika länder. Vilken kunskap behöver man då kunna garantera för att också ha rättssäkerhet? Hur många tillsynsresor har myndigheten möjlighet att göra med kvalitet? Detta är frågor att diskutera vidare, och de handlar inte om det historiska utan om där vi är i dag och framåt, vilket givetvis också är viktigt.

De partier som menar att vi ska göra en översyn är också angelägna om att vi samtidigt tittar på hur vi får en ordning för framtiden som gör att eventuella internationella adoptioner är rättssäkra. Vad kan vi ytterligare göra, och vad finns fortfarande i vårt system?

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 4 JON THORBJÖRNSON (V):

Fru talman! Nu verkar man ju ha ändrat sig, men det är synd att de anledningar man har pekat på för att inte göra en utredning inte har framkommit tidigare under frågestunder och så. Synen på adoptioner förändras ju runt om i världen, och då är det viktigt att vi hänger med. Det är bra att det görs förändringar kontinuerligt, och det ska vi givetvis fortsätta med, bland annat utifrån en utredning om hur de internationella adoptionerna har gått till.

I adoptionsskandalerna ser vi ännu en gång hur de mest utsatta människorna har fått ta smällen. Det är fattiga, ursprungsbefolkning och de utan ett socialt skyddsnät som blir utsatta.

Enligt de konventioner Sverige har ratificerat ska vi respektera barnets rätt att behålla sin identitet, inklusive medborgarskap och släktförhållanden. Om ett barn olagligt berövas sin identitet ska barnet ges lämpligt stöd för att snabbt återupprätta denna. Vi ska också säkerställa att samma regler gäller som vid nationell adoption. Det är viktiga saker att ha med sig.

Möjligheterna att hitta svar och en sanning att förhålla sig till är oftast begränsade, säger en adopterad.

Det finns brister i samhällets förmåga att hantera adopterades speciella sårbarhet. Samtidigt är adopterade överrepresenterade i statistiken för självmord, självmordsförsök och psykiatrisk vård. Även annan statistik visar att de möter många svårigheter i livet.

Den parlamentariska utredningen i Chile är färdigställd, och en brottsutredning pågår som sagt. Här finns över 600 svenska fall med.

Över 2 000 adoptioner har genomförts från Chile till Sverige. Det är många barn. Många av de adopterade har vittnat om att det är tack vare andra adopterade och organisationer, till exempel Chileadoption.se, som de har fått reda på att utredningen pågår och att de personligen måste skicka in sina handlingar för att det egna fallet ska komma med. De har också fått hjälpa varandra för att ta reda på hur de ska göra. Det är inte enkelt, speciellt inte på ett främmande språk.

Visst är det bra att regeringen har avsatt några miljoner till stöd för att människor ska kunna söka rötter och få samtalsstöd, vilket ministern också påpekar. Det här handlar dock om ett systemfel, och vi kan inte bara lägga detta på individen utan måste ha systemlösningar. Det blir orimligt för den enskilde individen att ensam bära denna börda.

Hur väl tycker ministern att man har informerat och hjälpt de berörda? Här finns det många frågetecken hos dem jag har pratat med. Och jag tycker mig inte hitta så mycket om det i svaret från ministern. Nog har vi ett ansvar att göra allt vi kan för att hjälpa dessa människor att få upprättelse.

Låt oss komma ihåg att det finns många offer i detta. Bakom varje adoption och siffra finns många drabbade: adopterade, föräldrar som förlorat sina barn och adoptivföräldrar som känner sig lurade.

Jag ska dela med mig av en berättelse. Söndagen den 14 augusti 1977 kom Patricia Sanchez in till BB på Temuco sjukhus. Hon kom ensam till

sjukhuset och födde en son sent på kvällen. Hon var ensam i Temuco och studerade, så hon hade kontaktat de sociala myndigheterna i staden för att höra om hon kunde få hjälp med barnpassning. På så sätt visste socialassistenten att hon var ensam.

Patricia fick en enda dag med sin son. På morgonen den 16 augusti kom en sjuksköterska in till Patricia på sjukhuset och meddelade att hennes son hade dött. Allt blev svart, och Patricia har svårt att minnas exakt vad hon gjorde sedan. Men hon tog sig på något sätt hem till sin familj i sin hemstad.

Patricia återhämtade sig inte efter sin förstfödde sons död. Varje år i mitten av augusti klädde hon sig i svart och sörjde sin son. Livet gick vidare, och hon bildade familj. Sonen var alltid närvarande i familjen som den förstfödde som hade gått bort, och hon fick honom aldrig tillbaka.

Anf. 5 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Det är givetvis hemskt att lyssna till inte bara denna berättelse utan även till andra liknande berättelser. Jag ska inte nämna någon specifik organisation, men det finns ett antal som har ägnat mycket tid åt att beskriva de verkligheter människor har upplevt. Precis som Jon Thorbjörnson säger är det ett trauma för dem som drabbas, inte bara för den individ som blivit adopterad och söker sitt ursprung utan även för den som på plats i till exempel Chile väntar och undrar vad som hände. Därför är det viktigt att den brottsutredning som man arbetar med i Chile gör allt för att reda ut vad som hände på plats.

Vad vi sedan kan komplettera med och som jag är alldeles övertygad om att alla partier är angelägna om att vi gör en översyn av är hur adoptionsförmedlingarna egentligen har gått till.

Jon Thorbjörnson ställde en fråga om huruvida regeringen kommer att ta ansvar för att informera alla som adopterats från Chile till Sverige om att adoptionen kan ha genomförts på olagliga grunder. Jag vet inte om jag missade att svara på detta – det var inte min avsikt. Det finns flera olika aspekter på frågan.

Det ena är naturligtvis den etiska aspekten, att alla kanske inte vill bli kontaktade, att alla inte känner samma behov och att alla kanske inte uppskattar att kontakt tas av regeringen i en sådan fråga.

Det andra är det faktum att det inte finns ett samlat register som gör att regeringen, och för den delen heller inte MFoF, kan kontakta de enskilda individerna. Det som staten verkligen kan göra, bör göra och också gör är att informera allmänheten på det sätt som sker på MFoF:s hemsida. Jag inser att alla inte har tillgång till samma information, men när det gäller den uppmärksamhet som detta fått hoppas jag att vetskapen om att man är adopterad och den information som ges på MFoF:s hemsida har givit både uppmärksamhet och kännedom hos den som drabbas.

Jag tycker inte att frågan om att söka sitt ursprung ska förminsкас genom att säga att det väl är bra att regeringen har avsatt några miljoner. Jag skulle säga att det är väldigt viktigt att vi har avsatt miljoner i stöd för att man ska kunna söka sitt ursprung. Man kan få hjälp med översättningar och att få fram handlingar, och det finns också samtalsstöd för den som behöver. Det är detta som kan hjälpa den enskilde att reda ut det som man kanske tror är oegentligheter. Ibland får man det bekräftat, i en del fall

visar det sig inte vara oegentligheter och i vissa fall kvarstår säkert frågor där det inte alltid är lätt att reda ut den enskilda historien.

Återigen: Regeringen har erbjudit Chile att vara behjälplig. Det är också viktigt att vara behjälplig för de enskilda individer som vill söka sitt ursprung. Vi ska inte göra den frågan mindre.

Sedan är det inte så att ingen har engagerat sig i denna fråga. Jag har haft interpellationsdebatter med andra företrädare de senaste åren och också svarat på frågor. Sedan blir det väldigt kort, Jon Thorbjörnson, när vi står här i kammaren – en minut fråga och en minut svar. Men det är ingen tvekan om att detta är frågor som har engagerat olika företrädare, av olika skäl. Myndigheten och departementet har haft ett flertal möten med de adopterades organisationer.

Jag vill återigen säga att när brottsutredningar inleddes i Chile var vårt fokus, vilket jag tycker var rimligt, att vara behjälpliga med brottsutredningen. Det gäller de individer som behövde bistå i utredningen, och vi erbjöd oss också, via den chilenska ambassaden, att vara behjälpliga från Sveriges sida med själva brottsutredningen.

Nu har åren gått, och det är ingen tvekan om att detta tar mycket längre tid än vad vi skulle vilja, mycket längre tid än vad man förutsåg i Chile. Då tycker jag att vi ska titta på hur en översyn kan se ut. Att det finns ett brett stöd i denna kammare är bara positivt.

Anf. 6 JON THORBJÖRNSSON (V):

Fru talman! Jag förringar inga miljoner som används för att stödja de adopterade. Jag förringar heller inte dem som söker sitt ursprung, som vill få reda på vad som har hänt, som vill ha en utredning och som vill få upprättelse.

Daniel, som jag pratade om tidigare, var fem veckor när han kom till Sverige. Hans storsyster minns. Han var så liten och så ledsen och arg att han skadade sig själv genom att slå sitt huvud mot golv och vägg. Han växte upp med historien att hans mamma inte ville ha honom. Men till slut, med sin storsysters hjälp, gick han till botten med var hans mamma fanns. De sökte rötterna och gick från att må dåligt till att må bra, när han till slut lyckades nysta upp historien och träffa sin mamma. Detta ska inte förringas, utan de behöver all hjälp och allt stöd de kan få.

Generaldirektören för MFOF, som är ansvarig tillsynsmyndighet, svarade senast i förra veckan på frågan om det går att garantera att dagens adoptioner till Sverige är rättssäkra och etiska. Den besvarade han med ett tydligt nej. Han sa också att han befarar en framtid där fler oegentligheter uppdagas.

Vi har alltså haft illegala adoptioner under flera decennier, vi har problem just nu och det spås dyka upp fler problem i framtiden. Uppenbarligen finns det problem när det gäller de internationella adoptionerna. De problem som vi har sett hittills är förskräckliga. Det här gäller människor – barn.

Jag tycker det är jätteviktigt att vi inte begränsar en utredning till andra halvan av 1900-talet. Det duger inte, tycker jag. Även adoptioner under 2000-talet behöver utredas. De som drabbats av detta rättsliga haveri har jobbat med detta i många år, i decennier. De har våndats, tvekat, mått dåligt, sört.

Utred alla adoptioner! Än så länge har jag inte sett några bevis för att alla adoptioner på 2000-talet är rättssäkra. Så utred, utred nu och utred ordentligt!

Vad tänker ministern och regeringen göra för att garantera att alla internationella adoptioner framöver är etiska och rättssäkra? Och när får vi se en utredning? No más silencio!

Anf. 7 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Tack, Jon Thorbjörnson, för dialogen!

Jag tycker inte att vi ska överdriva skillnaderna partier emellan, som egentligen inte finns. Det är inte så vanligt att riksdagens samtliga åtta partier, egentligen med samma inriktning, tycker att man ska göra en översyn av något. Jag tror inte att någon ska behöva sväva i ovisshet om att det kommer att ske en översyn. Att gå till botten med varje enskild adoption tycker jag dock är att lova för mycket. Detta kanske jag skulle ha sagt i ett tidigare inlägg, så att Jon Thorbjörnson kunde replikera på det.

Det handlar om att se över hur vår adoptionsförmedling ser ut och hur den har varit organiserad, och sedan får vi titta på formerna för hur långt man kommer. När det gäller att ge den enskilde möjligheten att gå till botten med detta och inte bara söka sina rötter utan också reda ut eventuella oegentligheter vill jag bestämt hävda att den möjlighet som MFoF har inte har utnyttjats i särskilt stor utsträckning så här långt. Under 2020 valde 80 personer att kontakta myndigheten för att få stöd i att söka sitt ursprung, och det kommer naturligtvis att finnas möjlighet för fler att söka sådant stöd i takt med att man både får kunskap om att stödet finns och att intresset kanske vaknar.

Jag vill avslutningsvis kommentera frågan om att garantera. Vi gör naturligtvis allt vi kan för att se till att kommuner utreder, att adoptionsförmedlingarna är auktoriserade och har tillstånd och att man auktoriserar och har tillsyn i respektive länder. Att både kommuner, organisationer och statliga myndigheter är inblandade har av Statskontoret bedömts vara den bästa modellen. Sedan kan det verkligen diskuteras hur många kommuner som ska utreda detta och hur många länder man ska adoptera från, när de internationella adoptionerna är så få och man ska mäta med att göra tillsynsresor och så vidare. Är det en rimlig organisation och struktur som vi har när de internationella adoptionerna är så få? Denna fråga får vi också återkomma till.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:418 om prioriteringsordningen vid vaccination mot covid-19

Anf. 8 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Arin Karapet har frågat mig på vilken grund papperslösa personer skulle ha större rätt att få vaccin, då han menar att de får gå före svenska medborgare samt personer med uppehållstillstånd i fas 4, och om jag kommer att vidta några åtgärder för att ändra prioriteringsordningen.

I enlighet med hälso- och sjukvårdslagen sker vaccinationerna efter behov. Det är därför Sveriges äldsta medborgare vaccineras först, tillsammans med den vård- och omsorgspersonal som jobbar nära dem. Det är också därför personer i medicinska riskgrupper är mycket högt prioriterade. Jag förutsätter att vi kan hålla detta i minnet under debatten. Jag förutsätter också att vi kommer ihåg att covid-19 är en smittsam sjukdom.

Vaccinationsarbetet behöver nå hela befolkningen, och särskilda insatser kan därför behövas riktas till olika grupper, inte minst till personer som av olika skäl kan ha svårt att följa rekommendationer om smittskyddande åtgärder. Dessa svårigheter innebär att sådana personer har en ökad risk för att bli smittade och sprida smittan vidare. Det kan bland annat gälla personer med demenssjukdom, personer med kognitiv eller psykisk funktionsnedsättning och personer som lever i socialt utsatta situationer.

Däremot har avsikten aldrig varit att hela grupper av människor ska prioriteras utifrån till exempel socioekonomi, vilket Folkhälsomyndigheten också har förtydligat. Däremot kan det som sagt i sådana grupper finnas personer med särskilt hög risk för att bli smittade eller sprida smitta. Då behöver samhället se till att de kan bli vaccinerade. Här är det viktigt att regioner fortsätter sitt arbete med att identifiera sådana personer.

En hög vaccinationstäckning skyddar oss alla.

Anf. 9 ARIN KARAPET (M):

Fru talman! Jag tackar socialminister Hallengren för svaret.

Folkhälsomyndigheten har nu backat. När jag skrev denna interpellation fanns denna rekommendation kvar på deras hemsida. Men dagen efter valde man att backa. Mitt inlägg i denna debatt kommer därför inte att bli så långt.

Men jag ska ändå problematisera varför det uppstod en sådan upprördhet. Det finns nämligen en väldigt stor oro ute bland våra äldre och bland de människor som har en förhöjd risk.

Jag vet inte hur det är att sitta i regeringsställning nu och hantera denna kris. Men om jag tittar utifrån har jag väldigt många åsikter som moderat och från oppositionen. Men jag förstår också att det inte är enkelt att hantera en pandemi.

Det är bra att ministern gör ett kraftigt avståndstagande och klart och tydligt anser att det är det medicinska behovet som ska styra. Det är viktigt att inte bara regioner utan även kommuner och regeringen har en uppsökande verksamhet när det kommer till socioekonomiskt utsatta grupper. Det kan vara personer som är hemlösa, personer som har missbruksproblem, personer som inte har en fast bostad etcetera. Med en uppsökande verksamhet kan man identifiera om det finns medicinska behov eller inte. Denna sjukdom kan slå till mot oss alla.

Fru talman! Det som kritiken handlade om var att man sa att en hel grupp skulle gå före i fråga om den allmänna vaccinationen. Som exempel kan jag ta att en 25-årig illegal invandrare per automatik skulle gå före en person i 60-årsåldern i kön som inte har en förhöjd risk. Men nu har man backat från det. Därmed tänker jag inte heller göra så mycket politik av detta. Jag tackar ministern för att hon tar kraftigt avstånd från Folkhälsomyndighetens rekommendation och att det är behov, ålder och medicinsk status som ska avgöra vid prioriteringen av vaccination och inte att man tillhör en viss grupp.

Anf. 10 NICKLAS ATTEFJORD (MP):

Fru talman! Arin Karapet frågade i sin interpellation på vilken grund som papperslösa anses ha rätt att få vaccination. Sedan justeras det här lite grann, eftersom Folkhälsomyndigheten i sitt förtydligande ändå säger att det ska göras en medicinsk prioritering.

Men jag kan inte sluta undra vad denna fråga egentligen bottnar i, förutom en hänvisning till något slags allmän oro i samhället. Grunden till att man jobbar med papperslösa är väl humanitär, medicinsk och mänsklig?

Den som har följt utvecklingen av pandemin under året kan konstatera att det är en kontaktsmitta. Människor har hela tiden uppmanats att undvika kontakter. Då kan man fråga: Hur är det att leva i Sverige som papperslös? Oavsett om det är olagligt eller inte har vi papperslösa i detta land. Är det lätt att följa rekommendationerna? Inom vilka yrken jobbar papperslösa? De jobbar inom kontaktyrken. I vilka yrken finns den största smittan? Jo, den finns inom kontaktyrken. Kan de jobba hemifrån? Nej, det kan de inte, eftersom de oftast jobbar inom matdistribution och olika serviceyrken. Kan de stanna hemma vid minsta symtom? Nej, det kan de inte, eftersom de i princip är daglönare. Att stanna hemma innebär att det inte kommer några pengar den dagen. Och det innebär att de den dagen väljer att inte äta. Det finns därför en stor anledning för dem att gå till jobbet även vid symtom eftersom de inte är en del av det allmänna skyddssystemet.

Hur bor dessa människor? Troligtvis bor de inte i stora och rymliga villor utan väldigt trångt. Och hur transporterar de sig? Troligtvis sker det inte i egen bil utan kollektivt.

Allt det som jag beskriver är saker som bidrar till ökad risk att bli smittad, ökad risk att smitta andra och ökad risk att dö. Mig veterligen tycks detta virus inte ta hänsyn till legal status, hudfärg eller medborgarskap, utan det smittar oavsett. Om vi vill få stopp på denna smitta gäller det att samhället jobbar med att identifiera och vaccinera människor som löper extra hög risk. Och papperslösa är uppenbarligen en sådan grupp. Alla papperslösa befinner sig inte i den situation som jag beskrev, men jag tror att merparten gör det.

Som ministern föredömligt beskrev ska hälso- och sjukvård ges efter behov. Jag tyckte mig höra att ledamoten Karapet ändå anser att hälso- och sjukvård ska ges efter behov. Annars kan man av tonen i denna interpellation ana att det är någon annan princip som ska gälla. Men det kan vara bra om ledamoten klargör om det finns andra principer som ska styra hur hälso- och sjukvård fördelas. Är det bara behov som ska gälla, är det också till exempel legal status?

Anf. 11 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! En interpellation kan dras tillbaka. Men jag tackar ändå Arin Karapet för att han inte drog tillbaka interpellationen. Jag tror att det är klokt att vi får reda ut frågan och utbyta några ord om den i riksdagens kammare.

Man kan välja att använda ordet backa om det som Folkhälsomyndigheten gjorde. Men det var en olycklig formulering där det snarare beskrevs som en hel grupp. Men det finns fortfarande individer. Och det är viktigt att se till medicinsk status, medicinskt tillstånd och ålder men också socioekonomi och utsatthet.

Jag tror att våra regioner som arbetar med hälso- och sjukvård vet att det finns många olika faktorer som man behöver ta hänsyn till om man i detta fall ska få hela befolkningen att vilja och vara beredda att vaccinera sig. Det räcker kanske inte med samma information till alla, och det räcker kanske inte med samma information översatt till olika språk, utan man får använda sig av lite olika sätt att arbeta.

Det finns faktiskt ganska många partivänner till Arin Karapet som i samband med denna uppmärksamhet när det gäller prioriteringsordningen i princip motsatte sig att ens socioekonomi skulle spela roll. Jag har svarat på sådana frågor också. Det vore därför välkommet om ledamoten allra helst ville understryka hur viktigt det är att man i hälso- och sjukvården också tar socioekonomisk hänsyn.

Vi har till exempel Rinkebyprojektet som innebär att man arbetar med barnhälsovården på ett mycket mer direkt sätt i ett utsatt område och följer upp barnet under det första året med både hembesök och annat för att se till att skapa en god relation och inte minst tala om hur viktigt det är med barnvaccinationer och mycket annat. Vi behöver jobba på olika sätt för att nå hela befolkningen. Vi måste förstå att det inte handlar om att någon bara går före någon annan. Det är ett raster som måste läggas vid sidan av. Prioriteringsordningen är väldigt tydlig när det gäller ålder och medicinsk status vid medicinska diagnoser och tillstånd.

Men jag vill understryka hur viktigt det är att vi inte blundar för socioekonomin. Det är väl allmänt känt i dag att det skiljer sju år i medellivslängd mellan Skärholmen och Danderyd. Det säger någonting om att hälsan inte är jämnt fördelad i befolkningen. Det behöver man ha med sig också i ett sådant här sammanhang.

Om vi ska minska spridningen och bli av med covid-19 i samhället, och om denna pandemi någon gång ska gå över, måste en mycket stor del av befolkningen vaccinera sig. Då räcker det inte att göra på det enkla sättet och låta dem som vill vaccinera sig, utan detta är ett hårt arbete inte bara rent praktiskt – att anlita många sjuksköterskor som vaccinerar effektivt. Det handlar också om att vi måste fundera över hur vi ska kunna nå olika grupper i samhället. Jag tror som sagt var att regionerna egentligen är vana vid det här, men jag tror inte att det skadar att vi samfällt också understryker att det här är ett perspektiv som man inte får tappa bort eftersom en del av vaccinationseffekterna i så fall går förlorade.

Anf. 12 ARIN KARAPET (M):

Fru talman! Jag får ta tillbaka lite; jag sa ju att jag skulle hålla mig kort i den här debatten.

Jag tycker att det är viktigt att om man har skickat in en interpellation och ministern har tagit sig tiden att svara så ska man vara här i kammaren. Man har 24 timmar på sig och ska inte ställa in i sista minuten. Jag tycker att man kan komma hit och tacka för svaret.

Fru talman! Nu kom Nicklas Attefjord in i debatten och ställde en fråga om papperslösa. Jag tror att vi har olika syn på invandring och att det är där det börjar. Den som har laglig rätt att stanna i Sverige – den som har uppehållstillstånd, arbetstillstånd eller permanent uppehållstillstånd eller är svensk medborgare – ska gå före. Men finns det ett medicinskt behov där ens liv kan vara i fara ska man inte nekas sjukvård. Om du har varit

med om en trafikolycka ska du inte prioriteras efter någon annan. Du ska in, för det handlar om liv och död.

Problemet uppstår när man pratar om grupper. Vi kan ta ett exempel, och då utgår jag från mig själv. Jag har utländsk bakgrund. Min mor har bott, levt och jobbat hederligt i Sverige i sedan 1984 eller 1985. Hon är diabetiker och hamnar i fas 3. Så har vi en person i 24-årsåldern som befinner sig i Sverige illegalt. Ska de två bråka om samma köplats? Det är det som blir problemet när man slår in en kil i samhället.

Socioekonomiska faktorer ska också spela roll. Jag förstår att det är problematiskt i Rinkeby. Jag har själv levt i trångboddhet. Men det är också ett problem att det i ett års tid har hållits bröllop i Södertälje, som också är ett socioekonomiskt utsatt område. Som svensk med utländsk bakgrund ser jag själv att det som händer när man fattar sådana här beslut är att personer som jag, och många andra som gör sin plikt, får ta smällen när någon som vill känna sig snäll eller humanistisk tycker att vi ska låta någon som inte gör rätt för sig få gå före.

Men att vara för snäll kan slå tillbaka, och den som får betala notan är inte personer som Nicklas Attefjord. Det är personer med mitt utseende som försöker göra rätt för sig varenda dag och är genuint trötta på att hela tiden bli misstänkliggjorda, eftersom man hela tiden gör undantag och inte håller sig till regelverket. Personer som är i Sverige illegalt ska inte vara i Sverige, men nu befinner vi oss i en pandemi och ska inte öppna upp den biten.

Min fråga är: Varför ska en fullt arbetsför 23-åring som är i Sverige illegalt och som inte har förhöjd risk eller något medicinskt behov enligt Nicklas Attefjord få gå före, medan en person i 60-årsåldern, utan förhöjd risk men i hög ålder, hamnar i den allmänna vaccinationen? Det är det som slår in en kil i samhället, och det är därför som det gläder mig att ministern faktiskt tydligt säger att det är det medicinska behovet som ska gå före. Finns det sedan någon illegal papperslös invandrare i Sverige som har förhöjd risk, ja, då får den personen gå före personer som jag som är fullt friska. Det har jag inga problem med. Problemet är när man tar en hel grupp.

Nu har dock Folkhälsomyndigheten backat. Tack för mig, fru talman!

Anf. 13 NICKLAS ATTEFJORD (MP):

Fru talman! Nu blev det tydligt att det är principen att man ska göra rätt för sig som ska styra. Då ska man ha tillträde till systemet.

Jag kan väl förstå den principen. Den frångår ändå delvis det som svensk hälso- och sjukvård bygger på, nämligen att vård ska ges efter behov. Jag har precis som ledamoten en mamma som har levt isolerad under väldigt lång tid och sitter hemma och väntar på att få den här vaccindosen. Jag förstår att det är ett problem. Det är ett problem för alla, för det har varit jättejobbigt under jättelång tid.

Om vi ser på papperslösa som grupp och på det som jag beskrev som de olika lagren är det ändå så att de är mer utsatta. De har en större risk att själv bli smittade, och de har en större risk att smitta andra. Det är ju det som är själva grunden till att jag tycker att Folkhälsomyndigheten egentligen tänker rätt: att man måste identifiera och jobba proaktivt och uppsök-

ande med grupper för att minska smittan. Det är ju det som det handlar om ifall vi ska få bukt med pandemin.

När man läser ledamotens Twitterflöde verkar det, apropå att slå in kilar, även finnas andra frågor som är viktigare. Det handlar om ”vi och dom”. Det handlar om dem som inte har rätten.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 14 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Vi ska väl återkomma till formalia. Har man ställt en interpellation och fått ett svar ska man gå till kammaren. Men jag tänker att om man har ställt en interpellation och förutsättningarna förändras dagen efter kanske man drar tillbaka den. Det var det som var min tanke. Samtidigt har jag stor respekt för att frågan absolut kan diskuteras i alla fall, och den här diskussionen visar väl att vi kanske inte står så långt ifrån varandra som sociala medier ibland ger sken av.

Det olyckliga var att man beskrev det som att det var hela grupper i egenskap av papperslösa som skulle gå före. Dagen efter förtydligade Folkhälsomyndigheten och skrev att i den tredje fasen prioriteras även grupper som av olika skäl kan ha svårigheter att följa rekommendationer om smittskyddande åtgärder. Det gäller även personer som lever i socialt utsatta situationer, till exempel hem- eller papperslösa.

Där har man nu tagit bort exemplet, eftersom det leder tanken fel. Vad man vill understryka är ju att det handlar om ålder, medicinskt tillstånd och socioekonomi. Det gäller alltså att fundera på inte bara om personen själv kan drabbas av svår sjukdom utan om personen ifråga också kan bidra till att smitta andra, för det är ju det man vill komma åt. Men jag tycker att det är väldigt bra om den här interpellationsdebatten, om något, kan tydliggöra att det i så fall är en individuell bedömning som görs.

Vi kan väl ändå passa på tillfället och säga att det är fantastiskt att vi står här och diskuterar vaccin och att vi i Sverige är i den lyckliga situationen att väldigt många *vill* bli vaccinerade. Det är inte fråga om att någon annan minsann får göra det före, utan man är faktiskt angelägen om att få sitt vaccin. Det gäller förstås båda ledamöternas mammor, det gäller min mamma och det gäller alla andra äldre som verkligen måste känna att det är de som ska gå först. Det är som vi har sagt från början: Allra först är det särskilda boenden, de som har hemtjänst och de som arbetar i de verksamheterna, och sedan är det ålder som styr.

Jag hoppas och tror därför att alla de medborgare som är över 65 eller 70 år ska känna att det närmar sig så att man kan bryta den isolering som man har fått leva i under väldigt lång tid. Jag tycker också att det är glädjande att vi alla ändå, med kanske lite olika uttryck, står bakom att vi har en vård efter behov. Det är klart att det är det som ska styra. Man ska inte känna att det finns någon tvekan där.

Även när det gäller vaccin som en del av hälso- och sjukvården ska vi göra vårt yttersta för att se till att smittspridningen minskar och att pandemin tar slut. Vi ska både skydda individen mot svår sjukdom och se till att skydda vårt samhälle mot vidare smittspridning.

Tack så mycket för interpellationen!

Anf. 15 ARIN KARAPET (M):

Fru talman! I dessa tider är det kanske också skönt att få visa lite känslor. Jag är en känslomänniska, så det betyder att jag är i ett väldigt gott tillstånd.

Tack för en bra debatt! Jag vill ge ett medskick till socialministern och alla i regeringen: Lyft telefonen och ring direkt till Johnson & Johnson, Astra Zeneca eller Pfizer och säg att vi vill upphandla själva direkt, för vi behöver få vaccin så fort som möjligt!

Jag önskar också en trevlig dag och en trevlig arbetsvecka.

Anf. 16 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag tänkte: Vad ska jag ägna mitt sista anförande åt? Jag har redan sagt det mesta. Men nu väckte ledamoten helt nya frågor, så jag får passa på att ta den bollen.

Jag vill gärna stoppa denna tanke hos alla som tror att det finns stora lager som ligger på olika ställen och väntar och att frågan bara är vilket land, vilka statsråd och vilka premiärministrar och presidenter som har rätt telefonnummer. Det är inte så det fungerar, utan det produceras vaccin som aldrig förr. Framför allt vi i den industrialiserade världen är mycket angelägna; det är ju här vi har – och kommer att ha – vaccin i överflöd.

Vi har sett till att vi bygger produktionsanläggningar innan vaccinerna är godkända; det är ju detta som ökar våra volymer. Regeringens vaccinsamordnare Richard Bergström är en av de mest aktiva, skulle jag vilja säga, i de europeiska länderna. Det ska vi verkligen inte skämmas för, utan jag är väldigt stolt över att vi har tagit oss an denna uppgift tillsammans med övriga EU. Vi ska inte tro att det skulle ha gått mycket bättre om vi i Sverige hade gjort detta själva.

Vi har ju gemensamt lagt in rätt mycket ekonomiska resurser i dessa olika företag för att underlätta för deras forskning, för att de ska kunna producera och för att de ska bygga produktionsanläggningar. Vi har gemensamt prövat och sett till att vi har fått dessa avtal på plats.

Sedan är det klart att vi också vill ha de vacciner som har avtalats fram, men jag tror inte att läkemedelsföretagen heller känner sig helt glada och nöjda över att de inte kan leverera enligt avtal. Det stärker ju inte deras aktier, om uttrycket får användas, utan det är klart att de har en väldig vilja både att hinna först och visa att de har det bästa vaccinet och att visa att de kan leverera och leva upp till våra förväntningar.

Vi vill naturligtvis ha mer vaccin. Jag förutsätter att vi i Sverige får det vaccin som vi har rätt till och att vi bidrar till att det byggs produktionsanläggningar så att volymerna kommer upp. När vi har använt vaccinet måste vi se till att vi inte låter något förfaras och att vi inte låter folk gå före i prioritetsordningen. Vi måste också dela med oss till andra länder, för om pandemin ska ta slut räcker det inte att vaccinera den svenska befolkningen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 17 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Alexander Christiansson har frågat mig vad jag och regeringen ämnar göra för att få bukt med den negativa utvecklingen och den otrygghet som växer bland småföretagen.

Tobias Andersson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att öka tryggheten för landets företagare, om jag anser att drabbade företag i högre utsträckning än i dag bör ersättas för brottsligheten och om jag avser att vidta några åtgärder för det.

Regeringen ser allvarligt på brott som riktas mot företag och har vidtagit – och vidtar – ett flertal åtgärder som bidrar till att skapa en tryggare miljö för enskilda företagare och som förstärker det straffrättsliga skyddet.

Ett exempel är den lag om tillträdesförbud till butiker som just har trätt i kraft. Den innebär att en person kan förbjudas att få tillträde till och vistas i en butik om det på grund av särskilda omständigheter finns risk för att han eller hon kommer att begå brott i butiken eller allvarligt trakassera någon som befinner sig där.

På regeringens initiativ har det även införts en ny kvalifikationsgrund i straffbestämmelserna om grov stöld och grovt häleri. Kvalifikationsgrunden syftar till att systematiska inslag vid stöld- och häleribrottslighet ska få ett större genomslag vid bedömningen av om brottet är grovt. Dessutom har försök, förberedelse och stämpling till häleri kriminaliserats.

För att komma till rätta med bedrägerier, till exempel med bluffakturor, har tidigare en straffbestämmelse om grovt fordringsbedrägeri införts.

Därtill har en ny kamerabevakningslag införts som underlättar handeldns säkerhetsarbete genom att kravet på tillstånd har tagits bort. Polismyndigheten har också i sitt regleringsbrev för 2021 fått i uppdrag att beskriva hur arbetet med kamerabevakning bedrivs och utvecklas i syfte att ge regeringen ett grundligt underlag kring hur det fungerar i dag.

Ett annat viktigt arbete är naturligtvis den historiska satsning som regeringen gör på att bygga ut Polismyndigheten. Vid årsskiftet visade statistiken att det aldrig tidigare har funnits så många poliser och civilanställda i Polismyndigheten. Siffrorna visar också att antalet poliser ökat under 2020 i samtliga polisregioner i landet.

Men oavsett vilka resurser som läggs på polisen kommer det att vara svårt att bevaka och utreda bort all brottslighet mot företagare. En central del är därför företagarnas egna förebyggande åtgärder. Konceptet Trygg i butik, som går ut på att förebygga stölder i butik, är ett bra exempel på förebyggande samverkan mellan polis och företagare.

I syfte att förbättra förutsättningarna för det brottsförebyggande arbetet har regeringen även tagit fram det nationella brottsförebyggande programmet Tillsammans mot brott. En av målsättningarna med programmet är att öka medvetenheten hos de aktörer som tillverkar, säljer, innehar eller på annat sätt ansvarar för stöldbegärliga objekt om hur de kan bidra till att minska risken för brott.

Om man som företagare drabbas av brott är det viktigt att man anmäler det. Skador på grund av brott ska i första hand ersättas av gärningsmannen. Försäkringar ger också skydd för den som drabbas.

*Svar på
interpellationer*

De åtgärder som regeringen och Polismyndigheten vidtar förväntas leda till en effektivare brottsbekämpning och en ökad trygghet för landets företagare. Jag kommer dock att fortsätta följa frågan noga.

Anf. 18 ALEXANDER CHRISTIANSSON (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Av Sveriges företag är 96 procent mikroföretag med 10 anställda eller färre. Tillsammans med medelstora företag utgör denna grupp 99,9 procent av företagen – det är en stor andel av vårt näringsliv. Fyra av fem jobb skapas av småföretagen, vilket innebär att de spelar en helt central roll för den svenska arbetsmarknaden.

Vi har i dag en situation som inte ser så bra ut. I de undersökningar som görs av olika branschorganisationer ser man tydligt att utvecklingen går åt fel håll. Otryggheten ökar kraftigt, och för första gången är trygghetsfrågan den viktigaste frågan i den undersökning som Företagarna kom med för någon vecka sedan. Småföretagen går inte heller att separera från samhället i stort – otryggheten växer bland befolkningen i allmänhet, vilket vi ser som ett problem.

Tragiska siffror från Företagarnas undersökning säger att 84 procent av de brottsutsatta företagen upplever en minskad tilltro till rättsväsendet, att 79 procent har fått ökade kostnader för brottsförebyggande åtgärder och att 42 procent uppger att utsattheten för brott leder till att planerade investeringar har skjutits upp eller uteblivit helt. Andelen företagare som funderat på att lägga ned sin verksamhet på grund av den brottslighet som nu pågår har ökat från 13 till 19 procent. Anmälningsbenägenheten har minskat till 32 procent.

Innan jag fick det hedersamma uppdraget i Sveriges riksdag 2018 arbetade jag bland annat som agent inom modebranschen och sportbranschen och hade då privilegiet att resa runt i Sverige och besöka många av de småföretagare som är butikschefer och driver små butiker och så vidare i detaljhandeln runt om i Sverige. Nästan dagligen kom jag där i kontakt med personer som lever med hot, trakasserier, stölder, snatterier, inbrott etcetera. Oavsett vad man vill tycka om detta är de som utför dessa brott oftast lösa grupperingar och organiserade tjuvar från utanförskapsområden som i stort sett uteslutande ägnar sig åt denna brottslighet. Det här får naturligtvis kortsiktiga och långsiktiga samhällsekonomiska konsekvenser.

Jag menar att det finns två centrala skäl till att vi ser den utveckling vi just nu ser.

Nummer ett är de utländska ligorna. Tullens presstjänst menar själv att den tandlösa svenska tullen utnyttjas helt öppet av de kriminella, som ser Sverige som ett smörgåsbord för utländska ligor. I kombination med den fria rörligheten blir det här katastrof. Jag vill också understryka att många sakkunniga menar att den satsning på tullen som regeringen nu aviserat kommer att ha liten effekt eftersom den helt enkelt är för svag. Det får dock vara underlag för en annan debatt.

Nummer två är ökad organiserad brottslighet och gäng från utanförskapsområden som lever rövare. En stor invandring och en misslyckad integration har skapat en grogrund för utanförskap och social distansering som lett till gängkriminalitet och brottslighet.

Förnekandet av det faktum att den förda migrationspolitiken inte gynnat Sverige har inneburit en stor belastning på samhällets axlar. Det osunda

debattklimatet har fört med sig en stigmatisering där de som försökt belysa problemet kallats för fula ord i stället för att lyssnas på. Utan en korrekt analys av grunden för problemet kan man inte hitta rätt åtgärder, menar jag.

Regeringens ambition att vi ska få fler poliser och mer befogenheter för myndigheterna är bra. Vi ser inga problem med det alls utan står bakom det. Risker är dock att det blir lite som att sätta plåster på ett brutet ben om man inte ser grunden, eller som ett hål i hinken man kastar resurser i.

Min fråga till ministern är om han delar den problemanalys som jag precis har redogjort för. Om inte, vad anser ministern egentligen vara anledningen till den destruktiva utveckling vi just nu ser?

Anf. 19 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Som om inte Sveriges hårt arbetande företagare hade det tufft nog på grund av regelkrångel, omotiverad byråkrati, höga skatter, osäker elförsörjning och pandemin och dess konsekvenser behöver de också oroa sig för och lägga tid och energi på att förebygga och i värsta fall utsättas för brott.

I min interpellation redogör jag för siffror ur en rapport från Företagarna, Sveriges största företagargenomsnitt för små och medelstora företag. Rapporten utgör en skrämmande läsning, fru talman. Andelen företagare som upplever otrygghet på grund av låg polisnärvaro har ökat från 41 procent till 51 procent mellan 2017 och 2020. Vidare fastslås att andelen företagare som blivit utsatta för brott har ökat från 30 procent till 36 procent under samma tidsperiod. Bland företag med anställda har vartannat företag blivit utsatt. Utsattheten för brott har framför allt ökat inom branscherna handel och tillverkning.

Dessa siffror redogör för en dyster verklighet som Mikael Damberg och regeringen varit oförmögna att hantera. Siffrorna bör dock kompletteras med fall från verkligheten, något som vi regelbundet får ta del av genom pressen.

Handlaren Andreas Bylger led av gängkriminalitet i sin Icabutik i Sättra, vilket föranledde att han skaffade väktare för att skydda sig och sin personal. Bland annat följde väktarna anställda till tunnelbanan eller hela vägen hem för att garantera deras trygghet. Detta är ett medel som flera känt sig nödgade att ta till, trots de kostnader det är förknippat med.

En annan Icahandlare, Anders Waller i Söderhamn, beskriver hur ”misshandel och hot är vardag” i hans butik. Han har personligen misshandlats två gånger i butiken.

Alaaeldinn Elhandawi valde nyligen att överge sin cykelaffär i Malmö efter hot. Till Sydsvenskan säger han: ”Jag lämnade Irak för att få säkerhet. Men nu känner jag att jag inte har någon trygghet alls.”

Fru talman! Dessa utgör endast ett axplock av alla de näringsidkare som ryms inom de siffror jag återgett.

Ytterst står Sveriges rykte som ett bra land att investera i på spel. Dessutom vore konsekvenserna ödesdigra ifall driftiga svenskar avstod från att driva eget som en konsekvens av brottsligheten – likt Elhandawi. Därför blir det extra bekymmersamt att en av fem näringsidkare funderat på att helt lägga ned sin verksamhet på grund av brottsligheten, enligt rapporten från Företagarna.

Mot denna bakgrund, fru talman, ter sig Mikael Dambergs svar något märkligt. Utan att alls beröra rapporten och dess innehåll rabblar Mikael Damberg endast upp några åtgärder som han och regeringen har vidtagit.

Misstolka mig inte: Jag motsätter mig inte de åtgärderna. Tvärtom är jag glad för att regeringen, om än sent omsider, valt att anamma delar av vår kriminalpolitik och att vissa förbättringar kommit på plats. Med det sagt är det dock alldeles uppenbart, utifrån den rapport jag redogjort för, att utvecklingen rörande brott mot företag går åt helt fel håll, något Mikael Damberg inte tycks vilja känna till.

Därför frågar jag Mikael Damberg om han har läst rapporten från Företagarna, om han delar deras problembild och hur han avser att lösa problematiken.

Anf. 20 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman och statsrådet Mikael Damberg! Jag blandar mig i den här debatten, för är det något som ligger mig varmt om hjärtat är det just företagande och de problem man ställs inför som företagare. Jag har min bakgrund i åkerinäringen, och vi har diskuterat problemen på vägen åtskilliga gånger. Jag kommer att ta upp detta igen.

Jag har ingen klocka i talarstolen, fru talman, så jag ser inte tiden.

(Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S): Jag ser din klocka. Du har 3.30 kvar.)

Oj då! Jag får titta på väggklockan.

Ett av problemen, och det har vi diskuterat åtskilliga gånger, är möjligheten till logistik, att den kriminella verksamheten blir försörjd med transporter. Grundförutsättningen för de kriminella är att de kan genomföra sina transporter av det stulna.

Mina kollegor tog upp de problem som företagarna står inför. Företagarnas rapport är kuslig läsning. Fortsätter detta kommer vi att få ett enormt problem med företagandet i Sverige.

I statsrådets svar talas det – som vanligt, höll jag på att säga – om satsningen på Polismyndigheten. Men den satsningen faller ju inte ut på vägen, och det är på vägen vi måste bromsa de kriminellas möjlighet att utveckla sin verksamhet.

Jag satt som ordförande i transportsäkerhetsgruppen i Västra Götaland ett antal år. Det var ett nära samarbete med polisen och länskriminalen i dåvarande Västra Götaland. Där kartlade vi problemen med kriminaliteten och kunde då se hur de här nätverken opererade och skapade ekonomiska resurser för att investera i annan kriminell verksamhet.

Det finns i dag ingen myndighet ute på vägen som kan bromsa och sätta käppar i hjulen för de kriminella. Som min gamle chef på trafikpolisen säger: Efter klockan åtta står E6:an öppen ned över Öresundsbron, och där kan man köra ut det man har stulit tidigare på dagen.

Det är oftast beställningsjobb. Det är bilar eller grävmaskiner som ska transporteras ut.

Jag har tittat lite på Larmtjänsts hemsida. Där kan man gå in och se hur läget är just nu. Då är det så här: Under 2020 efterlystes totalt 252 entreprenadmaskiner, redskap och traktorer i Sverige. Av dessa var 160 maskiner, 39 redskap och 53 traktorer. Av de 199 efterlysta maskinerna har 48

återfunnits under året, vilket innebär att 151 maskiner, eller 75 procent, fortfarande är borta. Av 53 efterlysta traktorer har 25 återfunnits. Det innebär att 53 procent av traktorerna fortfarande är borta.

Nu pratar vi om maskiner som är så stora att man inte kan stoppa dem i fickan och bära ut dem. Här krävs det tunga fordon för att kunna köra undan stöldgodset. Då är det den olagliga trafiken i Sverige som hela tiden förser de kriminella med transporttjänster. Här måste regeringen förstå sambandet mellan den kriminalitet vi omges av och hur den får sin närings-tillförsel, som i slutändan slår undan benen för det seriösa företagandet.

Detta är en oerhört allvarlig situation. Jag har pratat om den åtskilliga gånger och känner att jag lär få fortsätta. Vi har ju en debatt senare i dag där vi också kommer att diskutera det här.

Jag vill gärna ha svar på hur statsrådet ser på den här problematiken.

Anf. 21 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Som tidigare närings- och innovationsminister är de här frågorna viktiga för mig. De är alltså inte bara viktiga nu i min nuvarande roll som inrikesminister, utan jag jobbade tidigare väldigt mycket med småföretag, näringslivsutveckling och investeringar i Sverige. Jag träffade handlare som utsatts för brott under lång tid och tittade på bedrägerisituationen som för många företagare verkligen har vuxit under ett antal år och även på hot och våld som förekommer i vissa näringssektorer.

Det här är viktiga frågor. Vid sidan av att vi har en kriminalitetsdiskussion kopplad till det här är det faktiskt så att de små och medelstora företagen är i mångt och mycket jobbmotorer, integrationsmotorer och tillväxtskapare i svensk ekonomi. De är alltså viktiga att jobba med, och det är därför vi säger som vi säger i svaret från regeringen, alltså att det här är viktiga frågor som vi verkligen adresserar.

Jag vill koppla tillbaka lite grann till min tid som näringsminister. Då hade jag flera möten då jag lyssnade noga på svaren när jag frågade: Vad tror ni gör skillnad för att minska utsattheten för er som företagare? Vad är det viktigaste? I princip var nummer 1 i alla de samtal jag hade fler närvarande poliser, alltså poliser i närheten som man kan bygga en relation till, ha kontaktskapande arbete med så att man vet att de anmälningar man gör också leder till resultat. Det skapar ett enormt förtroende när det fungerar. Det var det första som många sa.

Många talade också om problemen med kameraövervakning. Man hade problem med långa ledtider innan man fick det godkänt, trots att man ville använda kameror. Man upplevde att både personalen och den egna verksamheten kunde vara tryggare med kameror.

En tredje sak, som många inom svensk handel lyfte fram, var tillträdesförbudsfrågan. Den har varit viktig för verksamheter dit vissa individer konsekvent kom tillbaka, antingen narkotikapåverkade eller från någon form av gängmiljö, och skrämde personal eller bidrog till stölder. Det var också en del diskussioner om skärpta straff för den här systematiska brottsligheten som företagare utsattes för, och det var en diskussion om de internationella stöldligorna.

Nu är det jag som rangordnar – det är möjligt att företagarna skulle säga att det var lite annorlunda – men det var kring de här områdena som diskussionerna ofta rörde sig.

Jag svarade som jag gjorde därför att vi nu har betat av ganska många av de här områdena. Bara i går trädde flera nya lagar i kraft. Det handlar om tillträdesförbudet, som jag vet är väldigt eftertraktat i svensk handel, liksom de skärpta straffen som är kopplade till just systematiska stölder och hälerier. Det absolut viktigaste jobbet vi gör handlar dock om polis-tillväxten. Sedan har vi också slopat tillståndskravet för kameraövervakning i butik, till exempel. Vi har alltså tagit flera steg, men det finns fortfarande dystra siffror och en utveckling av verkligheten som måste vändas.

Jag menar att vi verkligen har lyssnat på vad näringslivet har ringat in för problematik och betat av flera av de frågorna för att jobba med dem systematiskt.

Ja, jag har också tagit del av den här rapporten från Företagarna. Jag har läst många av Företagarnas rapporter. Jag har också tagit del av NTU, som är den största undersökningen, med 74 000 personer, som mäter förtroendet för olika institutioner. Man ska också lägga till det här att förtroendet för polisen fortsätter att öka i samhället. Det kanske beror på att polisen nu är mer offensiv och syns på fler platser även om tillväxten är långt ifrån färdig.

Jag tittade också på Svensk Handels senaste trygghetsbarometer som delvis visar annorlunda siffror och att anmälningssbenägenheten faktiskt ökar i svensk handel. Det där är viktigt att följa, för om man inte anmäler brott är det väldigt svårt för polisen att kunna vidta åtgärder och komma åt problemen.

Anf. 22 ALEXANDER CHRISTIANSSON (SD):

Fru talman! Jag instämmer i det, och det är helt uppenbart att de insatser som har gjorts kopplat till fler poliser, kameraövervakning och så vidare är helt centrala för att stävja detta. Det är egentligen inte där som motsättningen ligger för mig, utan jag önskade svar gällande problemanalysen när det gäller vad roten till detta är så att man kan komma inte bara med den typ av åtgärder som ministern lyfter här utan också se till detta på ett djupare plan.

Fru talman! Jag är genuint orolig över den utveckling vi ser i Sverige idag. Det är därför jag står här. När jag växte upp präglades min syn på välfärden och samhället av min gamle morfar som växte upp i Göteborgs arbetarklass. Det lärde mig att uppskatta vår gemensamma välfärd och vårt land.

Många med mig upplever att samhällskontraktet urholkas allt snabbare, vilket är oroväckande. Vad händer då? Det är en retorisk fråga som jag tänker att alla behöver ställa sig. Det är det här som oroar mig.

I min hemkommun bor en företagare som heter Jesper. Han är en av många som har utsatts för brott, och han har en fråga till ministern som jag önskar läsa upp: Jag och min kollega driver en mindre byggverksamhet som sysselsätter oss två. Många småföretagare skulle nog känna igen sig i långa arbetsdagar, pappersarbete och kundbesök både helg och kvällstid. För att få ut en normal och rimlig lön vid månadsslutet krävs ekonomisk planering, men vi har trots detta kommit att trivas bra med vår vardag.

I vår verksamhet erbjuder vi våra kunder ett brett utbud av byggtjänster som för oss inneburit ganska stora investeringar i maskiner, verktyg och arbetsmaterial såsom byggställningar etcetera. Risken att bli utsatt för inbrott och stölder har alltid varit någonting som vi har diskuterat och haft

med i vår arbetsplanering för att minska både riskerna och konsekvenserna om det skulle hända något. Vi måste tänka på var vi parkerar våra bilar och var vi förvarar våra verktyg under nätterna, för att ta några exempel.

De senaste åren har vi sett en tydlig förändring när det gäller risken att bli utsatt för brott. Förra året, 2020, fick vi inbrott i våra bilar två gånger. Båda gångerna skedde det mitt på dagen: ena gången utanför skolan där en av oss var inne på ett kort möte angående sitt barn och andra gången utanför en matbutik.

Vid båda tillfällena blev bilarna tömda på alla de maskiner vi har med oss för att utföra våra tjänster åt våra kunder. Första gången åkte vi i panik till en butik för att köpa nya verktyg. Då sa säljaren att vi det var fjärde gången den dagen som en kund kom in i butiken i samma ärende. Vi ser ofta små transportbilar från andra firmor som, precis som vi, kör runt med tejpade sidodörrar.

Vi har försäkringar, men de täcker endast en del av den ekonomiska skada vi lidit. Självrisiker på stölden, självrisiker på skadat fordon, värdeminskning på maskiner, tillbehör som inte täcks av försäkringen, utebliven arbetstid för lagning av bil, polisanmälan och kontakt med försäkringsbolag – listan blir snabbt lång och med höga totalbelopp.

För vår del innebär detta att det vid första stöldtillfället blev en sommarmånad utan möjlighet att ta ut lön, och andra tillfället i november ledde till att det inte blev någon juledighet.

För en egenföretagare är det inte enbart en ekonomisk fråga, utan familjen påverkas också direkt av det som händer i verksamheten. Om detta år skulle innebära samma typ av påfrestning för vår verksamhet kommer det att bli svårt att motivera för våra familjer att vi ska fortsätta driva företaget.

En mycket stor del av denna typ av brott som drabbat vår verksamhet och många andra i samma bransch utförs av ligor, vilka ofta opererar över gränserna.

Är det rimligt att många småföretagare får betala ett så högt pris för den fria rörligheten? Vi tar vår del av säkerhetsansvaret genom förstärkta stöldskydd på våra bilar, larm på lokaler, dokumentation av inventarier och planering för att minska riskerna att bli utsatt i verksamheten. Men vilket ansvar tar ministern? Och vad tänker ministern göra för att konkret åtgärda detta?

Anf. 23 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Återigen vill jag betona att flera av de åtgärder som Mikael Damberg lyfter fram när det gäller vad regeringen har gjort är eftersträvarsvärda. Det är åtgärder som vi har stått bakom och där vi kanske har haft synpunkter på hur de skulle kunna förstärkas och dylikt, likt tillträdesförbudet. Men det är fortfarande så att dessa kommer på plats, precis som Mikael Damberg nämner, den här veckan, alltså drygt sju år in i Löfvenregeringarnas regeringstid. Det skulle inte jag ha varit jättestolt över.

När det gäller just polistätheten kom Polismyndigheten i dag med ett äskande på avsevärt mycket mer. Det är historiskt sett bara Sverigedemokraterna som matchar den typ av anspråk som Polismyndigheten hävdar att den behöver göra för att kunna erbjuda konkurrenskraftiga löner till sin personal och därmed möjliggöra för oss att nå det polistäthetsmål som regeringen har satt upp.

Fru talman! Det finns goda skäl att problematisera Mikael Dambergs beröm till den egna regeringen. Jag redogjorde i mitt förra inlägg för hur en av fem näringsidkare har funderat på att lägga ned sin verksamhet på grund av brottslighet och för att varannan företagare upplever otrygghet på grund av låg polisnärvaro. Det sistnämnda gör man trots den, för att använda Mikael Dambergs egna ord, historiska satsningen på Polismyndigheten, som han skryter om i sitt svar.

Än värre blir det när jag följer upp med ytterligare siffror från Företagarnas rapport. Hela 84 procent av de brottsutsatta näringsidkarna uppger minskad tilltro till rättsväsendet. Det kan man inte tro när man tar del av Mikael Dambergs stolta svar. 79 procent har fått ökade kostnader för brottsförebyggande åtgärder – fyra av fem näringsidkare, fru talman. Det är uppenbart att brottsligheten belastar vårt näringsliv.

Daniel Erlandsson, ägare av vitvarukedjan Din Elon-butik, uttryckte det såhär i en intervju i Dagens industri: "Brottskostnaden är inte bara värdet av det som stjäls eller prislappen på reparationerna. Det som kostar mest är avbrottet i verksamheten och tiden du som företagare lägger ned på allt runt omkring."

Fru talman! Givet detta tror jag knappast att drabbade företagare uppskattar att Mikael Damberg lägger ansvaret på näringsidkarna själva när han i sitt svar uttrycker: "En central del är därför företagarnas egna förebyggande åtgärder." Näringsidkare som har tagit risker för att bidra till samhället och som sedan lider ekonomiskt som en konsekvens av att regeringen har misslyckats med att förebygga brott, straffa förövare och rent allmänt hålla samhället tryggt ska enligt regeringen ansvara för detta själva.

Naturligtvis ligger det i näringsidkarnas intresse att vidta förebyggande åtgärder, vilket många också gör. Men jag kan inte undgå att reflektera över att näringsidkare tvingas stå för notan för regeringens tillkortakommanden på området.

Som om det inte vore nog med dessa kostnader uppger 42 procent av de tillfrågade i Företagarnas rapport att utsattheten för brott leder till att planerade investeringar har skjutits upp eller uteblivit. Näringsidkare tvingas bekosta förebyggande åtgärder samtidigt som tid, energi och pengar tas i anspråk när de väl utsätts för brott. Oron de upplever resulterar i att investeringar uteblir.

Det går inte att komma undan att brottsligheten i dag ligger som en våt filt över näringslivet och begränsar vår ekonomi och tillväxt på grund av regeringens misslyckanden. Känner Mikael Damberg att han och regeringen har ett ansvar för den problematik jag har återgett?

Anf. 24 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag fick inget svar på frågan jag ställde till statsrådet. Jag hoppas att jag får det nu.

Om vi ska komma till rätta med att de kriminella tar allt större plats i vårt samhälle måste vi bromsa deras möjligheter att skapa ekonomiska resurser. Var bromsar vi dem bäst? Det gör vi ute på vägen, eftersom de använder vägen i sin logistik. Det är där de sköter hela sin verksamhet. Företagen som drabbas lider av detta.

Jag inser att man inte kan ha en polis i vartenda gathörn. Men om vi ska komma till rätta med det här måste det vara så pass mycket kontroller ute på vägarna att upptäcktsrisken ökar. Och man måste sätta in tydliga straff, även för den som beställer en olaglig transport. Syftet med den olagliga transporten är ofta ett annat än att köra det gods som någon har beställt. De dumpar priserna och tar in pengarna någon annanstans.

Jag hoppas innerligt att statsrådet förstår sambandet mellan den olagliga trafiken och det problem som vi diskuterar här. Seriösa företagare drabbas av den kriminaliteten. Den som köper den typen av transporter sponsrar faktiskt den kriminella verksamheten. Då måste det också vara tydliga straff för den som köper den typen av transporter och därmed bereder väg för de kriminella att skapa ekonomiska resurser.

När jag satt som ordförande i transportsäkerhetsgruppen i Västra Götaland – det är länge sedan nu, nio år – var det här tydligt kartlagt av polisen. Det har gått nio år, och vi diskuterar fortfarande problemet. Jag hoppas innerligt att det inte ska ta nio år till. Men det kan det inte göra; det är val 2022. Då hoppas jag att det ska ändras.

Anf. 25 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tyvärr hinner jag inte besvara alla frågor här, Thomas Morrell. Men vi har en interpellationsdebatt till direkt efter den här. Den kommer att handla ännu mer om de frågorna. Jag är helt säker på att vi kan ha det utbytet inom ramen för den. Jag väljer därför att koncentrera mig lite mer direkt på företagen och de internationella stöldligorna. Det är grunden för de här interpellationerna.

Det är inte min mening att säga att företagen själva ska bära hela ansvaret för att bekämpa brottslighet eller förebygga brott. Men när jag träffar Svensk Handel och Företagen uppfattar jag att de organisationerna är djupt involverade i att hjälpa sina medlemmar att jobba förebyggande.

Ett av deras starkaste krav har varit att samarbetet mellan branscher och polis ska fungera bättre. Vi har sett att det har fått effekt i vissa sektorer. Titta bara på grannsamverkan och vilken effekt det har fått på bostadsinbrotten runt om i Sverige! Det får alltså tydlig effekt, också mot internationella stöldligor. Titta på de delar av Sverige där man har haft bäst samarbete kring båtklubbar för att motverka de internationella stöldligornas angrepp på båtmotorer och annat! Det har haft en dramatisk effekt. Det är ganska enkla åtgärder och ett systematiskt arbete som man kan vidta för att minska risken för stöld och att bli utsatt.

Jag tror att många, både företagare och handlare, är intresserade av att veta hur man smartast bedriver ett brottsförebyggande arbete, också för egen del för att se till att inte utsättas. Jag tror att det är viktigt att vi fortsätter att jobba med det i samhället, inklusive företagen.

De internationella stöldligorna är definitivt ett av de stora problemen vi har i Sverige kopplat till den typ av stöld som vi diskuterar i dag. Regeringen tog ett initiativ och gav flera olika myndigheter i uppdrag att jobba tillsammans. De skulle redovisa hur de kan bli mer effektiva i att bekämpa stöldligorna. Man jobbar mycket mer underrättelsebaserat i dag. Man jobbar med Europol, de internationella nätverken och polisorganisationer i Europa, för att samverka kring detta.

Skärpta straff efterlystes. Det har vi nu genomfört, inte minst för bostadsinbrotten, som vi skärper straffen för, och för de systematiska stölderna. Nu har vi jobbat. Snart kommer vi, enligt den proposition som regeringen har lagt på riksdagens bord, att få på plats ett system med säkra länder. Det gör att Migrationsverket egentligen direkt kan utvisa människor som inte kommer att få rätt att stanna i Sverige. Därmed kan de inte ägna sig åt brottslig verksamhet under tiden.

Tullen har fått ökade resurser, och nu ligger ett förslag om att tullen också ska kunna stoppa stöldgods som är på väg ut ur Sverige. Det har man inte haft befogenhet att göra. Jag menar alltså att det även på det området pågår ett systematiskt arbete med att stärka samhällets förmåga att jobba mot internationella stöldligor.

Vi ser också att modus ändras. För några år sedan var det mycket stöld i bostäder. Det är inte längre lika mycket bostadsinbrott. Det förekommer fortfarande, men det har minskat ganska kraftigt. I dag är det just byggföretag som drabbas hårt av de internationella stöldligorna. I morgon kan det vara någonting annat, eftersom stöldligorna är duktiga på att gå på det som är mest lukrativt.

Jag menar att vi ska stoppa dem från att komma in. Vi ska jobba under rättelsebaserat för att slå ut ligorna. Vi ska jobba med förebyggande insatser. Vi ska jobba internationellt, med Europol och andra länder. Vi ska också se till att tullen får ökade befogenheter. Vi gör det samtidigt som vi kraftfullt bygger ut Polismyndigheten. Jag är övertygad om att det ger oss nya möjligheter att göra Sverige mycket mindre attraktivt för de internationella stöldligorna att agera i. Det är i alla fall mitt mål som inrikesminister.

Anf. 26 ALEXANDER CHRISTIANSSON (SD):

Fru talman! Jag har full respekt för att det kan vara tufft att hinna svara på frågor från oss alla tre. Från mig var det en tvådelad fråga. Den ena berörde just organiserade stöldligor och näringslivet och detaljhandeln, som utsätts för trakasserier, hot, inbrott, stöld och allt vad det är. Där har vi en annan problematik. Det var det min första fråga till ministern gällde, kopplat till min analys av problemet. För mig är det viktigt att man förstår grunden för att kunna komma med rätt åtgärder.

Jag skulle också uppskatta om svaret till Jesper kunde bli lite tydligare, så att han blir nöjd.

Att den socialdemokratiska ideologin i grunden inte värdesätter privat ägande och näringsidkare är inte konstigt. Den rödgröna regeringens prioriteringar vittnar om det. Man agerar, men för långsamt och för svagt. Arbetsarnas perspektiv är otroligt viktigt, men arbetsgivarens perspektiv är helt avgörande i en tjänsteekonomi, inte minst då den moderna arbetsmarknaden inte ser ut som under 70-talets Sverige.

I grunden väljer regeringen att se förövare som offer, vilket är ett stort problem som går som en röd linje genom all politik. Det ger ett eko in i alla de framlagda åtgärder som ska ta itu med problem som kräver tuffa åtgärder. I slutändan får hårt arbetande småföretagare betala priset, vilket jag beklagar. Detta är och förblir min slutsats i frågan.

Jag tackar för debatten och passar på att önska alla i kammaren en trevlig arbetsvecka.

Anf. 27 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Jag tackar för de svar som hittills har kommit från Mikael Damberg.

Det råder inga tvivel om att det finns frågor där vi delar syn på det hela. Jag är glad och stolt över att Sverigedemokraterna under en lång tidsperiod har legat på regeringen så att den vidtar straffskärpningar och riktade åtgärder för att få bukt med den problematik som vi i dag diskuterar. Tillträdesförbudet är ett exempel på det, men det finns även annat.

Det är anmärkningsvärt att det har dröjt så länge för regeringen. Den har ändå i två olika konstellationer och under lång tid suttit vid makten. Det är dock glädjande att vi nu, något år före valet och den initiala valrörelsen, kan få åtgärder på plats.

Flera av de åtgärder som har kommit igång kommer att göra märkbar skillnad. Jag hoppas att vi kan se det i framtida rapporter. Men flera av de åtgärder som Mikael Damberg uppger att regeringen avser att vidta utöver de som redan har trätt i kraft hade vi kunnat initiera långt tidigare. Då hade vi inte sett den ökning av brottslighet mot företag som har ägt rum under regeringens tid vid makten. Detta finner jag anmärkningsvärt.

I sitt senaste inlägg tar Mikael Damberg upp hur man inom civilsamhället, näringslivet etcetera agerar brottsförebyggande. Det tycker vi naturligtvis är positivt. Det finns uppenbarligen starka incitament för näringsidkarna att agera på ett sådant sätt givet regeringens tillkortakommanden. I den bästa av världar hade vi begränsat möjligheten för till exempel utförsel av stöldgods, vilket Thomas Morell var inne på. Då hade den enskilda Icahandlaren behövt anställa vakter eller samverka med det lokala näringslivet för att vidta åtgärder, vilket man har gjort som en konsekvens av att regeringen har brustit.

Jag vill återigen fråga Mikael Damberg om han anser att regeringen har ett ansvar för den problematik som vi har diskuterat här i dag och för att den har kunnat uppstå.

Anf. 28 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är många partier som bär ett ansvar för att vi har hamnat i den här situationen med brottsligheten vi har i Sverige men även med Sveriges brist på poliser. Det har under en lång rad år utbildats alldeles för få poliser. Vi har heller inte tagit segregationsfrågorna på allvar utan har låtit vissa bostadsområden i alldeles för hög grad få leva ett eget liv. Det hade behövts tydlig statlig närvaro och ett bättre förebyggande arbete i både skola och socialtjänst för att segregationen inte skulle ha vuxit och brett ut sig över Sverige. Jag tror att många partier har ett ansvar för detta.

Jag tar ett stort ansvar för det vi gör här och nu. Vi utökar polisen på ett sätt som vi aldrig tidigare har gjort i historien. På områdena handel och internationella stödligor har vi genomfört en lång rad åtgärder för att komma till rätta med problemen. Jag delar Sverigedemokraternas analys av att dessa åtgärder kommer att få effekt. Det är kul att man ändå kan få höra av Sverigedemokraterna att de tror på att den politik som regeringen bedriver kommer att få effekt.

Vad gäller svartmålningen av Sverige rent generellt får man vara lite försiktig. Sverige är ett av världens mest konkurrenskraftiga länder. Vi har ett av världens bästa näringslivsklimat, vilket syns när en internationell rankning görs. Vi är ett av de mest innovativa länderna i världen. Vi har

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

vår beskärda del av problem, och brottslighet är ett av de problem som vi nu hanterar väldigt resolut. Men det finns inget ifrågasättande av privat äganderätt hos Socialdemokraterna. Då hade vi inte under vår regeringstid och före pandemin kunnat skapa 350 000 nya jobb. 250 000 av dem fanns framför allt i privat sektor. Detta är alltså viktiga frågor för oss.

Det är feltänkt av Sverigedemokraterna om de tror att man ska sätta arbetsgivarnas perspektiv mot de anställdas perspektiv här. Jag har träffat fackförbundet Handels. Där är man lika glad över tillträdesförbudet som Svensk Handel är.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:360 om stölder och olaglig gods- trafik

Anf. 29 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag och regeringen ser sambandet mellan de omfattande stölderna och den olagliga godstrafiken i Sverige och vilka åtgärder som vidtas.

Regeringen arbetar hårt för att möjliggöra för myndigheterna att slå tillbaka mot stöldligor och bekämpa all form av kriminalitet. Att bygga ut Polismyndigheten är en av regeringens viktigaste åtgärder, och vi genomför en historisk satsning på myndigheten. Förra året passerade vi halvvägs på vägen mot målet om 10 000 fler polisanställda år 2024. Under de kommande åren väntas flera tusen nya poliser anställas runt om i landet. Detta kommer att stärka arbetet med att bekämpa stöldligorna och se till att det är ordning och reda på vägarna.

Regeringen har vidtagit en rad olika åtgärder för att komma åt de internationella brottsnätverken. Vi har bland annat gett Polismyndigheten i uppdrag att öka sin förmåga att bekämpa stöldligorna samt Polismyndigheten, Kustbevakningen och Tullverket ett gemensamt uppdrag att utveckla sin samverkan på området. Efter att uppdraget redovisats har regeringen i myndigheternas regleringsbrev angett att de ska redovisa hur den samverkan som etablerats rörande insatser mot utländska stöldligor har fortsatt att utvecklas.

Regeringen har gett Kustbevakningen utökade möjligheter att ingripa mot brott och ordningsstörningar även i frågor som ligger utanför myndighetens självständiga verksamhetsområde. Till exempel kan myndigheten nu bistå Polismyndigheten med att stoppa ekipage med misstänkt stöldgods.

Regeringen avser vidare att se över Tullverkets möjligheter att ingripa när myndigheten i samband med en tullkontroll upptäcker brott som ligger utanför Tullverkets ordinarie verksamhet, exempelvis om det finns misstanke om utförsel av stöldgods. Ett förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Därtill har vi tillsatt en utredning om effektivare polisiära åtgärder i gränsnära områden som ska ta ställning till om det bör göras lagändringar för att effektivisera brottsbekämpningen nära gränserna. Det kan bland annat handla om ändringar när det gäller möjligheten att bedriva kamera-bevakning och befogenheten att använda tvångsmedel som kroppsvisita-

tion och genomsökande av fordon i brottsförebyggande syfte. Utredningens förslag ska i första hand avse Polismyndigheten, men i den utsträckning det är motiverat får förslagen även gälla andra myndigheter, till exempel Tullverket.

För att komma åt de internationella brottsnätverken måste man även jobba aktivt med andra medlemsstater, vilket Sverige gör inom ramen för bland annat Europol. Vår uppfattning är klar och tydlig: Kampen mot stöldligorna måste prioriteras även i EU:s brottsbekämpande arbete.

Vi vet att stöldgods i vissa fall förs ut ur landet med hjälp av godstransporter. Detta måste få ett stopp. Jag är fullt medveten om att kontroller av regelverk för yrkestrafik också har positiva effekter för att upptäcka brottslig verksamhet, till exempel transporter av stöldgods. Här är Polismyndighetens kontroller av yrkestrafiken mycket viktiga. Det faktum att det alltid deltar poliser vid kontroller av yrkestrafikregelverket i Sverige gör att förutsättningarna i grunden är goda för att upptäcka och beivra brottslig verksamhet relativt ländrar som låter yrkesgrupper som saknar polisiära befogenheter ta huvudansvaret för att kontrollera yrkestrafiken.

Regeringen ser nu över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs. En särskild utredare ska lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Jag vill inte förekomma den pågående utredningen. Samtidigt utgår jag ifrån att Polismyndigheten på bästa sätt fördelar det stora tillskottet av resurser som myndigheten har fått, bland annat till att bekämpa brottslighet på våra vägar.

Regeringen kommer fortsatt att prioritera att åtgärder vidtas för att komma åt internationella brottsnätverk samt se till att det är ordning och reda på vägarna.

Anf. 30 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Vi fortsätter debatten från den förra interpellationen. Det finns en koppling till detta. Som alla förstår är det här en fråga som ligger mig varmt om hjärtat.

I sitt svar säger statsrådet följande: "Förra året passerade vi halvvägs på vägen mot målet om 10 000 fler polisanställda år 2024." Det är bra. Men det räcker inte. Det kan man konstatera om man lyfter blicken och tittar ut i samhället. Det behövs fler för att man ska komma åt det här. Samhället måste under alla omständigheter vara starkare än den kriminella verksamheten. Har vi ett motsatt förhållande blir det riktigt besvärligt.

Vi pratar om företag som blir utsatta för kriminalitet. Det finns en stark koppling mellan de kriminella nätverken och den olagliga trafiken. I den grupp jag satt ordförande för kunde vi konstatera att de här nätverken bytte skepnad. Ena veckan såg de ut på ett sätt, nästa vecka på ett helt annat, och tredje veckan var det en helt ny konstellation. De flyttade sig också över stora ytor – ena dagen var de i Sverige och nästa i Tyskland. Det gjorde att det var svårt för polisen att fånga in dem. Myndigheterna måste vara mer på tåspetsarna för att komma åt den här typen av verksamhet.

Som sagt kommer jag från åkerinäringen. Det händer då och då att chaufförer och åkeriägare kommer till sitt åkeri och upptäcker att det står någonting som tidigare var en lastbil på gården. Man har skruvat dän dörrar, frontpaneler, strålkastare, belysningsramper, däck, bromsok och kardanstänger. Fordonen står där som reservdelsförråd för dem som ligger

och kör olagligt i Sverige. Det här råkade ett par åkerier ut för i Stockholm förra sommaren, vilket var ganska uppmärksammat inom branschtidningarna. Dörrar, hela frontpartier och alltihop var borta när de kom på morgonen. Det är omöjligt att bedriva verksamhet när man råkar ut för detta. Katalysatorstölderna har ökat med 4 000 procent. Jag tror inte att det är ungdomar som är ute och åker och behöver en ny katalysator till sin A-traktor som stjal dem, utan det är kriminella nätverk som gör det.

Hur får man då ut alla de grejer som stjäls? De går på tunga fordon. Här har de kriminella nätverken allting serverat. De kan bara lasta upp och åka ut. Åtgärden gällande Tullverkets möjligheter är tandlös, säger vd:n för Larmtjänst. Man kommer inte att komma åt det här, utan det blir i princip så att man tittar på det gods som kommer in men inte på det som åker ut.

I svaret säger statsrådet att man ska få kameraövervakning och befogenheter att använda tvångsmedel som kroppsvisitation och genomsökande av fordon i brottsförebyggande syfte. Har man fordonskontroll på väg med personal med förordnanden att göra flygande inspektion behöver man inte ha några särskilda beslut om att göra en kontroll av ett fordon. För att raljera lite kan man säga: Jag äger fordonet till dess att jag är klar med kontrollen, och föraren ska lämna fordonet till mitt förfogande. Det betyder att jag kan gå igenom hela bilen och släpet och se att det är i tekniskt gott skick och att godset är lastsäkrat. Om fordonet innehåller farligt gods ska detta finnas med i godsdeklarationen. Allt detta ingår i en fordonskontroll. Det behövs inga särskilda beslut om husrannsakan eller något sådant, utan detta ingår i uppgiften att kontrollera fordonet. Har man en verksamhet med fordonskontroll på väg har man mycket gratis i kontrollen av det som händer där ute.

Anf. 31 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag börjar med att hålla med ledamoten Morell om ganska mycket. Jag brukar göra det i de här debatterna. Det första är att jag inte tycker att antalet polisanställda eller poliser räcker i Sverige. Av de 5 000 vi nu har ökat med är 4 000 civilanställda och ungefär 1 000 poliser. De civilanställda gör ett stort arbete på utredningssidan till exempel, så de behövs också i den växande organisationen. Men det är klart att vi kommer att behöva flera tusen nya poliser de kommande åren i tillväxtfasen. Vi är helt överens om att vi inte har en organisation som möter de behov som finns i dag, men vi är i en tillväxtfas. Vi ligger i enlighet med den plan som vi har för tillväxten så här långt. Polisen gör fortfarande bedömningen att det ska vara möjligt att nå det här väldigt högt satta målet. När vi satte upp målet var det många som ironiserade över det och sa att det inte var möjligt att nå.

När det gäller de internationella stöldligorna håller jag också med. De opererar inte bara i Sverige utan även i våra grannländer. De rör sig mellan olika länder. De ändrar också modus. Ibland är det stöldligor som är inriktade på bostadsinbrott. Ibland är det byggverksamhet. Ibland är det rattar på fina bilar. Ibland är det, precis som sas här förut, godstransporter som är utsatta för det här. Det varierar alltså lite. De går efter pengarna och vad det finns en marknad för.

Därför gäller det att fortsätta jobba internationellt, som jag nämnde förut, inom Europosamarbetet och det underrättelsebaserade arbetet. Som

jag sa har vi även tillsatt en utredning om polisens befogenheter i gränsnära zon. Det handlar om att få ett mer effektivt system med kameraövervakning och jobba med att se flöden över tid. Det är ett nytt verktyg som jag på sikt tror kan bli väldigt intressant för att komma åt de internationella stöldligorna. Genom ett bra arbete med andra länder som har haft de här internationella stöldligorna kan vi också faktiskt neka en del av de här personerna att komma in i Sverige över huvud taget. Är man dömd för brott behöver man inte få komma in.

När det gäller Tullverket är det klart att jag har sett en del rubriker om att det här förslaget är tandlöst och så vidare. Å andra sidan är det något som många har efterfrågat under lång tid. I dag får Tullverket inte ens ingripa när man misstänker eller upptäcker att stöldgods är på väg ut ur landet. Det förslag som vi har remitterat är ett steg på väg. Förslaget innebär att Tullverket ska få nya befogenheter att stoppa detta.

Jag tror inte att Tullverket självt kommer att kunna stoppa alla internationella stöldligor. Polisen och andra myndigheter måste göra sin del av arbetet. Tullverket har fortfarande en väldigt viktig roll i att stoppa narkotika, vapen och sprängmedel från att komma till Sverige. Det är också en viktig del av deras huvuduppgift: att ha koll på vad som kommer in i Sverige, så att vi inte får större problem med till exempel gängkriminalitet i vårt land. Tullverket kommer att fortsätta ha sina huvuduppgifter. Men det vi har på förslag är ett system som inte har funnits förut. Tullverket får nya befogenheter. Jag tror att det är bra att även kunna stoppa misstänkt stöldgods, människohandel och penningtvätt från Tullverkets sida som ett steg på vägen. Men det kommer inte att leda hela vägen fram.

Jag håller också med när det gäller beställaransvar och kontrollen av den tunga trafiken. Jag ser fram emot att få utredningens förslag inom bara någon månad för att se hur vi kan få ännu bättre ordning och reda på vägarna. Det är en del av att bekämpa de internationella stöldligorna. Sedan går inte allt stöldgods via de tunga godstransporterna. En del kör ju sina egna små bilar över gränserna. Men det är en viktig del av att komma åt de internationella stöldligorna.

Anf. 32 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Nej, det är alldeles givet att inte allt går på tunga hjul. Det finns även personbilar som används för smuggling. Allting är ju inte jättestort när man kör. Men en betydande del kan slinka med, så att säga. Bakom annat gods ligger det någonting som man vill få in i landet, såsom vapen eller ammunition. Det händer också att man skruvar in människor i trälådor som står inne bland godset.

Jag är utbildare för YKB, alltså yrkeskompetensbevis för yrkesförare. Där varnar vi förarna för detta. De ska vara vaksamma om de tar över en transport, exempelvis en trailer i hamnen. Varifrån kommer den? Hur ser den ut? Vad är det ombord? Finns det någonting där som inte ska vara med? Misstänker de någonting ska de omedelbart meddela tullen.

Man smugglar alltså in människor också. Vi pratar om stölder, och det var ju grunden för interpellationen. Men de kriminella nätverken handlar med allting som går att handla med, även människor. Jag vet inte om statsrådet såg det, men polisen gjorde tillslag i Göteborg för ett par veckor sedan och tog en sexköpare var 20:e minut. Då förstår man omfattningen på den verksamheten. Var kommer de här flickorna ifrån, och hur har de kom-

mit hit till Sverige? De har ju inte löst biljett och åkt med tåget, utan de har kommit annan väg.

Omfattningen av den kriminella verksamheten och möjligheten att operera över stora ytor måste man göra någonting åt. Där måste vi sätta in alla resurser vi kan. Samhället måste vara starkare än de kriminella. Det finns inget annat alternativ. Då måste man också skärpa straffen. Myndigheterna måste vara på tåspetsarna, för de kriminella byter skepnad. Det kan gå på bara ett par dagar, så opererar de på något helt annat ställe. Jag känner många av de poliser som jobbar med det här, och de är verkligen på tåspetsarna. Men man har inte alltid möjligheten i lagstiftningen att göra någonting åt det, för lagstiftningen hänger inte riktigt med emellanåt.

Men framför allt måste man ha tillräckligt med folk ute på vägen för att kunna göra någonting åt det. Man måste också komma åt dem som beställer den här typen av transporter. Man måste plocka in varenda liten pusselbit man kan för att bromsa utvecklingen. Man måste åtgärda varje del i detta. Allt kommer inte att lösas, men man kan göra väldigt mycket med små resurser. Har man bara tillräckligt med folk på vägen har man hela verktygslådan öppen för att kunna göra en fordonskontroll, vilket betyder att man även går igenom insidan av fordonet.

Om en bilinspektör upptäcker någonting där kan inspektören inte vidta några tvångsåtgärder. Men det finns en polis med som kan göra det och som kan ta kontakt med ett befäl som kan fatta beslut, antingen om en FÖ-ledare eller en åklagare gör det. Man får väldigt mycket gratis om man har en fungerande vägkontroll.

Statsrådet säger i svaret att man inväntar utredning. Det är bra. Det kommer säkerligen att leda till att vi får en bättre kontrollverksamhet. Men den verksamhet vi har i dag kan man också utveckla och stärka så att man har tillräckligt med folk ute på vägen, vilket är jätteviktigt.

Sedan när man väl har landat i utredningen får man anpassa verksamheten utifrån vad man kommer fram till. Jag förstår inte varför man inte satsar på en vidareutveckling av det man har. Jag nöjer mig med det så länge.

Anf. 33 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är en del av rikspolischefens plan att vara starkare på väg när tillväxten fortsätter. Vi har haft en period när vi har haft alldeles för lite kontroller. Nu börjar det gå lite mer åt rätt håll. Nu ökar både antalet cabotagekontroller och annan kontrollverksamhet. Men det är fortfarande på nivåer som jag tror måste utvecklas för att få full kraft i detta.

Precis som vi var inne på är det inte bara *en* myndighets befogenheter vi talar om, utan vi måste titta på hela kedjan, och vi måste titta på det rättsliga regelverket. Det gäller också EU-lagstiftningen där Sverige är ett av de länder som är tuffast i förhandlingarna på EU-nivå om olika transportdirektiv och annat så att vi får ett skärpt regelverk så att vi kan kontrollera bättre på hemmaplan.

Sedan har vi tidigare varit inne på att ordning och reda på vägarna också är en del av detta. Får vi upp nivån på branschen så att det blir mindre svartjobb och mindre fusk i sektorn får vi också ned brottsligheten på vägarna. Det hänger ihop. Vi är från regeringens sida fast beslutna att vi ska städa upp i branschen.

Vi ska ha mer ordning och reda på vägarna, och vi ska ha en starkare polis i hela Sverige som också kan ingripa på väg. Det försvårar för internationella stöldnätverk men också andra kriminella som egentligen använder vägen som ett brottsverktyg.

Anf. 34 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Den sista meningen var lite intressant. Statsrådet sa att vägen är ett brottsverktyg. Det stämmer väldigt bra. Vägen är den största brottsplatsen vi har i Sverige. Det finns inte en buse som löper i Adidasskor, utan de åker bil, motorcykel eller någonting annat som går lite fortare än att springa. Vägen är deras livsnerv. Där måste också myndigheterna vara för att bromsa utvecklingen.

Jag ska läsa lite grann vad Mats Galvenius, vd för Larmtjänst, skriver: Det är tråkigt att regeringen inte tar problemet med de internationella stöldligorna på allvar. Ligornas härjningar orsakar stora kostnader för både företag och privatpersoner. Men vad som är ännu värre är att de systematiska stölderna bidrar till otryggheten i samhället på ett mycket påtagligt sätt. Vi skulle verkligen välkomna att regeringen vidtar kraftfulla och effektiva åtgärder för att komma till rätta med problemet.

Det är stöldgods för ungefär 3 miljarder i försäkringsvärde som rullar ut över gränserna årligen. Vem är det som står för de pengarna? Jo, det är landets försäkringstagare. Landets försäkringstagare är medborgare, skattebetalare, som har betalat för ett skydd där samhället ska gå in och vidta åtgärder mot de kriminella.

Här har samhället inte lyckats med det uppdraget. I stället drabbas väldigt många både enskilda och företagare av de kriminellas framfart i samhället. Här måste det till någonting. Slutmeningen i svaret räcker inte. ”Regeringen kommer fortsatt att prioritera att åtgärder vidtas för att komma åt internationella brottsnätverk samt se till att det är ordning och reda på vägarna.” Ja, det krävs.

Anf. 35 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag kommer att fortsätta att engagera mig själv i frågan om hur polisen jobbar. Jag var i LPO Enköping och tittade på hur man jobbade där med fordonskontroller från den vanliga polisverksamheten. De hade fått väldigt mycket bättre resultat när de jobbade konsekvent och systematiskt, och de skulle också jobba med forskningsarbete om det.

När det gäller Larmtjänst förstår jag att de är frustrerade över att vi har den här typen av brottslighet i Sverige. Jag skulle vilja vända på resonnementet. Frågan är om det finns någon regering i modern tid som har gjort mer för att komma åt internationella stöldnätverk än vad vi gör just nu.

Vi bygger ut polisen. Vi har styrt upp flera myndigheter så att detta ska vara en prioriterad uppgift. Nu jobbar man hårdare underrättelsebaserat i samverkan med Europol i den internationella delen. Vi jobbar nu med säkra länder-listan som gör att Migrationsverket kan hindra att en del grupper ens kommer in i Sverige. Vi stoppar dem vid gränsen, och vi skärper straffen. Det gäller bostadsinbrott och systematiska stölder.

Vi har gett tullen ökade resurser att kontrollera gränsen bättre. Nu får den nya befogenheter. Kustbevakningen har också fått nya befogenheter som den inte hade tidigare. Vi jobbar systematiskt med de frågorna och flyttar fram positionerna.

Sedan skulle jag också vilja att det går ännu snabbare. Mycket kommer att stå och falla med Polismyndighetens tillväxt. Det är trots allt den som ska göra huvuddelen av jobbet med att bekämpa brottslighet i Sverige. Det är därför som jag återkommer till tillväxten, tillväxten och tillväxten. Det är den som gör att vi får ett ökat tryck i brottsbekämpningen av internationella stöldnätverk i Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:385 om alternativ till förtida stängning av Bromma flygplats

Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig om jag är beredd att ta upp en diskussion med privata aktörer om att ta över driften av Bromma flygplats.

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

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

Som jag nämnde för Maria Stockhaus under en interpellationsdebatt den 1 december förra året så har Swedavia AB, under rådande marknadsförutsättningar och utifrån bolagets uppdrag och affärsmässiga perspektiv, gjort en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Bolaget har presenterat sina slutsatser.

Enligt Swedavias bedömning är det under rådande marknadsförutsättningar inte affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare.

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

Anf. 37 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret!

Regeringens hantering av Bromma är en sorglig historia. Det speglar tydligt regeringens inställning till flyget. Vi har debatterat flyget ur olika synvinklar tidigare. Det finns en sak som vi är överens om. Det är att flyget behöver ställa om. Det upprepar infrastrukturministern varje gång frågan om flyget kommer upp i debatt.

Det intressanta är att flyget ställer om. Heart Aerospace AB i Göteborg är ett spännande exempel. De räknar med att ha passagerarflyg som går på

el i luften 2026. Airbus är ett annat exempel. De räknar med att leverera tre olika modeller av plan som drivs med vätgas.

Detta i kombination med flygbranschens egen färdplan för fossilfrihet gör att framtiden för fossilfritt flyg ser ljus ut. Tyvärr verkar regeringen helt bortse från den utveckling som är på gång, fru talman. Svenskt inrikesflyg har drabbats hårt av pandemin, och vissa regionala flygplatser saknar i dag nästan helt kommersiell trafik.

Nu ser vi alla ljuset i tunneln med vaccinationerna som är på gång, men trots det finns stora frågetecken kring flygets framtid i Sverige. Frågan om Bromma är ett tydligt exempel. Regeringen ger ensidigt uppdrag till Swedavia, och det hade kunnat utformas annorlunda. Det enda som blir offentligt är två sidor; allt annat hemligstämplas. Luften gick ur svenskt inrikesflyg, och det skapades en stor osäkerhet om vad som var avsikten med detta.

Arlanda har svårt att ta emot med tanke på de regler som finns för slot-tider. Mycket har vi diskuterat tidigare, men min fråga nu handlar om hur regeringen tänker agera om man ger uppdrag till Swedavia att säga upp avtalet med Stockholms stad. Om man inte gör någonting försvinner en viktig pusselbit i svensk infrastruktur, en försvunnen pusselbit som innebär att man utan utbyggnad på Arlanda riskerar resten av landets tillgång till huvudstaden.

Fru talman! Nu finns det ett privat alternativ som bevisligen gör helt andra beräkningar än Swedavia och som ser en god möjlighet att driva Bromma vidare. Svaret från infrastrukturministern är att man inte ens är beredd att prata med denna part.

Jag tänker läsa ett citat från en artikel: ”Trots den förutspådda nedgången av flygresande efter pandemin, så är det viktigt att bibehålla resurserna med två flygplatser i vår huvudstad. Detta för att på längre sikt säkerställa tillgänglighet inom hela Sverige. Kortsiktiga beslut baserade på effekten av pandemin kan få förödande konsekvenser för de regioner som saknar snabba kommunikationer med andra färdmedel till/från Stockholm.”

Detta är taget från en artikel underskriven av bland andra regionstyrelsens ordförande i Kalmar, som är partikollega till infrastrukturministern. Hon pekar på vilka allvarliga konsekvenser det skulle få för hennes region om Bromma försvinner. Regionens tillgänglighet till Stockholm skulle betydligt försämrats.

Och det är inte bara i Kalmar man har den här oron. På många håll i Sverige där man har regionala flygplatser vars huvudsakliga trafik går till Bromma är man i dag djupt oroad över kommunikationerna till och från huvudstaden.

Jag frågar infrastrukturministern: Var finns konsekvensanalysen när det gäller vad som händer med inrikesflyget om Bromma försvinner?

Anf. 38 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag gav mig in i debatten för att jag tycker att flyget är en oerhört viktig del av landets infrastruktur.

Bromma har stor betydelse för landet i övrigt. Det känns lite grann som att regeringen styrs väldigt mycket av Miljöpartiets agerande när det gäller flyget.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Maria Stockhaus tog upp Kalmar och den debattartikel som en parti-kollega till statsrådet har skrivit under. Men det finns även andra delar av landet – jag själv har rötter uppe i Norrland – som är oerhört beroende av en snabb och effektiv flygtransport ned till Stockholm.

Vi har ett avlångt land som till stora delar kräver flyg. Pandemin kommer inte att vara för evigt, utan den kommer att försvinna – förhoppningsvis senare under det här året. Då kan vi återgå till lite mer normala förhållanden.

Dessutom ställer flyget om, och vi kommer att få se både elflyg och flyg som går på vätgas eller någonting annat; det får framtiden utvisa. Tekniksprånget är ganska stort just nu. Att då lägga ned Bromma, som skulle kunna bli ett nav i den korta regionaltrafiken, verkar korttänkt, om man ska uttrycka sig så. Det är att inte se till möjligheterna inför framtiden. Bromma har oerhört stora möjligheter att utveckla den typen av trafik.

Det är inte bara att lägga in den flygtrafik som har varit på Bromma på Arlanda. Den typ av flygmaskiner som trafikerar Bromma är lite långsammare både vid inflygning och vid start i förhållande till de maskiner som oftast trafikerar Arlanda. Där har man jetdrivna maskiner, som både är snabbare i starten och vid inflygning. Dessutom är dessa maskiner avsevärt tyngre; de ligger på 70 ton och uppåt. Det är lätt att förstå att det inte är någonting man viker åt sidan med för att kunna göra en undanmanöver, utan det finns ganska strikta inflygningsregler.

Detta skapar ett annat bekymmer om vi pratar om ambulansflyg och ambulanshelikoptrar. Det sägs ju att de ska flyttas ut till Arlanda, och det fungerar bara inte i den tunga trafik som finns ute på Arlanda.

Sedan blir man lite förvånad över att en utredning mörkläggs. Det finns ett privat alternativ som ser möjligheten att utveckla Bromma och driva verksamheten där ute. Men då mörkläggs det, och därför måste man ställa sig frågan: Varför? Vad är det i den här rapporten som ni inte vill ska komma upp i dagens ljus? Det privata alternativet har gjort en helt annan bedömning än Swedavia när det gäller lönsamheten ute i Bromma. De måste ha räknat på affärsmässiga grunder, och de gör bedömningen att det går att driva Bromma vidare.

Jag vill gärna ha ett svar från statsrådet: Vad är det som gör att ni mörklägger rapporten? Vad är det som finns däri som inte tål dagens ljus?

Anf. 39 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Jag vill rikta ett särskilt tack till min kollega Maria Stockhaus, som har initierat denna debatt.

Debatten om Bromma flygplats är väldigt viktig. Bromma flygplats är inte en Stockholmsfråga, utan det är en fråga som berör hela Sverige. Det är ganska störande att när Bromma diskuteras i medierna är det oftast enbart Stockholmsperspektivet som gäller. Man tycker att det räcker med en flygplats utan att ta hänsyn till behoven i resten av landet. Därför är det väldigt bra med en sådan debatt som vi har nu.

Människor ska kunna ta sig till huvudstaden från små orter runt om i Sverige inom en rimlig tid. Det är något som Bromma med sin närhet till centrum erbjuder. Fortfarande är många av de stora företagens huvudkontor, de flesta myndigheter och så vidare belägna i Stockholm. Människor som bor i Skåne, eller för den delen i Norrland, ska kunna ha familj hemma och ändå kunna pendla till jobbet.

Regeringen säger sig vara feministisk. Men låt oss ta unga kvinnor i yrkesverksam ålder med familj och barn som exempel. De har inget annat val nu när man bekämpar flygtransporterna. De får antingen stanna hemma eller välja att flytta till Stockholm. Och vi vet ju hur bostadssituationen ser ut i Stockholm, så det är inte så enkelt, det heller.

Ministerns svar är väldigt negativt och pessimistiskt. Jag kan hålla med om att nu under pandemin är resande inte aktuellt. Men det kommer dessbättre en tid efter pandemin också. Då måste vi återstarta Sverige, och då behövs goda kommunikationer. Brommas styrka är, och har varit, att flygplatsen kan ta emot mindre plan från destinationer inom Sverige. Det finns dessutom, som nämndes tidigare, planer på att göra Bromma till en helt fossilfri flygplats.

Fru talman! Nyligen publicerade myndigheten Trafikanalys en rapport som är beställd av regeringen. Jag måste säga att det är bra att regeringen visar insikt ibland. Rapporten heter *Elflyg – början på en spännande resa – redovisning av ett regeringsuppdrag*.

Som bekant börjar spännande resor med flyg på flygplatser. I rapporten konstateras att inga nya flygplatser kommer att öppna till följd av introduktionen av elflyg, utan det är de befintliga flygplatserna som kommer att användas. Med tanke på att elflygplan är både utsläppsfria och tysta skulle Bromma passa perfekt just för den typen av trafik.

Jag undrar om ministern har någon kommentar till den rapporten.

Jag har också en synpunkt. Man har valt att presentera Swedavias utdrag ur en hemligstämplad rapport mitt i en pandemi, där ingenting är som det brukar. Ingenting är normalt. Man kan inte dra slutsatser under en sådan onormal tid.

Anf. 40 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först till debattörerna säga att frågor om Swedavias rapport hör till statsrådet Baylans ansvarsområde och Näringsdepartementet. Ni är välkomna att interpellera dit. Det vi nu debatterar rör dock Infrastrukturdepartementets ansvarsområde och flygets utveckling.

Det gläder mig att både sverigedemokrater och moderater nu för tiden nämner klimatet, men man kan konstatera att så inte är fallet när det gäller den politiska praktiken. De förslag som moderater och sverigedemokrater lägger fram i Sveriges riksdag innebär en brutal slakt – så tycker jag att man ska kalla det – på anslagen för klimatomställning.

Maria Stockhaus talar om en satsning på fossilfritt flyg. Men anslaget för satsning på elektrifierade transporter eller fossilfritt flyg har ju Moderaterna strukit i sina budgetalternativ. Det är under den här regeringen som vi har tagit fram satsningen på Elise, Elektrisk lufttransport i Sverige. Det är därför Vinnova och andra har stött en utveckling som gör att företag som Heart Aerospace och många andra nu har möjligheter att industrialisera och kanske utveckla elflyg i Sverige, vilket jag i allra högsta grad är optimistisk över.

Det är tack vare den här regeringens initiativ som vi inte bara har en utredning om reduktionsplikt och biobränsle för flyget utan processer som är på gång för att flyget ska ställas om. Det är tack vare den här regeringen som vi har Fossilfritt Sverige, som tillsammans med flygbranschen har utvecklat ett ambitiöst program för omställning, där flyget numera är för att ställa om och ser möjligheter, inte minst i skenet av den flygskamsdebatt

som fanns före pandemin, där väldigt många valde bort flyget eftersom de inte tyckte att flyget tog tillräcklig hänsyn till klimatomställningen.

Nu har flyget bytt sida och inser behovet av omställning. Man inser också både de kommersiella och de industriella förutsättningarna för detta.

Kvar på andra sidan finns fortfarande Moderaterna och Sverigedemokraterna med krav på slopad flygskatt och andra insatser som knappast bidrar till omställningen. Jag skulle önska att Moderaterna och Sverigedemokraterna såg potentialen i att ställa om transportsektorn och att det är genom ökade krav, differentierade start- och landningsavgifter och annat som vi faktiskt klarar omställningen och ser till att svenska företag kan växa på den marknad som kommer att finnas när allt fler i världen eftersträvar hållbara och klimatneutrala produkter.

Det var också därför som jag tog initiativ till det uppdrag till Trafikanalys som Boriana refererade till, det vill säga en utredning som skulle titta på förutsättningarna för elflyg. Här finns stora möjligheter.

När det sedan gäller Bromma undrar jag över själva grundfrågan i sammanhanget. Som jag tolkar Moderaterna vill Bromma nu ändra och minska det nationella basutbudet. Är det Moderaternas och Sverigedemokraternas avsikt att vi ska ändra det nationella basutbudet, krympa det och privatisera en del av det? Det är ju så det ser ut i dag.

Jag tror att man ska vara väldigt försiktig med att dra stora, dramatiska slutsatser i en pandemi när flyget har minskat med 85 procent. Det är också skälet till att vi väljer att vara väldigt noggranna i de kalkyler och bedömningar vi får in, och det är också därför vi tittar noggrant inte bara på Swedavias analyser utan också på flygets aktörers olika analyser.

Det är också därför denna regering har valt att införa allmän trafikplikt, extra stöd och omfattande ekonomiskt stöd till både de statliga och de regionala flygplatserna. Vi inför beredskapsflygplatser och temporära beredskapsflygplatser – jag tror att vi har 27 stycken just nu – för att upprätthålla kapaciteten i flyget i ett läge där vi behöver transportera patienter.

Jag tror alltså att vi har ganska mycket på fötterna när det gäller flygets omställning, till skillnad från Moderaterna.

Anf. 41 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Det blev mycket klimat och miljö i infrastrukturministerns svar. För ordningens skull vill jag bara säga att vi moderater står bakom klimatmålen när det gäller transportsektorn, med en minskning av utsläppen till 70 procent till år 2030 och att det ska bli fossilfritt till år 2045. Sedan lägger vi också 2 miljarder mer än regeringen till elektrifiering. Jag vill bara påpeka detta.

Fru talman! Jag skulle vilja börja med ytterligare ett citat ur den artikel som en partikollega till infrastrukturministern har skrivit under: ”Bromma Airport Group och ACR, det privata alternativ som nu visar intresse för att ta över driften av Bromma ... vill göra Bromma till Sveriges första helt fossilfria flygplats. Mindre flygplanstyper bidrar till mindre miljöpåverkan. De kommande el-flygplanen är fossilfria och har långt bättre förutsättningar att flyga på Bromma än att försöka etablera sig på Arlanda.”

Frågan om att låta en privat aktör ta över har kommit upp endast mot bakgrund av att det finns en oro för att regeringen ska besluta att ge Swedavia i uppdrag att säga upp avtalen och därmed lämna Bromma. Detta är alltså ett alternativ till nedläggning. Om Swedavia ska vara kvar är den här

diskussionen egentligen inte relevant, utan detta är en fråga som blir aktuell om Swedavia får i uppdrag att lämna Bromma.

Flyget på Bromma är något helt annat än flyget på Arlanda. Det är dessutom beroende av att kunna flyga vid peaktider tidigt på morgonen och på eftermiddagen. Skulle flyget i Stockholm koncentreras till Arlanda blir det svårare för flyg från de regionala flygplatserna att få tider att landa i Stockholm. Det blir svårare för mindre flygbolag att etablera sig, och det blir svårare för mindre flygplan att hitta någonstans att starta och landa.

När man befinner sig mitt i en pandemi och det finns en bransch som går på knäna är det svårt att förstå att man ger Swedavia i uppdrag att enbart titta på Bromma. Det går inte att förstå det på annat sätt än som en tydlig inriktning att det ska vara underlag för en förtida nedläggning av Bromma.

Jag har respekt för att rapporten i sig hamnar hos ett annat statsråd, men vi är många som upprörs av det faktum att rapporten hålls hemlig. Det är ett odemokratiskt och mycket märkligt agerande av regeringen att man inte lägger korten på bordet. När vi nu dessutom har en kommersiell aktör som har gjort helt andra beräkningar kan jag tycka att regeringen borde ta sig en tankeställare när det gäller hur man har hanterat den här frågan.

Frågan är om man kan lita på Swedavias bedömningar. Detta är ju företag som inte har en statlig ägare i ryggen. Med de risker som det innebär att gå in som privat företag på Bromma ser de ändå möjligheter att få detta att fungera rent kommersiellt. De gör sin bedömning fastän Swedavia gör en helt annan bedömning. Det vore bra om regeringen verkligen försökte ta kontakt och höra vad de ser som inte Swedavia ser. Det vore bra om vi kunde få detta på bordet. När det kommer intressenter på detta sätt tycker jag att regeringen åtminstone skulle vara intresserad av att prata med dem.

Den dag man stänger Bromma är det ett oåterkalleligt beslut. Det går inte att starta en citynära flygplats igen när man väl har grävt upp landningsbanan. Jag är fortfarande förundrad över att regeringen så tydligt säger att man inte ens är intresserad av att diskutera med någon annan om att ta över driften av Bromma. Jag tycker att det vore självklart att göra det i det läge vi nu befinner oss i. Det kommer tydliga signaler från resten av Sverige, till och med från partikollegor till infrastrukturministern, om att Bromma är viktigt för hela Sverige. Det är inte en Stockholmsfråga, utan den är viktig för inrikesflyget och för hela Sverige.

Anf. 42 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Det händer då och då i olika debatter att statsrådet säger att jag är teknikfientlig. Men nu blev det lite tvärtom. Här har man alla möjligheter i världen att skapa en fossilfri flygplats och utveckla de korta regionala flygningarna med fossilfria maskiner, och så väljer man i stället att diskutera att lägga ned Bromma. Det blir väldigt bakvänt.

Jag var i USA förra året och tittade på en flygmaskin. Den var liten – det var bara sex platser. Motorn till den maskinen var inte större än att den hade kunnat ligga på bordet framför mig. Men det var ett elflyg.

Tekniksprången är alltså stort just nu, och det går snabbt. Det kommer inte att dröja länge innan vi ser eldrivna flygmaskiner eller, för den delen, vätgasdrivna flygmaskiner i kommersiell drift. Att då ha plockat bort

Bromma som ett alternativ i den regionala trafiken – Bromma flygplats är viktig för hela landets infrastruktur – är bakåtsträvande.

Dessutom är det ungefär 1 100 ambulansflygningar på Bromma årligen. Patienter flygs in från hela landet till specialistvård på Karolinska i Huddinge och Södersjukhuset och så vidare. De använder flygplatsen som bas för sin bränslepåfyllning. Även den verksamheten kommer att drabbas. Det kommer att leda till att människor inte får den vård de behöver, och människor kan dö på grund av att de inte får snabba och effektiva transporter. Då är frågan: Är regeringen beredd att ta bort 1 100 ambulanstransporter från Bromma?

Anf. 43 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Ministern berömmar sig för införandet av flygskatten som en miljöåtgärd. Det är helt fel, för pengar som flygföretagen skulle ha använt för att utveckla fossilfria tekniker och bränslen gick i stället till att hålla konkurrenskraftiga priser. Införandet av flygskatten var verkligen kontraproduktivt.

På tal om slöseri med resurser, som regeringen brukar vara expert på: Swedavia har investerat 1,7 miljarder i att bygga ut Bromma. Därtill kommer investeringar runt om flygplatsen i hotell, konferensanläggningar och affärer. Det blir en enorm kapitalförstörelse om Bromma läggs ned.

Man kan faktiskt jämföra nedläggningen av Bromma med nedläggningen av Barsebäck och också Ringhals 1, där befintlig infrastruktur för elförsörjning lades ned på helt felaktiga grunder. Nu får vi hantera konsekvenserna med elbrist och import av kolkraft från Polen, Litauen och så vidare. Så mycket är det med regeringens miljövänliga politik. Vi moderater vill satsa på kärnkraft, som ger ren och fossilfri energi.

Anf. 44 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman och interpellanten! Jag blir lite tagen när jag hör riksdagsledamoten från Moderaterna säga att det vore bättre att ha kvar både Bromma och Barsebäck. Jag tror att väldigt många som arbetar på Bromma och med utveckling av svenskt flyg inte ser riktigt så optimistiskt på den liknelsen. Men det kanske är ett tecken på var Moderaterna nu står. I sin brist på framtidstro greppar man gammal teknik – fossilsamhället och kärnkraftssamhället – i stället för att se möjligheten till elektrifiering av transportsektorn eller till biodrivmedel. Det handlar om att på allvar ställa om transportsektorn. Det är det vi håller på att göra.

Där är Sverige världsledande. Vi leder utvecklingen. Jag var, tillsammans med prins Daniel, med när Heart Aerospace presenterade motorn till ett 19-personersplan som ska drivas med el. Det kan industriellt bli en otroligt viktig verksamhet framöver. Jag är inte riktigt lika säker på att 19-personersplan kommer att vara en stor del av den svenska marknaden. Men industriellt och i världen är det en väldigt viktig framgång.

På samma sätt gläds jag åt att det nu finns ett starkt engagemang för ökad biodrivmedelsproduktion, så att biodrivmedel kan användas till flyget och flygets omställning i takt med att vi elektrifierar vägtransporterna. Det är en flygbransch som inte minst tack vare de processer vi haft med Fossilfritt Sverige nu vill ställa om.

Kvar på perrongen står Moderaterna och Sverigedemokraterna. De ropar fortfarande på sänkt flygskatt eller på andra gamla insatser för att rädda

någonting som inte längre är aktuellt. I dessa tider när miljontals människor världen över, inte bara Greta Thunberg, har demonstrerat sin oro och rädsla för klimatförändringarna och när världens ledande experter säger att vi måste ställa om står Moderaterna och Sverigedemokraterna och tänker och tycker någonting helt annat. De föreslår ordentliga besparingar på klimatanslagen. Jag tycker fortfarande att det är anmärkningsvärt.

När det gäller inte minst Bromma flygplats noterar jag att Maria Stockhaus inte svarar på grundfrågan: Vill Moderaterna minska det nationella basutbudet? Det är den grundfråga det handlar om. Vill man inte det? Det är Swedavia som har i uppdrag att driva det nationella basutbudet. Vill man minska det nationella och privatisera basutbudet? Det är en grundfråga som Moderaterna måste svara på.

I ett läge där flyget är satt under väldigt hård press och där det är en radikal minskning av flygtransporterna har vi från regeringens sida snarare gått in och stöttat både infrastrukturen och flygets aktörer med kreditgarantier och med lånemöjligheter. Dessutom har vi gett stöd till både regionala flygplatser och statliga flygplatser.

Men i det läget – och det tycker jag är förståeligt – visar också Swedavia att det är tufft ekonomiskt för Swedavia att bedriva verksamheter på flera ställen där det inte finns någon fungerande flygverksamhet. Det är därför man har sagt att det inte finns kommersiella förutsättningar att driva Bromma vidare.

Jag noterar att Bra, den stora aktören på Bromma, har sagt att man kan se förutsättningar för att i stället samlas kring Arlanda och där få en större bas för inrikesflyget.

Det är den typen av diskussion vi måste föra. Hur ska förutsättningarna för en väl fungerande infrastruktur för flyget se ut framöver? Men jag noterar att Moderaterna i stället stannar vid frågan om hur privata aktörer ska gå in och ta del av det nationella eller statliga utbudet av flygplatser. Framför allt ser man inte möjligheten till omställning av flyget, utan man kramar gammal teknik.

Från regeringens sida är det solklart. Flyget behövs, men flyget behöver ställa om. Det har varit mitt budskap tidigare, och det är mitt budskap här i dag.

Anf. 45 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Tomas Eneroths fråga om basutbudet ter sig något märklig, eftersom regeringen har bett Swedavia att ta fram ett underlag för att stänga Bromma i förtid. Man minskar ju basutbudet om man säger till Swedavia att säga upp avtalet.

Det vi säger är: Om detta skulle ske är vi beredda att titta på om det finns någon annan som vill driva flygplatsen vidare. Vi tror nämligen att Bromma behöver finnas kvar åtminstone till 2038.

Frågan är alltså väldigt märkligt ställd med tanke på att regeringen är på väg att minska basutbudet genom att stänga Bromma i förtid.

Detta är väldigt fascinerande. Vi pratar väldigt mycket, egentligen oavsett vilken debatt det är, om att pandemin har slagit hårt mot flyget. Så är det absolut. Våra resvanor kommer att förändras efter pandemin – ja, det tror väl alla. Jag tror att vi är väldigt övertygade om att det kommer att bli så. Men det intressanta är att det alltid bara är flygresorna som ska minska, inte tågresorna. Det är självklart att affärsresandet med tåg också kommer

att minska. Dagsresorna tur och retur till Göteborg och Malmö kommer också att bli färre. Ändå tänker man gå vidare med 300–400 miljarder till höghastighetsbanor. Det är ganska intressant. Man är inte beredd att ta hänsyn till pandemin när det gäller tåget, men man är snabb med att utnyttja pandemins konsekvenser för att slå till mot flyget. Det är ett väldigt märkligt agerande, kan jag tycka.

Infrastrukturministern är väldigt stolt över Heart Aerospace och det som händer med den utvecklingen. Jag var också med i Göteborg, och det var fascinerande att se utvecklingen samt hur snabbt det har gått. Men ska de ha en chans måste de ha en marknad att starta på, och då behövs det flygplatser. Bromma behövs som flygplats för regionalflyget. Bromma behövs för att de som flyger från regionala flygplatser ute i landet ska ha någonstans att landa. Det är på de flyglinjerna som elflyget kommer att kunna starta upp, men finns det ingen flygplats i Stockholm som kan ta emot det är den marknaden dödsdömd. Det vore väldigt sorgligt.

Anf. 46 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack för engagemanget, Maria Stockhaus!

Vi börjar med elflyget. Jag vill ändå säga att jag tycker att det är en otroligt intressant utveckling. Efter att ha sett att elbilar och biodrivmedel-drivna bilar faktiskt har kunnat gynnas på marknaden genom differentierad beskattning arbetar vi nu med differentierade start- och landningsavgifter. Men vi arbetar också internationellt för att ändra beskattningen av flyget. I dag är flygskatten en biljettskatt, men med en miljödifferenziering skulle det kunna innebära möjligheten att premiera till exempel elflyg eller flygbolag som väljer att ha en större andel biodrivmedel. På det sättet puttar vi marknaden i rätt riktning.

Det Moderaterna säger är att man ska slopa skatten. Ni tänker ju inte styra, Maria Stockhaus. Ni missar chansen. Här finns utmärkta verktyg som har visat sig fungera på vägfordonen, och rimligtvis borde de kunna fungera även på flyget. Det handlar om att hitta ekonomiska styrmedel så att marknaden kan ställa om, och det är det aktörerna i Sverige har förstått. Flygindustrin tillsammans med flygets operatörer har tagit fram ett gemensamt program, med processledning av Fossilfritt Sverige, och nu är man framme och ställer om – tack vare tydliga signaler från regeringen om att flyget behövs.

Sverige är ett exportberoende industriland. Vi är ett stort och avlångt land, och vi behöver verkligen flyget. Det flyg vi har ska dock klara en omställning eftersom hela transportsektorn måste minska sin klimatpåverkan. Jag tror att det är viktigt att inte minst Moderaterna, som av tradition ändå har haft nära kontakter med näringslivet gällande näringslivets utveckling tidigare, nu deltar i arbetet och uppgraderar de instrument vi kan ha för att styra den industriella utvecklingen till mer klimatsmarta transporter. Jag hoppas och tror att vi ska kunna enas i den typen av diskussioner framöver.

Sedan får vi återkomma till hur flygplatsstrukturen ser ut framöver. Mitt i en pandemi är det inte alldeles enkelt att avgöra detta.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 47 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag och regeringen avser att vidta åtgärder för att minimera riskerna för trafikstörningar och olyckor med så kallade EU-trailrar och vari åtgärderna i så fall består.

Inledningsvis vill jag säga att jag blir bekymrad när tunga transporter inte är anpassade efter svenska vinterförhållanden, eftersom det kan leda till såväl olyckor som störningar i trafiken. Regeringen har därför vidtagit flera åtgärder för att komma till rätta med problemen. Vi har infört krav på att tunga fordon och släp ska vara utrustade med vinterdäck på samtliga axlar när det råder vinterväglag. De däck som monterats på bilens styrande och drivande axlar ska också vara testade för grepp på snö och is.

Vidare genomför regeringen flera insatser för att förbättra kontrollerna av yrkestrafiken så att vi säkerställer att reglerna följs. I maj 2018 tillkom även ett nytt krav på YKB-utbildningen som innebär att föraren ska vara medveten om och kunna anpassa sin körning efter olika väderförhållanden.

Regeringen har också låtit Transportstyrelsen särskilt utreda skärpta krav på säkerheten hos EU-trailrar. I Transportstyrelsens rapport föreslås bland annat nya krav på drivaxeltryck eller nya krav på viktförhållande mellan lastbil och släpvagn. Transportstyrelsens rapport är nu ute på remiss. Jag har även lyft den problematik som omgärdar EU-trailrar vid möte med EU-kommissionen, i syfte att få EU att vidta fler åtgärder.

Mot bakgrund av detta kan jag konstatera att regeringen har vidtagit flera åtgärder för att minimera riskerna för transportstörningar och olyckor med EU-trailrar, och jag utesluter inte att ytterligare åtgärder kommer att vidtas.

Anf. 48 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Ute på vägarna kallas de fordon vi nu diskuterar ”EU-raketer”. Det går ofta fort, och det bär iväg ut vid sidan av vägen. Varför? Jo, för att fordonen ofta har dålig däckutrustning. Det är nedslitna däck och däck av fel typ under vintertransport.

Man lastar fel, så att man har alldeles för lågt tryck på drivaxeln på fordonet. Eftersom vi pratar om en tvåaxlad dragbil är det bara två axlar, varav en sitter under en så kallad king-pin, som trailern vilar emot. Lastar man dessa fordon fel har de väldigt lätt att vika sig; det kallas fällknivs-effekt. De blir som ett V och går av vägen. Är det riktigt illa kan det faktiskt inträffa en dödsolycka när de kommer över på fel sida av vägen. Vi hade en sådan olycka hemma för inte så länge sedan.

Problemet med denna typ av fordon är att de ofta framförs av människor som inte har utbildning för att köra i vinterförhållanden. Vi har lite annorlunda vintrar här uppe än vad de har nere i Europa, och om man inte är van att handskas med underlaget – om man inte lastar fordonet rätt och inte ser till att ha däckutrustning som klarar det väglag man ska köra i – lurar olyckan bokstavligen talat runt hörnet.

Dessutom har dessa ekipage påfallande ofta andra brister. Det är alltså inte bara det att det är dåligt med däck och fellastat, utan man har inte heller lastsäkrat. Vad som händer då är att man kan få en förskjutning av

lasten. I värsta fall lämnar godset fordonet och ramlar ut i mötande körbana så att någon får det över sig, eller också sätter det fordonet i obalans. På det viset går fordonet av vägen.

Polisen kallar dessa kontroller ”akvariefiske”. Det är så mycket brister att det egentligen bara är att gå ut och plocka en bil på vägen, och sedan har man att göra ett par timmar innan man avrapporterar. Nu pratar jag om Västeråsgänget, som är de vassaste i Sverige. De kontrollerade 20 ekipage, och av dessa hade 10 ekipage dåliga däck och fick inte fortsätta. Bland de 20 ekipage som kontrollerades var det totalt så mycket brister att 12 ekipage inte fick fortsätta förrän de hade betalat böter; de klampades. Det blev så många fordon på kontrollplatsen att man blev tvungen att sluta arbeta. Det fanns inte utrymme att ta in fler.

Detta visar på behovet av att komma åt den här typen av fordon, som ju utgör en fara för oss andra på vägen. Så fort vi är ute riskerar vi att få ett sådant fordon över oss när de inte har ordning på grejerna. Ett av de fordon som stoppades i Västerås hade 7–8 ton motorblock som låg helt löst. De låg överst i transporten, och man behöver inte vara begåvad med särskilt mycket fantasi för att förstå vad som händer om de ramlar ut över kapellsidan samtidigt som det är ett fordonsmöte. Om det kommer ut 7 ton motordelar som träffar en personbil blir det garanterat en dödsolycka.

Detta har vi alltså ute på vägarna varje dag i sådan omfattning att poliserna kallar det akvariefiske. Nu måste regeringen se till att få en kontrollverksamhet som är värd namnet.

Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller kontrollverksamheten har Thomas Morell och jag diskuterat den vid ett flertal tillfällen. Vi vet att det är en otrolig skillnad beroende på vilken regering det är som styr.

Under en socialdemokratisk regering har vi lagt fram förslag om öronmärkta resurser för kontroll av cabotagetrafiken. Polisen fick 100 miljoner kronor för att öka kontrollerna av just cabotage och kombitrafik. Det är under den här tiden som vi har tillsatt utredningen om en yrkestrafikinspektion, det vill säga börjat utreda förutsättningarna att ha en särskild inspektionsmöjlighet för att öka kontrollerna på väg.

Det är under en socialdemokratiskt ledd regering som vi har tagit fram till exempel förslagen om vinterdäckslagstiftning så att Västeråspolisen, om jag ska förstå Thomas Morells berättelse rätt, kan reagera när däcken är dåliga och undermåliga eftersom de inte är vinterdäck. Det gick inte tidigare, för det fanns ingen sådan lagstiftning. Den har vi tagit fram. Man kan klampa, det vill säga låsa fast däcken. Det gick inte heller förut, för under en moderatledd regering hade man inte dessa verktyg. Ändå hör Thomas Morell till ett parti som föreslår att Ulf Kristersson ska leda landet, och han vill samarbeta med, och samarbetar med, Moderaterna, som under sin tid i regeringsställning inte gjorde någonting för att komma till rätta med problemen i yrkestrafiken.

Under vår regeringstid har vi tagit fram klampning, vinterdäck, beställaransvaret och övriga insatser, inte minst sanktionsavgifter. Under den här tiden har vi agerat mot EU-trailrar eftersom vi har sett ett antal tillbud och olyckor, inte minst med fällknivseffekten, som har visat att vi måste agera när det gäller både konstruktion och regleringar.

Transportstyrelsens förslag är ute på remiss, och jag hoppas på kloka remissynpunkter på detta så att vi snabbt ska kunna arbeta vidare med de förslag som finns. Det handlar om att minst 25 procent av fordonstågets sammanlagda bruttovikt som belastar drivande axel eller att den sammanlagda bruttovikten som hjulen på tillkopplade släpfordon överför till vägbanan inte överstiger 1,5 gånger den sammanlagda bruttovikten som hjulen på lastbilen överför till vägbanan. Det är detaljeringsgraden för att vi ska komma till rätta med problemen.

Den andra delen handlar naturligtvis om att det är fråga om internationellt arbete i kommissionen och med regleringen i UNECE. Vi förfogar inte över allt själva. Det är skälet till att jag också har agerat och har tagit upp frågan med kommissionären och EU-kommissionen.

Det är så vi tar politiskt ansvar. Det är så vi agerar för trafiksäkerheten, för att se till att det blir sjysta villkor för svenska åkerier som följer lagar och regler samt att det råder ordning och reda inom transportnäringen i Sverige. Det här har vi arbetat för eftersom vi inte tycker att en helt avreglerad marknad utan politiska krav på vare sig trafiksäkerhet eller för den delen utstationering, eller för den delen reglering i kör- och vilotidsregler, är rimlig. Vi tycker att man ska ställa krav. Det här är väl ett skäl till att vi får mycket beröm och stöd från åkerinäringen och aktörerna eftersom man ser att det händer saker.

Jag kan tycka att det är bra att Thomas Morell har ett starkt personligt engagemang. Det uppskattar jag. Det är en erfarenhet som jag tycker är viktig att ta till sig i diskussioner och debatter. Jag kan bara konstatera att i omröstningar och i politiska vägval väljer Thomas Morell att i samtliga fall ändå rösta med Moderaterna, agera för en moderatledd regering, och det innebär därmed minskade krav på ordning och reda i yrkestrafiken och inte en beredskap att agera för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan svenska och utländska åkerier.

Min utgångspunkt är att vi måste värna den svenska åkerinäringen så att den får rimliga förutsättningar att fortsätta att växa och bli stark.

Anf. 50 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Beräkningen av fördelningen av vikterna på fordonsekipage som statsrådet tog upp ska sitta i ryggmargen på varje välutbildad chaufför. Man ska lasta fordonet på ett sådant sätt att det kan framföras säkert. Man kan inte lasta så att man hamnar i ett läge där fällknivseffekten uppstår eller att andra brister tar över. Fordonet måste vara i balans för att kunna framföras säkert på väg. Det är en av grunddelarna i utbildningen av yrkesförare.

Det är alldeles uppenbart att många av dem som är aktörer på svenska vägar inte har de grundläggande kunskaperna om hur man lastar ett fordon, vilken utrustning man ska ha och vilka krav det ställs på föraren och vilka krav som ställs på fordonet för att det ska fungera när det är tio grader kallt ute och en decimeter snö på vägen.

Det finns mängder av förare som inte klarar av det mest elementära för dessa transporter. Det är jättebra att regeringen har lagt fram förslag om vinterdäck, men det krävs också att någon kontrollerar och rapporterar dem som inte har vinterdäck.

Det är mycket om Västerås i dessa diskussioner, men det beror på att det finns en duktig trafikenhet där. Det finns också en sådan i Helsingborg. De två utmärker sig. Sedan finns Eskilstuna och Sundsvall också, och vi ska inte säga att de inte sköter sig, men de som verkligen lyser som två starka stjärnor är Västerås och Helsingborg. De säger själva att det är som att fiska i ett akvarium. Om de hämtar en bil är det bingo.

Jag tog upp ett exempel där 20 ekipage kontrollerades. Tio av dem fick inte fortsätta eftersom däcken var för dåliga. Det är 50 procent. Tolv av dem fick dessutom betala böter av andra skäl, och de fick inte åka vidare förrän böterna var betalda. Det här visar på omfattningen av det problem vi diskuterar.

Man kan tycka vad man vill om att några millimeter hit eller dit på ett däck inte skulle ha så stor betydelse, men det har de om man åker med ett fordon med en bruttovikt på 40 ton och det är inte tillräckligt bra friktion på underlaget. En enda millimeter kan vara avgörande för om det ska gå bra eller inte. Det finns bilar som rullar med däckmönster lika djupt som ytan på bordsskivan på talarstolen. De rullar i princip på ostar. De kan inte ta sig fram på den släta vägen, och då är det inte långt bort förrän en olycka inträffar med just fällknivseffekten.

Statsrådet svarade mig att det i maj 2018 tillkom även ett nytt krav på YKB-utbildningen som innebär att föraren ska vara medveten om och kunna anpassa sin körning efter olika väderförhållanden. Ja, det är för dem vi utbildar här i Sverige, men det är inte dem vi diskuterar här. Vi talar om dem som inte har de mest grundläggande kunskaperna att köra ett tungt fordon under vinterförhållanden. Dem når vi inte med den förändringen.

Vi når inte dem som fuskar med vinterdäcken om det inte finns någon där ute som gör kontrollerna och rapporterar när det blir fel. Här måste det till fler kontroller på vägen. Vidare måste kontrollverksamheten rustas, och de som inte har på vägen att göra måste rapporteras bort – så att vi andra kan köra där utan att riskera livet.

Anf. 51 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag konstaterar att det sker fler kontroller nu, bland annat för att vi har öronmärkt 100 miljoner kronor till polisen för att utföra kontroller av cabotagetrafiken, kombidirektivtrafiken med mera. Det är bland annat effekten av de kontroller som Thomas Morell refererar till.

För att få ännu fler kontroller utöver de öronmärkta resurserna, som har ökat polisens kontrollmöjligheter, finns nu en utredning som tittar på möjligheten att inrätta en yrkestrafikinspektion. Det står i direktiven att utredningen ska föreslå en samlad organisation för en ökad kontrollverksamhet.

Vi vill se fler kontroller. De behövs. Men i grunden gäller det att komma ihåg, och det var min poäng i mitt förra inlägg, det faktum att man vid kontroller i Västerås kan peka på att det inte finns vinterdäck, eller det faktum att man kan säga att ett visst fordon inte ska färdas vidare utan att det ska klampas, har tillkommit tack vare att en socialdemokratiskt ledd regering har drivit igenom detta. Det gjordes inte tidigare. Då ansågs det vara ett hinder i den fria rörligheten, ett hinder mot att göra det möjligt att transportera till låga kostnader över Europa. Det var så ideologin såg ut.

Priset för detta var dumpade löner. Lastbilschaufförer från Östeuropa åkte runt på Europas vägar till låga löner och med urusla arbetsvillkor. Vi socialdemokrater har slagits för sjysta villkor, bra arbetsvillkor, och att

fordonen ska följa de regler som gäller i Sverige, till exempel i fråga om vinterdäck.

Det var en seger när vi i mobilitetspaketet fick igenom dessa krav i förhandlingarna i Bryssel. Det är en reglering som ska implementeras i Sverige, med möjlighet att kräva utstationering från dag 1 när det gäller cabotagetransporter eller kombidirektivstransporter på väg. Det finns nu sanktionsavgifter och möjlighet att ställa helt andra krav på inte minst utländska aktörer på svensk marknad. Vi tycker att det är nödvändigt.

Detta är ett framgångsrikt arbete tillsammans med fackföreningsrörelsen. Transportarbetareförbundet har bedrivit ett gediget arbete för sina medlemmars rättigheter. Det gör att vi framöver kan öka attraktiviteten i att jobba i transportsektorn. Lastbilschaufförer ska inte ha som framtidsutsikt att sitta på en parkeringsplats, sova i sin hytt, laga maten där, bli stressad av att följa kör- och vilotidsregler i en alltmer tidspressad marknad i ett läge där rättvis konkurrens inte råder. De ska få en hyfsad lön och utvecklingsmöjligheter, åka i ett trafiksäkert fordon och veta att det finns verktyg för polisen att stoppa olaglig verksamhet och kontrollverksamhet på plats.

När det gäller EU-trailrar är det en komplikation och en utmaning att det är europeiskt reglerat. Det var därför det var viktigt för mig att direkt agera gentemot kommissionen och säkerställa att den blev uppmärksam på dessa problem på europeisk nivå men samtidigt ge tydliga uppdrag till Transportstyrelsen att se vad vi kan göra här i Sverige. De förslagen är nu ute på remiss.

På det här sättet arbetar vi systematiskt vidare med att skapa ordning och reda i den svenska yrkestrafiken genom krav på både utbildning och beställaransvar.

Låt mig avsluta med just beställaransvaret, som vi också infört och som inte heller fanns tidigare. Det faktum att vi säger att den som beställer transporter också har ett ansvar genom kedjan för att det ska vara lagliga transporter innebär att Ikea eller Volvo eller andra stora svenska företag som beställer transporter har ett ansvar. Och nu har de första domarna kommit.

Anf. 52 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Vi fortsätter väl där vi slutade: Domarna har kommit, två stycken. Båda är överklagade. De jurister jag har pratat med säger att det förmodligen kommer att leda till frianden.

Jag satt inte i riksdagen då, men om jag inte är helt felinformerad var det väl så att ett enigt trafikutskott kom med förslagen om både klampning och beställaransvar före valet 2014. Ni får gärna rätta mig om jag har fel, men jag tror att det var ett enigt trafikutskott. Då satt Anders Ygeman som ordförande. Jag kan ha fel, men i så fall kan ni väl rätta mig.

För att gå tillbaka till de åtgärder som är gjorda är det ju jättebra att Roger och de andra tjänstemännen i Västerås har fått bättre verktyg. Det är jättebra, precis som det är för Farid och killarna i Helsingborg. Men Sverige består ju av mer än Västerås och Helsingborg.

Min gamla arbetsgivare Polismyndigheten i Västra Götaland, som den då hette, i Göteborg hade 60 poliser i yttre tjänst på trafikavdelningen när de var som flest. Nu är de nere på två som har tunga behörigheter, och det

är i Sveriges näst största stad. Det är dessutom norra Europas största hamn, så det är oerhört mycket trafik ut och in där man kan göra kontroller på både vikter och lastsäkring och annat. Men man har inte resurser att göra de kontrollerna.

Startpunkten för problemet är ju hamnarna. Där skulle man kunna göra jätteinsatser om det bara fanns folk som stod på asfalten och gjorde jobbet, men så är det ju inte. Här har regeringen trots allt ett ansvar att se till att det finns en kontrollverksamhet värd namnet.

Anf. 53 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är infrastrukturministern som ska svara, även om huvuddelen av den sista frågan kanske egentligen sorterar under inrikesministern.

Jag tror att Mikael Damberg hade svarat precis som jag: Polisen har väl aldrig haft så mycket resurser som nu. Det är för att vi har tillfört ordentliga resurser till svensk polis, utökat polisutbildningarna och sett till att man får bättre förutsättningar att upprätthålla lag och ordning.

Jag har vid ett flertal tillfällen hört rikspolischefen tala om vikten av att satsa på trafikpolisen, vilket jag uppskattar och hoppas på. Men vi har också under min tid som ansvarig för det här området inte bara öronmärkt resurser hos polisen för ökade trafikkontroller av cabotagetrafiken med 100 miljoner kronor utan även tillsatt en utredning om effektivare kontroller av yrkestrafiken.

En konsekvens av den utredningen kan vara att vi får en yrkestrafikin-spektion, en samlad organisation för övervakning av yrkestrafiken. Då handlar det inte bara lastbilstrafiken, som Thomas Morell och jag ofta diskuterar. Det handlar också om taxinäringen, där det också behövs ordentlig kontroll, och andra delar av yrkestrafiken.

Jag tror nämligen att vi har kommit dithän där de flesta – inte minst de som arbetar i transportsektorn – inser att den våg av liberala idéer som svepte över Europa på 90-talet och 00-talet, när allt skulle släppas fritt för marknaden, inte minst i transportsektorn ledde till extrem press på låga löner och låga kostnader, sänkta krav och social dumpning.

Det är mot detta vi har arbetat systematiskt inom svensk socialdemokrati och fackföreningsrörelse, och den här regeringen har tagit flera ytterligare initiativ för att skapa bättre kontrollverksamhet och framför allt bättre villkor och ordning och reda i den svenska yrkestrafiken.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.55 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

Anf. 54 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag och regeringen avser att vidta för att öka tryggheten på bussar och tåg.

Trygghet för såväl anställda som resenärer i kollektivtrafiken är viktigt för att öka attraktiviteten och möjliggöra ett ökat resande med kollektiva färdmedel. Vad gäller säkerheten och tryggheten för resenärer och anställda ombord på tågen är detta i första hand ett tydligt utpekat ansvar för järnvägsföretagen i deras egenskap av transportörer och arbetsgivare.

För att stärka tryggheten i samhället och på våra kollektiva färdmedel tillsattes under hösten 2019 en utredning för att se över regelverket för ordningsvakter. Syftet med utredningen är att åstadkomma en reglering som gör att ordningsvakter kan användas på ett mer ändamålsenligt sätt än i dag. Utredningen ska bland annat se över var ordningsvakter ska tjänstgöra och om ordningsvakter ska tilldelas ytterligare uppgifter i ordningshållningen. Utredningen ska redovisas senast den 21 maj 2021.

På initiativ av regeringen och för att ytterligare förbättra möjligheterna att använda kamerabevakning, bland annat i brottsbekämpande och ordningshållande syfte, ändrades också kamerabevakningslagen den 1 augusti 2020 så att det inte längre behövs tillstånd från Integritetsskyddsmyndigheten för att kamerabevaka i bland annat kollektivtrafiken. Enligt de nya reglerna får kameror sättas upp tillståndsfritt i färdmedel som används i kollektivtrafik samt på stations-, terminal- och hållplatsområden.

Under 2017 inrättades även Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd, som bedriver samverkan i säkerhetsfrågor på nationell nivå. I rådet medverkar myndigheter som Trafikverket, Transportstyrelsen och Polismyndigheten, men även företrädare för branschen. Almega och Tågföretagen, Sveriges Kommuner och Regioner, Svensk Kollektivtrafik och Jernhusen är några exempel på deltagare. Inom ramen för det nationella rådet bedrivs ett viktigt utvecklingsarbete i bland annat säkerhets- och skyddsfrågor.

Mot denna bakgrund vill jag understryka att trygghet för såväl anställda som resenärer i kollektivtrafiken är en fortsatt viktig fråga för regeringen.

Anf. 55 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth! Att färdas i kollektivtrafiken ska vara tryggt, och man ska kunna göra det lugnt och stillsamt utan att något händer. Kollektivtrafiken ska också vara en trygg arbetsplats för tågvärdar, spårvagnsförare och bussförare. Men det har blivit en samhällsutveckling där man ständigt attackerar eller ifrågasätter tågvärdar när de ska visera biljetter och sådana saker.

Jag reser själv väldigt mycket med tåg, och jag ser dessa incidenter – det är nästan lite för lite att kalla dem för det – där man går till angrepp mot tågvärdar, som ställer en högst relevant fråga om man har biljett eller inte. Ska man resa med de kollektiva färdmedlen ska man ju betala sin biljett; det är en självklarhet. Det ska man göra för att göra rätt för sig, naturligtvis, men det har också att göra med respekt för andra resenärer, som betalar. Det gör trots allt merparten.

*Svar på
interpellationer*

Aftonbladet tog upp situationen för tågvärdarna i samband med att frågan om tågen skulle stanna i Kumla eller inte kom upp. Situationen där hade eskalerat, och det var hotfullt för personalen. Jag träffade representanter för SJ häromdagen, och än så länge stannar man i Kumla. Men det är alltså ett bekymmer.

Artikeln i Aftonbladet sätter ljuset på hur de människor som arbetar inom kollektivtrafiken och ska göra resan behaglig för oss andra upplever detta problem. Jag ber om ursäkt för språket, fru talman – jag citerar direkt ur texten:

”– En kollega fick ett slag och började blöda näsblod, en annan fick glasögonen sönderslagna. Många av oss som jobbar vill inte ens gå och kolla biljetter av rädsla att bli attackerad. De hotar, hånar, spottar och har en jävla attityd, säger tågvärden.”

Vidare står det: ”Personalen är instruerad att backa och inte gå in i konfliktsituationen. Tågvärden som Aftonbladet pratat med väljer därför ibland att inte alls gå ut och kontrollera biljetterna när det är stökigt.

Risken att bli attackerad är för stor. – Jag går direkt in och låser in mig i hytten, säger den anonyma tågvärden.”

Detta beskriver hur de människor som har till uppgift att serva resenärerna på tågen upplever sin arbetssituation och de hot de har i sin vardag. Detta är ett allvarligt samhällsproblem som också har utvecklats på många andra områden. Detta ligger egentligen inte på statsrådets bord eftersom justitiefrågorna ligger på ett annat departement. Men det drabbar likväl kollektivtrafiken och dess utövare.

När det gäller resenärerna väljer människor till slut bort det kollektiva färdmedlet för att de inte känner sig trygga ombord. När det blir så som det står i artikeln, att tågvärden går och låser in sig i hytten, är ju resenärerna själva med dem som är hotfulla där ute. De har inget stöd från tågpersonalen, som antingen sitter och kör tåget eller är inlåst i en hytt någonstans.

Till slut blir det alltså så att den vanliga, hederliga resenären undviker kollektivtrafiken för att situationen blir för allvarlig. Jag funderar lite på vad statsrådet tänker göra för att förbättra situationen inom kollektivtrafiken.

Anf. 56 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman och Thomas Morell! Man kan naturligtvis se detta som en justitiefråga, och då ska man agera för att förhindra att våldsvärkare kommer in på tågen. Här har också arbetsgivaren ett starkt intresse och engagemang.

Jag vill dock passa på att ta upp ett annat perspektiv på frågan. Jag var under lång tid huvudskyddsombud och arbetade i industrin med skyddsfrågor. I Sverige har vi en tradition där fackliga organisationer jobbar ihop med arbetsgivare för att identifiera risker i arbetsmiljön. Det är ett omfattande skyddsarbete, där man gör skyddsronder, identifierar och säkrar så att personal ska känna sig trygg.

Jag tror att en viktig del i att öka säkerheten är att begränsa möjligheten till ensamarbete, att se till att arbetsgivarna tar sitt ansvar för att man ska vara trygg i arbetet och ser till att man har rätt och adekvat skyddsutrustning och utbildning för uppdraget. Jag har träffat företrädare för Seko, till

exempel, som har vittnat om hur de ibland har haft ganska tuffa diskussioner när de velat ställa krav.

Jag är socialdemokrat och ser att vi ibland behöver stärka de fackliga rättigheterna. Sverigedemokraterna väljer ju att försämrå förutsättningar, dra ned på resurserna för regionala skyddsombud, dra ned på arbetsmiljöarbetet och bidra till minskade anslag till det förebyggande arbetet. Hur ser Thomas Morell på Sverigedemokraternas eget ansvar, när ni nedmonterar fackliga organisationer och parternas möjligheter att förbättra tryggheten? Jag tror att detta är ett viktigt perspektiv.

Det andra är naturligtvis att säkerställa att järnvägsföretagen, i det här fallet, tar sitt ansvar och ser till att bemanningen är sådan att man kan känna sig trygg och att det finns adekvata skyddsåtgärder.

Sedan har jag i svaret redovisat hur vi nu går vidare med ordningsvakter och deras möjligheter men också andra, mer rättsliga, insatser man kan göra för att beivra brottslighet. För det är detta det handlar om, oavsett om det är på ett tåg eller på torget eller om någon går ut med järnrör på stan och vill slå medmänniskor.

Jag tror nämligen att det är viktigt att i detta sammanhang inse att arbetsgivaren har en skyldighet att se till att personalen kan känna sig trygg. Det är också detta som är utgångspunkten när man kan gå in och begära skyddsstopp eller stoppa verksamheter om det råder otrygghet.

Sedan ska naturligtvis företagen ihop med polis och andra ha täta kontakter och möjlighet att tillkalla hjälp när så behövs, men det måste vara en självklar utgångspunkt att den personal som i dag arbetar med att se till att Thomas Morell och jag kan åka tåg tryggt och säkert också själva ska känna sig trygga och säkra. Det tycker jag är ett krav vi ska ställa på SJ, MTR och andra operatörer. Men det borde också vara ett krav att vi från svensk sida, från riksdag och regering, stöder den tradition som finns att fackliga organisationer tillsammans med arbetsgivare systematiskt arbetar med arbetsmiljön och med skyddsinsatser.

Grundfrågan tillbaka till Thomas Morell blir därför: Vill ni nu stärka möjligheterna för regionala skyddsombud, för skyddsronder och för bra och tryggt säkerhetsarbete med fackliga organisationer och arbetsgivare ihop? Det är ju där man verkligen kan identifiera de risker som finns i arbetsmiljön, både på tågen och i det övriga samhället.

Anf. 57 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Vi tycker inte att de regionala skyddsombuden ska vara politiskt knutna, och vi vet ju att det förekommer inom fackföreningsrörelsen. Vi vill ha opartiska inspektörer som sköter den biten så att det inte har någon koppling till politik eller till något parti, vare sig till socialdemokrater eller till sverigedemokrater. Det ska vara helt fristående. Det om det.

Om man tittar på hur det ser ut för dem som jobbar inom kollektivtrafiken – tågvårdar, bussförare, spårvagnsförare – och jämför med ett genomsnitt för övriga förvärvsyrken ser man att för tågvårdar och tågmästare är 27 procent av anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro orsakade av hot eller våld på arbetsplatsen. För buss- och spårvagnsförare är motsvarande siffra 19 procent. I genomsnitt för förvärvsarbetande i alla yrken är siffran 7 procent. Det är en dramatisk skillnad, vill jag påstå.

De som jobbar inom kollektivtrafiken som tågvärdar eller bussförare är hårt exponerade. Jag har själv kört buss en gång i tiden, på spårvägen i Göteborg. Det var inte lika dramatiskt då. Man kunde få ombord någon överförfriskad herre på fredags- eller lördagskvällen, och de var ganska enkla att leda av. Jag var själv aldrig utsatt för några hot, men det fanns förare som var det. Det var lite lugnare då, om vi backar tillbaka ett antal år.

Som det har utvecklats nu – och det är ett samhällsproblem som vi har – tar man sig rätten att utöva våld eller hot mot en annan människa när man tycker sig ha rätt att göra så. Man vill inte följa de gängse regler som är uppsatta, som att man ska betala för sig när man åker med buss eller spårvagn. Man anser sig kunna göra som man vill, och blir man tillrättvisad går man till angrepp.

Så kan vi inte ha det. Det här är ett samhällsbekymmer som har en tendens att öka.

Vi kan åka till Skövde i stället, den ort som jag själv åker tåg ifrån. Resecentrum i Skövde har utvecklats till ett tillhåll på kvällarna. Häromdagen gjorde polisen ett tillslag, och då var det narkotikahandel där. En person togs dessutom för narkotikamissbruk. Där har det blivit så att vanligt folk, om vi nu ska uttrycka oss så, väljer att inte åka med buss därför att situationen är som den är på resecentrum. Vid ett tillfälle blev en civil polis – han var alltså inte uniformerad men i tjänst – svårt misshandlad. Statsrådet har säkerligen sett om det på tv; det har varit många reportage om det. Han blev nedslagen, svårt misshandlad och medvetlös på resecentrum i Skövde.

Det är den situation vi har, och den är inte acceptabel.

Sedan är det klart att arbetsgivaren ska göra vad den kan för att skydda och underlätta för sin personal. Det går dock inte att hänga som en helikopter över allting och hela tiden för att skydda personalen. Det måste också vara så att samhället tar tag i de här problemen och ser till att lagföra dem som inte kan sköta sig.

Om man ständigt och jämt kan göra som man vill och hota folk utan att någon bryr sig tar man ju det till intäkt för att det är fritt fram, och då eskalerar det beteendet. Till slut kommer det inte att vara någon som vill jobba inom kollektivtrafiken, vare sig som tågvärd eller som bussförare. Vad gör vi då?

Anf. 58 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att det är talande när Thomas Morell försöker fly undan frågan om de regionala skyddsombuden och säger att de inte ska vara politiskt utsedda. Det Sverigedemokraterna säger är att ni inte vill att medlemmarna ska utse sina skyddsombud. Ni underkänner tågvärdars, bussförares och andras möjlighet att själva utse sina representanter som ska se till deras skydd på deras arbetsplatser. Ni tycker hellre att myndigheter, arbetsgivare eller någon annan ska utse dessa representanter.

Min fråga tillbaka till Thomas Morell är: Varför tilltror inte Thomas Morell en bussförare, en tågvärd eller någon annan i kollektivtrafiken rätten eller möjligheten att utse sina skyddsombud? Varför ska Thomas Morell se till att någon annan utser dem?

I grunden handlar det om möjligheten att på sin arbetsplats ha sina representanter som talar om vad som behöver skyddas. I detta sammanhang

är det en viktig fråga, för det är en speciell arbetssituation man har när man jobbar i kollektivtrafiken. Någon som inte har den erfarenheten kan inte göra rätt bedömningar, utan det är bra att ha den erfarenheten. Där ligger poängen. Men det vill inte Sverigedemokraterna. Sverigedemokraterna vill inte att medlemmarna i en facklig organisation ska utse sina regionala skyddsombud.

Sedan är det allvarligt när folk tar sig rätten att utöva våld. Jag delar den uppfattningen, vare sig man går ut med järnrör på stan eller hotar på annat sätt. Då måste samhället agera starkt med fler poliser, med ökade möjligheter att beivra brott och med ökade övervakningsmöjligheter. Det har också skett under den här tiden. Vi har ökat möjligheterna till övervakning, både individuell övervakning med kameror och övervakning i stationsområden. Jernhusen och andra aktörer inom kollektivtrafikbranschen har också utvecklat bättre möjligheter att säkra stationer så att man ska kunna känna sig trygg – med trygghetsvårdar, med belysning, med arkitektur och med utformning.

Jag tror att det är viktigt att vi systematiskt fortsätter att arbeta med modeller som gör att man känner sig trygg. Men jag tycker ändå att det är talande när inte Sverigedemokraterna anser att de som själva arbetar inom kollektivtrafiken ska få utse sina representanter för att se till att säkra skyddet så att man inte behöver hotas i sin arbetsmiljö utan kan ha skyddsronder och skyddsombud som ser till medlemmarnas bästa.

Anf. 59 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Nu blev det här en debatt om fackets vara eller inte vara. Det är inte det som det handlar om. Facket kan inte göra särskilt mycket när det gäller att beivra brott. Det är det samhället som ska göra, med stöd av den lagstiftning som det fattas beslut om här inne. Det är polisen som ska vidta åtgärder, och domstolarna ska utfärda domar till dem som begår brott. Det är där vi måste sätta in resurserna. Sedan kan ett skyddsombud naturligtvis ha synpunkter, men det är inte det som löser kruxet med de människor som tar sig friheten att hota och misshandla andra människor. Facket har inget lagligt stöd i det arbetet.

Vi tycker att det är bättre att exempelvis Arbetsmiljöverket gör detta, med inspektörer som har lagstiftning i ryggen och kan komma åt arbetsmiljöproblemen. Men det löser inte knuten med tågvårdar och bussförare som råkar illa ut under sitt arbete. Det är samhället som ska gå in med åtgärder för att stävja detta, för det är ju brott vi pratar om. Att hota eller misshandla någon är ett brott, och det är lagstiftningen som ska ta hand om det.

Då har man egentligen bara en myndighet som kan ta tag i problemet. Det hände trots allt, fast det är länge sedan nu, att vi fick följa med bussar på fredags- och lördagskvällar för att trygga transporten upp till Karlsborg. Den linjen var okänd när det gällde bråk och stök på bussarna. Vi fick alltså åka med för att hålla nere bråket och se till att alla satt ned i bussen så att det var ordning. Men vi kan ju inte ha poliser i varje buss – det funkar inte – utan lagstiftningen måste nå dem som begår brott och låsa in dem.

Anf. 60 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är en viktig fråga som Thomas Morell väcker. Men det är också talande med frånvaron av svar från Thomas Morell i den här frågan – att inte tilltro bussförare, tågvårdar eller andra att utse sina representanter för att tala om hur skyddet ska utvecklas på arbetsplatsen.

Det är i allra högsta grad en arbetsmiljöfråga. Det är i allra högsta grad en fråga som handlar om vilken bemanning vi har i kollektivtrafiken och hur man ska känna sig trygg när man jobbar om det dras ned på personalen och man kanske är ensam på tåget i stället för att ha en kollega för att arbetsgivaren vill pressa kostnaderna.

Det är klart att det här är viktiga frågor där parterna i Sverige brukar komma överens men det också finns målkonflikter. Det är viktigt att medlemmarna genom sina till exempel skyddsombud kan agera med lagligt stöd genom skyddsstopp och skyddslagstiftning.

Sedan kommer myndigheterna att inspektera, och man kan driva det rättsligt, men det är en viktig del i hur vi faktiskt säkrar en trygg arbetsmiljö för dem som jobbar inte bara i kollektivtrafiken utan i hela samhället. Jag tycker att det är sorgligt att Sverigedemokraterna inte ser det utan underkänner busschaufförers, tågvårdars, konduktörers och andras rätt att utse sina representanter. Jag tror att det är värdefullt om man själv har arbetat på tåget eller i bussen och faktiskt kan ha med sig de erfarenheterna vid bedömningen av vilka insatser som ska göras så att de som jobbar känner sig trygga.

Till det kommer naturligtvis allt det vi tidigare har diskuterat: skyddsutrustningen, kameraövervakning, beredskap för polisen att agera, arbetsgivarens ansvar eller för den delen hur man utformar stationer. Där arbetar det nationella rådet som jag refererade till. Där pågår ett utredningsarbete, men vi måste också inse att det i grunden också handlar om att man känner sig trygg om man har en kollega som finns på plats. Då är skyddsombuden en viktig del, och där står Sverigedemokraterna helt svarslösa.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:433 om sprejskydd i tunga fordon **stänkskärmar**

Anf. 61 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om regeringen avser att vidta åtgärder för ett nationellt undantag från kravet på sprejskydd i stänkskärmar på tunga fordon.

Låt mig först klargöra att säkerheten på våra vägar är ett prioriterat område för regeringen. Att tunga transporter utförs på ett säkert sätt är centralt, och regeringen har vidtagit flera insatser på området. För att nämna några har regeringen infört ett beställaransvar vid upphandling av transporter, och sedan 2019 är det krav på att tunga fordon ska ha vinterdäck på samtliga axlar vid vinterväglag.

Yrkestrafiken är dessutom en del av EU:s inre marknad och lyder därmed under ett regelverk som är gemensamt inom EU. Sverige är aktivt i EU-arbetet på transportområdet, inte minst för att säkerställa att reglerna också är anpassade efter de förhållanden som råder i Sverige.

När det kommer till just kraven på sprejskydd i stänkskärmar, som riskerar att vålla problem vintertid, finns det ett bra EU-regelverk på plats. Regelverket möjliggör därför redan att sprejskydd inte behöver användas om det hindrar användningen av fordonet. Det har dock visat sig att de svenska föreskrifterna behöver förtydligas, vilket Transportstyrelsen tillsammans med besiktningsorganen nu gemensamt arbetar med.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 62 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Vi kanske pratar i gåtor nu, för alla kanske inte vet vad sprejskydd är för någonting. Det är en yta i stänkskydden bak på lastbilar som ska fånga vattendimman som uppstår runt fordonet när hjulen roterar och vägbanan är våt. Tanken är god, alltså att man har någonting som gör att vattnet kan gå rakt ned i stället för att spridas ut åt sidorna och skapa vattendimma som kan minska sikten för andra trafikanter.

Så långt är jag med på resonemanget, men problemet är att i vårt klimat uppe i Sverige fångar den här ytan som sitter inne i stänkskyddet, och som oftast består av någonting som man kan likna vid mattan som man har i entréer och som ser ut som gräsmatta, på så vis att stråna fungerar som armering. När snöslasket åker upp där byggs det på.

Inför den här debatten skickade jag ut en fråga på Facebook – jag har rätt många inom åkerinäringen som följer mig – och bad dem att visa bilder på hur det ser ut efter ett par mils körning på vägarna. Den här vintern har det ju varit snö ända nere i Skåne, och jag har fått mängder av bilder och filmer. Man har fått loss klumpar som väger tio kilo. Var och en förstår vad som händer när en sådan klump lossnar från ett tungt fordon och far ut i mötande vägbana.

Jag fick också en bild från en lastbilsförare som möter ett ekipage där en sådan där klump lossnar. Den slår sönder nederdelen av fronten på lastbilen. Man förstår vilka krafter det handlar om. Hade det varit en personbil vet man inte hur det hade gått om den hade blivit träffad.

Är chaufförerna vårdslösa när det här händer? Nej, de stannar och slår undan klumparna så fort det finns möjlighet. Samtidigt har vi situationen att Trafikverket har plockat bort många rastplatser, så det finns ingenstans att stanna och göra rent. Och det räcker med att köra någon mil så har det byggts upp en jättelik klump igen. Den utgör en fara för andra trafikanter.

Hur är det då om man inte har det här sprejskyddet? Jo, det kan byggas upp klumpar då med, men det blir inte de här jättelika isklumparna som väger uppemot tio kilo, utan det som samlas rasar av allteftersom när fordonet rör sig. Men på fordon med sprejskydd fungerar stråna som armering och håller slasket kvar tills det blir så tungt att hela stänkskyddet lossnar och ger sig iväg vid sidan av.

Om man blir stoppad i en flygande inspektion eller vid besiktning får man anmärkning om sprejskyddet saknas. Den här frågan har kommit upp, och Sveriges Åkeriföretag har begärt ett omedelbart undantag för sprejskydden i stänkskärmar och ett förtydligande av föreskrifterna. Det är bra, för med vårt klimat här uppe i Norden och den situation vi har på vintervägarna skapar det här större problem för säkerheten än om man låter det vara.

Det har kommit ett förslag på undantag, och jag kan inte göra annat än att småle lite grann, för återigen förstår man inte vad problemet består i. Jag ska utveckla det i mitt nästa anförande.

Anf. 63 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tror att de flesta som följer debatten inser att det inte är några djupa ideologiska konflikter i frågan om sprejskydd utan att det handlar om att se till att vi hittar en rimlig ordning för att kunna säkra en säkerhet på våra vägar och se till att det inte kan bildas isklumpar som kan skada medtrafikanter.

Problemet har uppmärksamrats, och Transportstyrelsen har uppdragit åt en arbetsgrupp under den nybildade Besiktningskommittén att titta på det. I Besiktningskommittén finns Sveriges Åkeriföretag med. Finns det då, som jag har blivit informerad om, förutsättningar att göra individuella undantag prövar man den möjligheten. Det är oklart om det går att göra generella undantag.

Jag förutsätter att de som dagligdags arbetar med detta, från Sveriges Åkeriföretag, Transportstyrelsen och för den delen även Swedac och en del andra besiktningsorgan, så skyndsamt som möjligt hittar en bra lösning på detta.

Anf. 64 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Sprejskydden fungerar så länge det är en regnvåt väg vi pratar om. Då begränsar de vattendimman som annars uppstår runt ett tungt fordon. Men problemet uppstår i vårt vinterklimat. Här är det alldeles uppenbart att man i Bryssel inte har riktig koll på vad en svensk vinterväg innebär för den här typen av konstruktioner.

Sverige borde ha varit mycket tydligare när föreskrifterna antogs. Man borde ha sagt att det inte fungerar. Framför allt ska fordonsägaren inte beläggas med anmärkning ifall sprejskyddet saknas. Det är näst intill omöjligt att få det att stanna kvar på fordonet i det klimat vi har på vintern. Det här ger givetvis upphov till enorma kostnader för åkerierna. Men andra trafikanter utsätts också för fara när ett sådant sjok på tio kilo ger sig i väg.

Besiktningskommittén har kommit med ett förslag på undantag för skogs- och anläggningsfordon – de kör i lite besvärlig terräng – betongfordon, tippfordon – med bakåttipp – bärgningsfordon, brandfordon, timmerfordon, liftdumperfordon samt fordon för renhållning, asfaltering, gatusopning och fordon med betongpump eller lyftkrok.

Men alla de som ligger och kör på fjällen då? Det är där som de stora kakorna verkligen byggs upp, som släpper och riskerar att skada andra trafikanter. Men den gruppen finns inte med. De har alltså inte tänkt hela vägen. När man ligger och kör utmed stora landsvägen och i den saltmodd som bildas blåser det upp och bygger upp iskakan som lossnar och far ut på andra.

Som jag sa tidigare har det inte på något sätt att göra med att chaufförerna skulle vara lata. Det är omöjligt att hålla det rent. Det finns inte tillräckligt med platser utmed vägen att stanna på för att slå bort det. Man kan få åka fem sex mil innan man hittar en plats där man kan köra åt sidan. Då kan man ha tappat flera sådana stora klumpar på vägen.

I sin iver att skapa en säker miljö på regnvåta vägar har man alltså skapat ett mycket större bekymmer i det klimat som vi har häruppe. Här måste Sverige sätta ned foten och säga: Den här typen av lösning fungerar inte vintertid häruppe i Norden. Då skapar vi större bekymmer än det som det var tänkt att lösa.

Anf. 65 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är intressant att Thomas Morell försöker få detta till att bli en fråga som handlar om EU. Jag anar att det är Sverigedemokraternas EU-motstånd som spökar. De vill ju att vi ska lämna Europeiska unionen.

I det här fallet är det snarare Transportstyrelsens egna föreskrifter och allmänna råd som behöver utvecklas för att möta detta. Jag förutsätter att vi i sann svensk tradition hittar en gemensam lösning mellan Transportstyrelsen, åkeriföretagen, besiktningsorganen och andra. Jag tror att det är mest tillämpningsfrågor det handlar om.

Om Thomas Morell vill göra detta till en fråga om Sveriges deltagande i EU må det vara hänt. Men det här handlar snarare om att vi ska fortsätta att ha en väl fungerande samverkan mellan svenska myndigheter och branscher.

Jag tror inte att någon tvekar om eller ens tvivlar på att den här regeringen och inte minst jag vill göra allt för att stärka svensk transportnäring och se till att det ska vara säkert och tryggt på våra vägar. Det är den här regeringen som har stärkt konkurrenskraften för svensk transportnäring och som har ökat trafiksäkerheten med vinterdäckskrav, tydligare både kör- och vilotidsregler och internationell reglering. Det är under den här regeringen vi har fått klampning och möjligheter till sanktionsavgifter. Det är den här regeringen som har ökat trafikövervakningen på cabotagetransporter och tillsatt en utredning om yrkestrafikinspektion. Det ligger alltså i den här regeringens intresse att se till att vi har bästa möjliga trafiksäkerhet.

Det här fallet är ett tydligt ansvar för Besiktningskommittén. De får tillsammans hitta ett sätt att lösa frågan. Jag har fullt förtroende för myndigheter och bransch när det gäller att hitta en lösning. Jag misstror inte deras ambition eller kompetens på området.

Anf. 66 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Men snälla nån! Vad har klampning, vinterdäckskrav och beställarsvar med sprejskyddet att göra? Förvisso roterar ett vinterdäck strax framför stänkskyddet. Men det gör även ett sommardäck. Så det gör ingen skillnad.

Det var ett EU-direktiv som ledde till den svenska lagen 2005. Det ligger ett EU-direktiv i botten. Det har ingenting med Sverigedemokraternas inställning till EU att göra. Det var ett EU-direktiv som blev till lag i Sverige 2005 och som har skapat ett bekymmer i vägtrafiken vid vinterförhållanden då issjok byggs på. Träffar man ett sådant issjok som lossnat uppstår skador. Det kan till och med innebära att man åker av vägen.

Nu finns det möjlighet att göra ett nationellt undantag, så att vi slipper det här bekymret. Man har skapat ett större problem än det som sprejskyd-

den var tänkt att lösa. Om vi kan enas om det är vi på god väg. Då kan vi kanske slippa det här nästa vinter.

Om vi tittar rent tekniskt på det som skapar ett av bekymren ser vi att ett drag av 3 newton per stänkskyddsdecimeter i bredd nog inte ska böjas mer än så. Det är det som gör att det brister, lossnar och faller av ute i vägen.

Tanken var god. Men det blev fel. Jag hoppas att statsrådet är med på att göra en förändring i Sverige, ett nationellt undantag.

Anf. 67 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är anmärkningsvärt att Thomas Morell tror att det är regeringen som beslutar om den typen av undantag. Det är Transportstyrelsen som har myndighetstillämpningen. Som statsråd kan jag inte ens uttala mig om detta. Men man har ett väl fungerande samarbete i Besiktningsskommittén och arbetar tillsammans för att hitta en lösning. Det är så vi gör i Sverige.

Vad Thomas Morell än försöker säga om att ett EU-direktiv är skulden handlar detta om bestämmandemöjligheter och regleringar som vi själva, som jag har förstått det, förfogar över i Sverige. Jag tror alltså att vi i sann svensk tradition kommer att hitta en lösning genom att myndigheter tillsammans med branscherna ser på förutsättningarna för besiktningsorganen att tolka föreskrifterna rätt. Då hoppas och tror jag att vi ska hitta en lösning.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2020/21:434 om arbetet med Norrbottenbanan

Anf. 68 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Patrik Jönsson har frågat mig vad jag avser att göra för att undvika de negativa konsekvenser för näringslivet i Norrbotten som ett eventuellt senareläggande av utbyggnaden av Norrbottenbanan kan innebära.

Redan 2004 fastställde regeringen det dåvarande Banverkets förslag till framtidsplan för järnvägen med medel till en första etapp på Norrbottenbanan. Men när den borgerliga regeringen tillträdde 2006 valde den att stoppa projektet. Alliansregeringen beslutade vid två tillfällen om nya nationella planer utan att i någon av dessa fördela medel för fortsatt planering, projektering eller byggande av Norrbottenbanan.

Regeringen har prioriterat Norrbottenbanan genom att återinföra den i den nu gällande nationella planen, dels etappen Umeå–Dåva, dels även nästa sträcka Dåva–Skellefteå. I slutet av augusti 2018 tog statsministern det första spadtaget på Norrbottenbanan.

Enligt januariavtalet, som är en sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, ska fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige ske, och planeringen för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet ska intensifieras.

Vi ser en positiv utveckling i flera delar av norra Sverige, med omfattande investeringar. Fungerande transportinfrastruktur är en viktig faktor för att förbättra förutsättningarna för bland annat jobb, regional utveckling, tillgänglighet och hållbar tillväxt i hela landet. Regeringen genomför omfattande satsningar på transportinfrastrukturen i norra Sverige. Det handlar bland annat om Ostkustbanan, Malmbanan och inte minst Norrbotten-banan.

Den här regeringen har alltså varit tydlig med att Norrbottenbanan är en strategiskt viktig satsning som bidrar till regeringens mål om såväl högre sysselsättning som minskad klimat- och miljöpåverkan.

Nu har arbetet med att ta fram en ny nationell plan inletts, och regeringen avser att lämna en infrastrukturproposition till riksdagen under våren 2021, med förslag till ekonomiska ramar för den kommande planperioden. Fortsatt utbyggnad av Norrbottenbanan kommer att hanteras inom den kommande processen.

Anf. 69 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet Eneroth, för svaret!

Grunden för interpellationen är Trafikverkets utskickade inriktningsunderlag för den kommande nationella planen. Där flaggar verket för att tidsplanen för Norrbottenbanan skjuts upp och för att tågen kan börja rulla först efter 2033, och då endast mellan Umeå och Skellefteå.

Den andra delen av sträckningen, mellan Skellefteå och Luleå, finns inte med alls. Det är tämligen givet att ett byggstopp halvvägs av Norrbottenbanan gör att banans nytta drastiskt minskar, vilket skulle drabba näringslivet i övre Norrland. Det skulle också få en negativ påverkan för persontrafiken.

Handelskammaren i norra Sverige beräknar att industrin under de närmaste åren kommer att investera mer än 1 000 miljarder kronor i norra Sverige, vilket i sin tur kommer att generera tusentals nya arbetstillfällen. Vi kan nog vara överens om att näringslivet förväntar sig att dess investeringar backas upp av att också staten genomför nödvändiga investeringar i infrastrukturen. Med tanke på elbristen i södra Sverige kan det heller inte uteslutas att fler företag väljer att förlägga investeringar och etableringar i norra delen av landet. Då uppstår ett ännu större behov av infrastruktur.

Enligt Trafikverkets prognoser kommer såväl persontransporter som godstransporter att öka kraftigt. Samtidigt flaggar Trafikverket för att de pengar som anslås bara kommer att räcka till att underhålla befintlig infrastruktur och knappt ens det. Detta oroar mig mycket.

Även om infrastrukturministern i sitt svar till mig hänvisar till att de så kallade januaripartierna i sin överenskommelse ska intensifiera planeringen av Norrbottenbanan är detta inte detsamma som att partierna lovar att se till att bygget fortsätter till dess att banan är klar i dess fulla längd. Ministern är dessutom väl medveten om att Trafikverkets inriktningsunderlag är av senare datum än januariöverenskommelsen.

Norrlänningarna och Norrbottenbanans organisation behöver ett snabbt och tydligt besked i frågan. Organisationen bygger nu den första etappen av Norrbottenbanan och står beredd att fortsätta med den kommande etappen. Att avbryta utbyggnaden för att i ett långt senare skede återuppta den skulle medföra höga omstartskostnader.

Värd att nämna i sammanhanget är den undermåliga Ostkustbanan, som ministern också tog upp. Den skulle behöva en upprustning i hela sin sträckning till dubbelspår för en hastighet på 250 kilometer i timmen. Det gäller dels gods- och persontransporter i södra Norrland, dels för att Norrbottenbanan ska nå sin fulla potential. I beslutad befintlig plan finns tyvärr bara en bråkdel avsatt för Ostkustbanan.

Industrin och myndigheterna i Norrland behöver ett snabbt agerande så att arbetet med att färdigställa Norrbottenbanan fortsätter i snabb takt. I interpellationssvaret hänvisar ministern till att Norrbottenbanan kommer att hanteras i den fortsatta processen med den nya nationella planen. Men, fru talman, jag hade gärna sett ett svar av ministern här och nu. När bedömer ministern att Norrbottenbanan står färdig?

Anf. 70 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Patrik Jönsson!

Jag var där när vi 2018 tog spadtagen för Norrbottenbanan. Om Moderaterna inte hade lyft ut banan ur den nationella planen hade jag kanske i stället varit där för att inviga den. År 2006 lyftes den ut ur planen för att skattesänkningar var viktigare. Annars hade den kanske varit byggd och färdig nu. Tänk vilken betydelse det hade haft för hela norra Sverige med de stora investeringar som görs, för Northvolt och för LKAB:s satsningar! Det hade haft betydelse för arbetsmarknadspendlingen i hela regionen och för förutsättningarna att ha klimatsmarta både person- och godstransporter. En moderatledd regering valde dock att lyfta ut banan.

Patrik Jönsson stöder en moderatledd regering. Min fråga tillbaka blir: Kommer Sverigedemokraterna att prioritera Norrbottenbanan? Kommer ni att tycka att det är en viktig satsning när Moderaterna än en gång kanske vill ta bort den?

Jag läser ur Sverigedemokraternas egen motion där ni talar om vilka projekt ni tycker är angelägna i dessa tider. Det handlar om E22, E16, riksväg 40, riksväg 25, E10, riksväg 56 och E18 – det är vägar. Här har Sverigedemokraterna inte prioriterat några järnvägssatsningar. Jag tror att man först måste fundera på sin egen politik innan man vill skapa ökad oro för Norrbottenbanan.

Regeringen har sedan den tillträdde varit tydlig med att återföra Norrbottenbanan i den nationella planen, påbörja bygget och säkerställa att man för Norrbottenbanans räkning numera kan söka EU-medel genom EU:s gemensamma finansieringsmöjligheter. I januariavtalet finns dessutom en överenskommelse om att arbetet ska intensifieras. Norrbottenbanan är viktig.

Politik handlar om att prioritera. Den erfarenhet vi har av Sverigedemokraterna är att när det väl gäller prioriterar de ett samarbete med Moderaterna. Därmed uppstår också tveksamheten huruvida Sverigedemokraterna står bakom satsningen på och fullföljandet av Norrbottenbanan. När Sverigedemokraterna själva ska prioritera ser jag i deras budgetmotion att de i princip bara har vägsatsningar. Jag hittar nog inte ett enda järnvägsobjekt där.

Då infinner sig frågan: Tycker Sverigedemokraterna att det är viktigt att satsa på Norrbottenbanan? Vad regeringen tycker är självklart. Vi har till och med fört in den i planen, påbörjat den och vill nu dessutom att arbetet ska intensifieras. Det råder det ingen tvekan om. Men om vi hade

haft en annan tingens ordning 2006 hade Norrbotniabanan redan kunnat fullföljas. Om den dåvarande borgerliga regeringen hade fört in den i planen 2010 eller vid andra tillfällen kanske Norrbotniabanan redan hade varit byggd.

Jag är väldigt glad över de stora investeringar som görs i norra Sverige. De skapar jobb, hopp och framtidstro. Det är dessutom investeringar som görs för att vi har en progressiv och bra klimatpolitik. Den gör att vi nu kan inviga Hybrit och få stål utan kol eller att LKAB kan arbeta med framtidens järnsvamp. Det handlar inte minst också om Northvolt, som ser en marknad tack vare att Sverige vågar vara progressivt i klimatpolitiken.

Jag är inte säker på att dessa investeringar hade funnits på plats om Sverigedemokraterna hade fått vara med och styra landet, för de har ju ingen klimatpolitik. De ser inte behovet av att ställa krav på vare sig elektrifiering eller omställning av transportsektorn eller att generellt sett ställa krav på klimatomställning. Dessa etableringar kanske i så fall hade skett någon annanstans.

Ge nu besked, Patrik Jönsson! Regeringen är tydlig, men kommer Sverigedemokraterna att prioritera en satsning på järnvägen och Norrbotniabanan?

Anf. 71 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Vår käre infrastrukturminister verkar stundtals nästan föra en debatt som vore det Fredrik Reinfeldt som stod här i stället för Patrik Jönsson. Nåväl!

Ministern sa att Patrik Jönsson stöder en moderatledd regering. Det har kanske inte så mycket med Norrbotniabanan och debatten att göra. Jag konstaterar dock att infrastrukturministern inte har någon aning om det, för jag har i nuläget över huvud taget inte haft någon möjlighet att ta ställning till en kommande regering som ska stödjas. Jag stöder i första hand såklart en sverigedemokratisk regering. Det kommer kanske en dag då Socialdemokraterna stöder en sverigedemokratisk regering. Allt är möjligt i politiken. Det vet säkert infrastrukturministern om.

Låt mig återgå till debatten, som ju handlar om Norrbotniabanan. Det finns något som åtminstone indirekt skulle kunna påverka banans nyttjande, och jag skulle gärna vilja få ett svar av ministern på en fundering jag har.

Det är dyrt att transportera gods på tåg, och en stor del av kostnaden kommer från avgifter. En del av dem hamnar dessutom på nyttjande av lokala industrispår. Socialdemokraterna är ett parti som är känt för att ha gott om olika strategier. När det gäller banavgifter valde Socialdemokraterna i Hässleholms kommunfullmäktige att i går rösta för en dubblering av kostnaden för att nyttja Hässleholms industrispår. Jag tycker att det är lite märkligt. Vi motsatte oss detta. Och om Socialdemokraterna hade stött Sverigedemokraterna i frågan hade vi haft en majoritet för att inte höja avgiften för att trafikera det här spåret. Socialdemokraterna har dessutom en riksdagsledamot från Hässleholm.

Jag undrar om den strategi som är landsomfattande. Har ni långsiktiga planer på att fördubbla eller kraftigt höja banavgifterna även på de statliga spåren? Frågan är relevant, för om banavgifterna dubblas eller höjs kraftigt kan Norrbotniabanans nyttjande bli markant lägre än vad som prognos-

tiseras. Så kan det bli. Jag vill därför gärna få ett svar på om det finns en strategi för att höja banavgifterna på de statliga näten.

Att en Norrbotniabana inte redan finns – en järnväg mellan Umeå och Luleå – kan vi framför allt tillskriva försvarspolitiska skäl och fruktan för en rysk invasion. Enligt antikustprincipen vill man vinna tid för att få styrkeuppbyggnad och valde därför att förlägga Norra stambanan många mil inåt land. Denna bana har tjänat oss väl. Den har varit av stor betydelse för godstransporterna i norra Norrland, men i dag ser läget annorlunda ut. Men det är uppenbart att statens infrastrukturinvesteringar inte hängit med.

Dessutom har det i decennier – av på den tiden goda skäl – drivits en politik där många järnvägar lagts ned. Det var bil och lastbil som ledde utvecklingen. Man pendlade inte långa sträckor till jobb, vilket är vanligt i dag. Miljö, utsläpp och hårt belastade vägar var inget som man behövde tänka på.

Det är nya tider nu. Jag är väl medveten om att järnvägsinfrastruktur inte byggs i en handvändning. Därför, fru talman, är de beslut som regeringen tar och de signaler man väljer att skicka otroligt viktiga för norra Norrlands fortsatta utveckling. Jag hade därför hoppats på mer klara besked från ministern kring Norrbotniabanan.

Sedan kan jag inte låta bli att komma in på Ostkustbanans usla standard. Man behöver verkligen rusta upp den för att få vettiga förbindelser mellan Sundsvall och Stockholm och redundans när det gäller den hårt nyttjade enkelspåriga Norra stambanan. Det behövs verkligen en modern standard på denna.

Jag hade hoppats på tydligare svar. Vi står bakom Norrbotniabanan och att den ska byggas ut, men vad säger Socialdemokraterna?

Anf. 72 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag måste säga att frånvaron av svar är fantastisk. Jag ställde en enkel fråga om hur Sverigedemokraterna framöver kommer att se på infrastruktursatsningarna och på järnvägssatsningar. Vi kan konstatera att det när Sverigedemokraterna får möjlighet att själva lägga fram förslag bara kommer förslag på vägar.

Vi kan dessutom konstatera att satsningarna på Norrbotniabanan, på Ostkustbanan och för den delen på sträckan Uppsala–Stockholm, om vi nu fortsätter längs kusten, är satsningar som initierades och lades in i nationell plan av en socialdemokratiskt ledd regering. På Ostkustbanan gäller den kanske viktigaste stora satsningen sträckan Gävle–Kringlan. Det är en satsning på ungefär 5 miljarder som ligger i nationell plan i dag.

Det här gör regeringen utifrån att Sverige under lång tid har underinvesterat i inte minst järnvägsinfrastruktur. Det åskådliggjordes väldigt tydligt under den tid vi hade en borgerligt ledd regering, som valde att lyfta ur Norrbotniabanan ur den nationella planen och låta bli att investera i järnvägen. Jag tror att vi på den tiden hade en finansminister som konstaterade att man inte skulle satsa på järnväg. Det finns ett antal citat som använts i kammaren vid ett flertal tillfällen.

Nu är det andra tider. Nu satsar vi på att bygga ut järnvägssystemet. Naturligtvis satsar vi också på att säkra kvaliteten i det svenska vägnätet och på att göra rekordstora renoveringar och reparationer i järnvägssystemet. Men vi gör även nyinvesteringar i Norrbotniabanan, Ostkustbanan, fyrspar mellan Stockholm och Uppsala och nya stambanor.

Detta behöver Sverige för att klara klimatomställningen, för det är fullt på spåren. Det är ju det som är utmaningen. När jag åkte det miljonte tåget för ett och ett halvt år sedan var det för att manifestera att det aldrig gått så många tåg på den svenska järnvägen. Men det är fullt. Våldigt många vill åka mer tåg. Tågboomen vi upplevde före coronan kommer att fortsätta efter coronan, det vill säga att fler vill åka tåg för att man vill åka klimatsmart och att fler företag vill skicka gods med tåget. Då måste vi också investera, och det är det vi gör i Sverige i dag. Vi gör den största järnvägs-satsningen någonsin.

Jag noterar att Sverigedemokraterna hittills inte har svarat upp mot kraven på ökade investeringar i järnvägen. När man har fått möjlighet att lägga fram förslag i Sveriges riksdag är det i princip bara vägsatsningar som funnits med.

Jag tror att Norrbottenbanan är otroligt viktig, och inte bara för norra Sverige. För mig är det en viktig nationell angelägenhet, inte minst med alla de investeringar som görs, men också för att en viktig och stor del av tillväxten i Sverige sker i norra Sverige. Vi är ett land med 10,2 miljoner invånare nu. Vi måste bygga ut vårt transportsystem så att det möter förväntningarna.

När det sedan gäller banavgifter är det viktigt att komma ihåg att Sveriges banavgifter kanske är bland Europas lägsta. Det skapar goda förutsättningar att utveckla järnvägstrafiken. Utmaningen för järnvägstrafiken handlar kanske snarare om kapaciteten – det är trångt på spåren. Den långvariga frånvaron av investeringar har gjort att det blir tuft när godstågen, pendeltågen och fjärrtågen ska samsas.

Det är skälet till att vi vill bygga nya stambanor längs Hässleholm, till Borås, till Linköping och till Norrköping för att avlasta Södra stambanan och Västra stambanan och där kunna se till att man får mer kapacitet för pendeltåg och godståg samt på samma sätt göra nyinvesteringen i Norrbottenbanan hela vägen. Det är viktiga nationella satsningar som sker under den här regeringens ledning för att vi ska säkra jobben och klara konkurrenskraften men också klara klimatomställningen.

Anf. 73 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Nu ska jag vara ärlig och säga att jag inte har mycket positivt att säga om regeringen Reinfeldt, men enligt en rapport från riksdagens utredningstjänst som jag har i handen satsade den regeringen betydligt mer pengar på att investera i järnväg än vad den tidigare socialdemokratiska regeringen gjorde. Rätt ska vara rätt.

Jämfört med Socialdemokraterna satsar vi i vår budget bland annat en halv miljard mer på järnvägsunderhåll och en halv miljard mer på vägunderhåll. Vi lägger också betydligt mer pengar, flera miljarder mer, på investeringar i infrastruktur, såväl järnväg som väg. Att vi utöver det har ett coronapakett för att rusta upp våra vägar som en åtgärd för att få skjuts på både ekonomin och sysselsättningen under coronan försöker infrastrukturminister Tomas Eneroth utmåla som något negativt. Annars är det egentligen klassisk socialdemokratisk politik att man satsar sig ur en lågkonjunktur. Förr var det så, men det verkar inte vara så längre. Nåväl!

Jag måste i alla fall konstatera att vi vill bygga klart Norrbottenbanan i dess fulla längd snarast möjligt. Jag har inte fått samma tydliga svar från infrastrukturministern om detta. Jag har heller inte fått något adekvat svar

på hur infrastrukturministern avser att göra med Ostkustbanan. Det är intressant hur de här två banorna hänger ihop. Infrastrukturministern får väl vara svaret skyldig på vad man har för intentioner och när Norrbottenbanan kommer att stå klar. Det kanske inte blir förrän 2050. Den som lever då får se.

Anf. 74 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kan konstatera att det är under den här regeringen, en socialdemokratiskt ledd regering, som Norrbottenbanan återigen har kommit in i nationell plan. Andra partier valde att lyfta ut den. Nu har vi tagit spadataget. Det är nu Norrbottenbanan både projekteras och börjar byggas. I januariavtalet finns uppdraget att bygget och planeringen av Norrbottenbanan ska intensifieras. Det är en otroligt viktig investering, inte bara för norra Sverige utan för hela Sverige.

Det är nu den största järnvägssatsningen i modern tid genomförs. Det görs för att vi behöver ställa om transportsystemen för att klara klimatkra- ven. Det görs för att vi ska kunna leva upp till våra åtaganden i enlighet med Parisavtalet. Men det görs också för att stärka konkurrenskraften i hela Sverige och se till att en befolkning på över 10,2 miljoner ska kunna ha goda möjligheter att transportera både sig själva och släktingar och vän- ner klimatsmart.

Det är nu det sker. Det är nu investeringarna sker, med 100 miljarder mer i nationell plan än när vi hade en alliansregering. Processen ser ut så att regeringen ska återkomma med en infrastrukturproposition under våren och med nästa nationella plan under 2022. Då ger regeringen besked om den fortsatta utvecklingen av det svenska transportsystemet. Men jag tror inte att någon tvivlar – ja, möjligtvis Patrik Jönsson, men ingen annan – på den här regeringens vilja att arbeta och säkerställa Norrbottenbanans framtid. Den är viktig för både norra Sverige och hela Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2020/21:435 om försäljning av tågbiljet- ter

Anf. 75 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig om jag och regeringen av- ser att vidta åtgärder för att underlätta försäljningen av tågbiljetter.

Det ska vara lätt att resa klimatsmart. Men att resa långa sträckor med kollektivtrafik kan innebära att resenären måste söka information eller köpa en resa i flera olika kanaler. Inom ramen för januariavtalet har ett nationellt biljettsystem analyserats i en utredning som lämnade sitt betän- kande i april 2020. Under sommaren har betänkandet remitterats, och ut- redningens förslag, tillsammans med synpunkterna från remitteringen, be- reds nu inom Regeringskansliet.

Enligt januariavtalet ska regeringen även agera för att göra det enklare att boka utlandsresa med tåg. I ett första steg har Trafikanalys genomfört en nulägesanalys. Regeringen driver därutöver frågan på europeisk nivå, inte minst under det pågående europeiska järnvägsåret. Avslutningsvis har

flera nättjänster utvecklats under senare tid som har gjort det lättare för resenärerna att boka sina biljetter. Frågan hur regeringen ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresor bereds fortsatt inom Regeringskansliet.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 76 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Tack så mycket för svaret, infrastrukturministern!

När det gäller den här frågan finns det åtminstone från vår sida en anledning att vara något ödmjuk. Det handlar om när man öppnade för konkurrens på tågmarknaden i Sverige. Vi valde en annan väg än vad de gjorde i Norge när de avreglerade sin järnvägsmarknad. Där lyfte de ut biljettförsäljningen i en separat enhet för att öppna upp och göra det lättare att boka alla olika konkurrenter i samma system.

Här valde man att behålla SJ. Om man tittar med facit i hand hade det nog varit bra att välja en annan lösning. SJ:s dominerande ställning och i det närmaste monopol när det gäller biljettförsäljningen har ställt till en del problem i och med att det väljer bort en del konkurrenter som inte har möjlighet att sälja sina biljetter via SJ:s bokningssystem. Det försvårar konkurrensen och missgynnar oss som resenärer när vi ska boka.

Trafikanalys rapport, som ministern hänvisar till, är mycket intressant. Där konstaterar man att situationen behöver ändras. Däremot säger Trafikanalys nej till någon form av statlig resebyråverksamhet eller bokningstjänst. Risken är att den behöver subventioneras. Den kan också konkurrera ut andra privata kommersiella aktörer som vill ha möjlighet att öppna för biljettbokning.

Som utredningen själv påpekar kan exempelvis problem uppstå till följd av behov av subventionering av den statliga resebyrån. Konstruktionen riskerar att snedvrider konkurrensen mellan aktörerna på den öppna resebyråmarknaden. Utmaningen är att öppna biljettbokningen av tåg.

Precis som ministern konstaterar är det både en nationell fråga och en EU-fråga. Även om det ändå finns svårigheter visar flyget att det går. Den marknaden består av en massa privata bolag som flyger över hela världen, med flygplatser, byten och olika gater. Ändå är det lätt för vem som helst av oss att boka biljetter med bara några knapptryckningar på flera olika plattformar och dessutom få en väldigt god översikt över vilka resealternativ som finns och till och med hur mycket koldioxidutsläpp som de genererar.

Det är viktigt att vi hittar något liknande system när det gäller tågbiljetter. Det är viktigt att vi som politiker pekar ut riktningen. Det måste vara lika lätt att boka en tågbiljett som det är att boka en flygbiljett om man till exempel vill åka till Italien.

Frågan är: Hur ser regeringens uppfattning ut? Pratar vi om ett nationellt biljettbokningssystem blir det den statliga resebyrån som Trafikanalys avråder ifrån. Är man beredd att öppna för en annan typ av försäljning där andra aktörer kan få plats på marknaden?

Det är en väldigt viktig principiell fråga hur man landar i den här frågan. Det kan avgöra ganska mycket framåt när det gäller att hitta olika varianter av kommersiella lösningar. Risken med en statlig resebyråverksamhet eller ett nationellt biljettbokningssystem är att man stänger ute andra aktörer som kan komma på smarta lösningar.

Anf. 77 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):
Fru talman! Tack, Maria Stockhaus, för engagemanget och interpellationen!

Jag tycker att det är viktigt. Man kan se bara under åren som har varit hur det utvecklats fler nya digitala plattformar för biljettförsäljning. Det hänger samman med det ökade intresset för tågresandet. Sedan är jag imponerad av hur SJ har arbetat. De har systematiskt under lång tid med egna resurser byggt upp en plattform som ger väldigt bra service till resenärerna.

Jag hoppas att det inspirerar andra bolag att också ta sitt ansvar i att bygga ut bra tjänster till kunderna. Det är så ett företag ska fungera. Här kan man känna en stolthet när ett statligt företag är väldigt framgångsrikt i att utveckla bra tjänster för oss som resenärer som gör att vi får bra bokningsmöjligheter både nationellt och, som jag förstår det, kanske nu framöver också internationellt.

Regeringen eftersträvar och vill utveckla mer resor till Europa och inte minst nattåg. Det är väl bara bra om vi kan få förenklade möjligheter att boka biljetter. Det finns fortfarande en del krångel kvar. Det är skälet till att vi både har tillsatt utredningen som nu remitterats om nationellt biljettsystem och gett uppdraget till Trafikanalys.

Jag delar uppfattningen att det inte är läge att nu skapa en statlig resebyråverksamhet. Jag tror att den tiden är förbi. Utgångspunkten måste vara att vi har flera olika aktörer som nu använder den information som finns tillgänglig för att hitta smarta och bra applikationer för Maria Stockhaus och mig när vi ska ta oss ut och resa både i landet och ut över världen. Det finns inga planer på att hitta den typen av organisation.

Däremot är det viktigt att man lär av erfarenheterna. Under europeiska järnvägsåret kan vi säkert få följa hur flera olika länder jobbar med sina olika biljettsystem. Jag hoppas att aktörerna internationellt inom EU hittar bättre möjligheter att dela information mellan varandra så att det blir lättare att hitta långa resor utan att behöva göra flera olika biljettköp.

Här är flyget en föregångare. Flyget har måhända en del annat att hämta när det gäller klimatarbetet. Men där har man också kommit igång. När det gäller biljettsystemet är flyget en förebild. Jag gläds nu åt att SJ och flera andra aktörer arbetar systematiskt med att förenkla biljettbokningssystemet och ge bra service till oss som resenärer.

Om jag ska vara ärlig tror jag också – men det kanske mer än en tro än en ståndpunkt från regeringen – att vi kommer att ha ett läge där resenärerna ställer ökade krav på service och information. Det gäller inte bara när man kommer fram utan också vad som händer under resan. Var finns det uppkopplingsmöjligheter? Nu sker ett digitalt skifte som skapar bättre möjligheter. Det kanske till och med är så att det kommer fram nya typer av serviceföretag som arbetar med att vidarebefordra och förädla den informationen.

Jag ser positivt på den utveckling vi har sett. Det tycker jag också att Trafikanalys visar i sin rapport. Här tas nu flera initiativ både från stora aktörer såsom SJ och från aktörer som kommer som nykomlingar på järnvägsmarknaden men som använder sig av den information som finns tillgänglig för att erbjuda bra paket och bra erbjudanden till kunder.

Eftersom detta i grunden kommer att förenkla förutsättningarna för fler att kunna resa klimatsmart är jag väldigt positiv till detta. Den tågboom som vi kunde se innan pandemin tror jag kommer att fortsätta. Fler vill

resa. Många längtar, inte minst nu, efter att resande blir möjligt. Men de vill resa klimatsmart. Låt oss hitta appar som sätter en tydlig deklaration på vilka resor som är klimatsmarta!

Prot. 2020/21:86
2 mars

Anf. 78 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Sj.se har skapat en del problem på marknaden. Det hade inte varit lika problematiskt om det hade varit tydligt att de säljer sina biljetter och möjligtvis kompletteringsbiljetter. När de väljer att ta med vissa av sina konkurrenter i sitt system och inte andra blir det problematiskt. Då styr de lite grann andra aktörers möjligheter att bidra med resor på lika villkor.

En önskan är att man kan renodla sj.se:s uppdrag alternativt under en övergångsperiod släppa in andra konkurrenter än det urval av konkurrenter som SJ tycker passar in i deras system. I dagsläget har det en utestängningseffekt.

Jag uppfattar det som att infrastrukturministern stänger dörren för en statlig resebyrå, och det tackar jag för. Det hade inte varit rätt väg att gå med tanke på allt det som händer inte minst på appmarknaden.

Det kan bli flera sådana lösningar, och mig veterligen är det fler som är intresserade av de mer välkända på flygsidan, utan att nämna några namn. Problemet är att det måste finnas ett business case för dem. Det måste finnas möjlighet att tjäna lite pengar på marginalen, precis som för vilken resebyrå som helst. Då finns det ett problem. Delvis handlar det om SJ:s höga krav när det gäller att få vara återförsäljare för deras biljetter, och där behöver man fundera över hur kraven ska se ut. Ska inte fler få möjlighet att sälja, och ska man inte öppna upp för det? Då kan man behöva diskutera vad SJ:s ansvar är om det händer någonting med de här aktörerna. Där behöver det göras någonting för att fler ska få sälja SJ:s biljetter.

Den andra biten är att om man ska åka från Årjäng till Hamburg, till exempel, behöver man också åka med regionaltrafik. Och de flesta regionaltrafikbolag vägrar att göra någon form av kickback eller ekonomisk lösning med rabatter eller annat för dem som eventuellt ska sälja deras biljetter.

Detta är också någonting som man behöver titta på, för det rimliga ska vara att jag ska kunna åka från dörr till dörr. Alla bor inte vid en järnvägslinje som går hela vägen, utan man kanske måste åka med lokaltrafik också. Då ska det vara lätt att få en biljett för helheten oavsett om det är flera aktörer, precis som det är när man växlar mellan flygbolag när man flyger.

Det där är en viktig fråga som har lyfts, och den är otroligt viktig om den här marknaden ska få fart och om de här aktörerna ska komma fram – de som verkligen vill hitta smarta lösningar till oss resenärer när vi ska boka tågbiljetter. De måste få vettiga ekonomiska förutsättningar, och där är det framför allt de offentliga aktörerna man måste fundera över. Hur ska man komma åt detta så att de är beredda att öppna upp för det här?

När det gäller frågan om biljettsystemet både på en EU-nivå och på en svensk nivå kan jag inte låta bli att tycka att det är där nyckeln finns till att få människor att åka mer tåg ute i Europa. Jag har själv försökt boka tågbiljetter i Europa, och det krävs en smärre doktorsavhandling för att lyckas med det. Det är också olika biljetter, vilket gör att det inte är någon som

Svar på
interpellationer

har ansvar för helheten i resan. Det är en massa osäkerhet om det händer saker och blir förseningar på vägen. Vem har ansvaret för att säkerställa att jag kommer fram? Det problemet har man inte när man flyger.

Det som händer på den här marknaden är märkligt. Man lägger hundratala miljoner på att upphandla tågresor som kommer att sluta i Hamburg eller Bryssel. Det är ändå väldigt mycket pengar, som skulle kunna läggas på annat när det här är en marknad som egentligen behöver öppnas upp med hjälp av en tydligare och enklare biljettförsäljning.

Anf. 79 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman och Maria Stockhaus! När det gäller upphandling görs ju den eftersom marknaden inte finns där. När det gäller upphandling av natttågstrafiken görs den för att det finns få kommersiella aktörer som tar den risken eller den utmaningen. Jag tror att staten där kan visa vägen genom att vi upphandlar, och då är det fritt för aktörer att vara med i den upphandlingen.

Vi visar vägen och öppnar nya resvägar, men det finns inget självändamål i att staten i förlängningen ska stå och garantera den här typen av resor. Jag hoppas ju att resandet ska ta vid så att det bärs på egna kommersiella villkor.

När det sedan gäller SJ:s biljettsystem är det naturligtvis SJ själva som avgör. Det här är bolagets egen verksamhet som de har utvecklat, och som jag tycker att man kan imponeras och inspireras av. SJ har utvecklat en service till kunderna som är väldigt väl fungerande. Jag hoppas att andra aktörer på både den svenska och den europeiska tågmarknaden ser detta och lägger egen kraft och egna resurser på att utveckla sina biljettsystem, alternativt att vi får nya aktörer på marknaden som vill hitta möjligheter att ge bra kunderbudanden. Där räknar jag med att marknaden kan agera och se till att man hittar nya vägar.

Som sagt: I grunden är jag positiv. Det är jag eftersom vi under de senaste åren har sett ett kraftigt ökat intresse för tågresandet. Inte minst har den här regeringen stimulerat detta. Det finns en nyfikenhet på nattåg ut till Europa och på utvecklingen och utredningen av ett nationellt biljettsystem för att underlätta resor inom Sverige mellan de olika kollektivtrafikområdena. Det finns ett stort intresse eftersom fler vill resa klimatsmart.

Det här är ett arbete som vi kommer att fortsätta med, och jag välkomnar att vi får med fler olika inspel och synpunkter i den diskussionen.

Anf. 80 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! SJ är ett statligt bolag som stänger ute konkurrenter på marknaden från biljettsystemet, vilket gör att det blir en snedvriden konkurrens. Ett statligt bolag kan man styra genom ägarstyrning från regeringen. Det är klart att SJ ska drivas på marknadsmässiga villkor, men när de medvetet tar in vissa konkurrenter och stänger ute andra från sitt biljettsystem kan jag nog tycka att man som statlig ägare borde agera.

I övrigt tackar jag för en bra debatt. Jag tror att vi båda två är väldigt intresserade av detta. Att jobba inom EU för att få ett biljettsystem och göra det enklare är någonting som vi moderater också driver. Jag har förstått att det inte är helt enkelt med tanke på att det finns många länder som inte har kommit lika långt när det gäller avreglering.

Men samtidigt är det oerhört tveksamt att man lägger pengar på att subventionera det som i stor utsträckning kommer att bli semesterresor med nattåg. Det finns andra saker i vår infrastruktur som det känns viktigare att lägga krut på, och då är det bättre att se till att vi får ett bra biljettsystem så att det är lätt att boka. Låt oss använda våra skattepengar på ett annat sätt så att vi kan lägga dem till exempel på det som vi diskuterade i radion i morse: att underhålla våra vägar eller vår räls, om man nu vill hålla sig till järnvägen.

Men jag tror att vi är överens om målsättningen, och den är att det ska vara lätt att boka tågresor – lika lätt som det är att boka flygresor ute i världen. Då är sj.se en nyckel, där företaget i dagsläget stänger ute sina konkurrenter. Det är någonting som man måste adressera när man tar fram ett förslag om ett nationellt biljettsystem. Det måste vara konkurrens på lika villkor, och man måste låta andra aktörer hantera övergripande biljettsystem som i så fall täcker in fler aktörer.

Anf. 81 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tror att vi är eniga, Maria Stockhaus, om att det är viktigt att utveckla bra möjligheter för kunder att köpa biljetter.

Men jag är som sagt imponerad av det arbete som SJ bedriver, och jag är stolt över att ett statligt bolag utvecklar bra biljettsystem och service till resenärerna. Det finns andra statliga bolag som också har möjlighet att ta eget ansvar och bygga upp egna plattformar för egna resurser. Jag tror att det är så en marknad fungerar; aktörerna har ett ansvar för att på bästa sätt utveckla egna plattformar, vare sig det är aktörer som har funnits på marknaden tidigare eller som kommer nytillträdande. Jag tror att det är så det bör fungera.

När det gäller nattågen beklagar jag att Moderaterna inte ser poängen med att staten ibland kan gå före för att öppna marknader. Nattågstrafiken ut till Europa har varit stängd under lång tid. Vi har haft en operatör, Snälltåget, som har gjort en otroligt bra insats. Men de har bara kunnat göra det under vissa säsonger.

Nu går vi in med offentliga medel och gör en upphandling som öppnar möjligheten för nattåg ut till Europa. Ambitionen är att det ska visa sig vara attraktivt och att fler väljer den vägen. Då är det inget självändamål att staten i förlängningen ska stå med upphandlingsmedel. Om det sedan finns aktörer som på goda kommersiella grunder kan bedriva trafiken är det väldigt bra. Men för att man ska komma igång tror jag att staten har ett ansvar.

På det sättet har Sverige som nation utvecklats väldigt starkt. Staten har ibland som beställare utvecklat nya tjänster och förutsättningar. Hela vår läkemedelsindustri, vår försvarsindustri och ibland också fordonsindustrin är bra exempel på detta.

Moderaternas motstånd mot nattågen förbryllar mig, för jag tänker att det ändå borde ligga i alla svenskers intresse att vi utvecklar bättre möjligheter till kontakter med omvärlden. Tack för en bra diskussion!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2020/21:381 om avverkningsanmälningar

Anf. 82 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Magnus Oscarsson har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att främja en effektivare myndighetshantering av ärenden i skogsfrågor, om jag har gjort något ställningstagande i relation till Skogsutredningens förslag att förkorta handläggningstiden för avverkningsanmälningar samt vilka initiativ jag ämnar ta för att främja att nya generationer blir skogsägare.

Regeringen har i regleringsbrevet till Skogsstyrelsen för 2021 gett myndigheten i uppdrag att inom ramen för det nationella skogsprogrammet genomföra åtgärder som ger konkreta förenklingar för företagare och är tillitsskapande i bemötande och service för att bidra till en hållbar näringslivsutveckling. Åtgärderna ska effektivisera skogsägarens kontakter med Skogsstyrelsen och andra myndigheter samt erbjuda bättre och enklare beslutsstöd som främjar ett aktivt och hållbart skogsbruk, så att det blir enklare att nå skogspolitikens produktions- och miljömål.

Nyligen har Skogsutredningens betänkande *Stärkt äganderätt, flexibla skyddsformer och naturvård i skogen* (SOU 2020:73) överlämnats till regeringen. Då Skogsutredningens förslag bereds i Regeringskansliet ska jag inte föregå denna process.

Jag vill framhålla betydelsen av att vi nu skapar rätt incitament för ett hållbart skogsbruk. De beslut vi fattar i dag ska beakta våra behov nu och i framtiden, vilket inkluderar att vi skapar förutsättningar för att nya generationer av skogsägare i Sverige ska kunna verka under goda förhållanden.

Anf. 83 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Med min interpellation vill jag lyfta ett problem som skogsägare möter runt om i Sverige, nämligen myndighetsutövningen.

Annette och Peter är två av landets många duktiga och noggranna skogsägare. Efter en omarrondering köpte de skog och behövde finansiera det med avverkning. Den köpta skogen var bedömd som produktiv skogsmark av Skogsstyrelsen. Så långt var det inga problem.

Men helt plötsligt tog det en ny vändning. Marken, som nyligen bedömts som produktiv skogsmark, ansågs nu av en ny handläggare vara föremål för inventering och granskning. Således mottogs krav från Skogsstyrelsen om naturvårdsavtal på skogsområdet, och på delar av skogsmarken väntade en administrativ mardröm. Avverkningsanmälan gjordes i januari 2020, och ganska omgående gavs då beskedet att området också innehöll fornlämningar och omfattades av fornminneslagen. Myndigheten gjorde också ett fältbesök.

Två månader senare meddelade myndigheten att man hade funnit 44 träd som markägaren, med hot om vite, inte fick avverka på grund av naturvärden. Detta var något som paret redan visste och hade framhållit i sin ansökan. Paret vände sig då till länsstyrelsen för att efterhöra konsekvenserna av att området omfattades av fornminneslagen. Länsstyrelsens besked var då att riskträd behövde tas ned, då de annars riskerade att skada fornlämningarna. Att inte fälla träden skulle innebära stora viten.

Efter att paret hade kastats fram och tillbaka mellan myndigheter med motstridiga besked fick de till slut, efter ett halvår, klartecken att avverka.

Under denna period har paret stått med lån vars ränta har verkat – lån som skulle ha betalats med de inkomster som en avverkning skulle ha inbringat.

Detta är en mycket märklig historia. Den ena myndigheten säger: Ni får inte fälla ett enda träd, för då blir det dyrt vite. Den andra myndigheten säger: Ni måste fälla träd, annars blir det dyrt vite.

Fru talman! Här kan vi tala om ett moment 22 – en total förvirring! Den Kafkaliknande process som paret har fått utstå illustrerar den verklighet som våra skogsägare har att hantera. Annette och Peter är inte ensamma om utdragna processer efter en avverkningsanmälan. Detta fall är bara ett i en mängd berättelser som jag har fått till mig. Det handlar om myndigheter som ändrar sina beslut, vilket gör att skogsägare känner sig otrygga i sin äganderätt. Som Annette och Peter säger: Hade de vetat om detta från början kanske de skulle ha gjort på ett annat sätt.

Jag menar att detta är ett exempel på myndighetsutövning som har gått över styr. Min fråga till statsrådet är: Vilka exakta åtgärder är statsrådet beredd att vidta för att främja en effektivare myndighetshantering av ärenden i skogsfrågor?

Anf. 84 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Magnus Oscarsson, för frågan! Det exempel som Magnus Oscarsson tar upp är naturligtvis inget som någon står bakom. Det är givetvis bekymmersamt för enskilda individer när de kommer i kläm.

Samtidigt har man som skogsägare och som näringsidkare ibland att förhålla sig till olika lagstiftning. Ibland kan regler bli motstridiga och skapa problem. Detta är något som vi successivt måste jobba med att undanröja. Det bästa sättet att göra detta på är genom att utveckla myndighetssamverkan ännu mer och också se över regler och jobba med regel-förenkling som instrument. Detta är något som den här regeringen gör väldigt brett.

Exempelvis har Tillväxtverket fått i uppdrag att titta på förenklingsåtgärder, och när det gäller myndighetssamverkan tror jag att det är 19 olika myndigheter man ska lämna förslag om. Inom livsmedelsstrategin har vi ett tydligt, konkret uppdrag som utvecklar detta för den sektorn.

När det gäller skogen, som ju det här exemplet handlar om, är en del i Skogsutredningen att titta på äganderätsfrågorna och stärka äganderätten. Då handlar det kanske inte i första hand om att undanröja krångel och hinder, även om det är en del i detta, utan mer om att säkerställa att man får en rimlig betalning för skog som man av olika skäl inte kan bruka.

Exemplet här handlar om att man både kan och inte kan bruka skogen. Framför allt är det väl handläggningstiden som är bekymmersam. Men även om det här exemplet nog är upprörande för alla som lyssnar vill jag säga att den normala handläggningstiden i dag är sex veckor om det gäller större volymer – jag tror att det gäller ytor över ett halvt hektar. I normalfallet tar det inte längre tid än så. I Skogsutredningen finns också förslag om att det borde bli tre veckor i stället, och det ingår givetvis i den beredningsprocess som nu pågår.

Jag kan också konstatera att detta normalt sett fungerar väl. Det fungerar betydligt bättre än i den här berättelsen. Det är ändå viktigt att ha med sig detta i den fortsatta diskussionen.

Exempelvis inkom 60 000 anmälningsärenden om avverkning under 2020. Bland dessa genomfördes 3 000 tillsynsärenden. Av dem ledde 600

till olika former av beslut, varav 218 handlade om förbud, exempelvis med anledning av förelägganden om fridlysta arter. För varje enskild näringsidkare som drabbas när det inte fungerar är det givetvis ett jättestort problem, men på totalen skulle jag ändå vilja säga att det fungerar rimligt väl.

Trots detta är det angeläget att vi fortsätter att jobba med framför allt myndighetssamverkan, som gör att man inte hamnar i en situation där olika storheter ställs mot varandra, som i det här exemplet.

Här har Skogsstyrelsen tagit egna initiativ för att utveckla ändamålsenlig myndighetshandläggning, och syftet med det är ju att automatisera och digitalisera en större del av ärendena, så att de går snabbare. Det handlar om de ärenden som det inte finns någon anledning att lägga så mycket tid på. Då frigör man tid för att mer effektivt kunna jobba med de ärenden som ska ha översyn. Då kan man både göra översynen snabbare och ha relevanta dialoger med exempelvis andra myndigheter och aktörer.

Frågan är alltså viktig. Det är inte acceptabelt när det inte fungerar. Men jag tycker att vi är på bollen.

Anf. 85 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Det är väl precis som ministern säger, att det fungerar i majoriteten av fall. Men tyvärr blir det fel då och då, inte bara för Annette och Peter. Det är bra, som ministern säger, att Skogsstyrelsen talar om detta, men jag tror ändå att det finns en hemläxa att göra. När de skulle köpa marken fick de ju klartecken att det var produktiv skogsmark. Helt plötsligt var det inte längre det.

Fru talman! Ministern pratade om Skogsutredningen. Den tycker jag är intressant. Den har nyligen lämnats över till regeringen. Det finns förslag på att nyckelbiotopsinventeringen ska upphöra. Det tycker jag är bra – riktigt bra. Det är många skogsägare som har drabbats hårt av att produktiv skogsmark har blivit biotopklassad. Markägaren äger skog, men ingen vill avverka biotopklassad skog, och inget skogsbolag vill köpa sådan skog.

Jag har haft tillfälle att lyssna på markägare som drabbats oerhört svårt av att få sin skog klassad på det sättet. Det kan exempelvis försvåra avsevärt för ett generationsskifte.

Fru talman! I dag märker jag att det finns en stor oro bland många markägare för att äganderätten är i fara. Jag tänker gå in lite på det, för jag är beredd att hålla med om detta. Om jag ägde mark med fjällnära skog skulle jag vara riktigt oroad över ett förslag från Skogsutredningen. Förslaget från utredaren är att staten ska ta över och köpa mark som i dag ägs av 5 700 skogsägare. Förslaget innebär att några kommer att få ersättningsmark av staten, ibland miltals från sin fastighet, men det gäller inte alla. De som inte blir erbjudna ersättningsmark kommer naturligtvis att få ersättning för sin skog, men that's it. Det kan vara fastigheter som har funnits i generationer, men enligt förslaget kommer staten att ta över marken och bli ny ägare.

Jag tycker att det låter fruktansvärt. Äganderätten sätts helt ur spel. Vad har den markägare som inte vill detta för val?

Mina frågor till ministern är: Kommer regeringen att gå vidare med detta förslag från Skogsutredningen om att köpa in fjällnära skogsmark? Vad kommer att hända med alla uppgifter som finns efter inventeringen av

skogsägarens marker? Kommer de att slängas, eller kommer de att finnas kvar för myndigheten att tillgå i framtiden?

Prot. 2020/21:86
2 mars

Anf. 86 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman och Magnus Oscarsson! Nu växlar Magnus Oscarsson över till att tala om Skogsutredningen, vilket väl i någon mening är rimligt givet att vi pratar om skog. Det är väl det som är den stora frågan på tapeten just nu.

Vi har nyligen fått Skogsutredningens slutbetänkande. Det kom strax före jul – den 30 november, tror jag. Vi skickade ut det på remiss för några veckor sedan, i mitten av februari. Det är alltså just nu ute på remiss. Jag kommer givetvis inte att sätta ned foten och föregå den processen, utan nu är det viktigt att man lyssnar in remissinstanserna. Det är också viktigt att vi har en politisk diskussion.

Jag tror att en av de absolut viktigaste sakerna är att vi skapar långsiktiga spelregler – det har under lång tid varit en avsaknad av detta – för skogen och skogsutvecklingen. Det kan vi bara göra om vi hittar en så stor minsta gemensam nämnare som möjligt mellan oss i politiken. Så är det, om man ska vara helt krass. Allting som inte har förutsättningar att leva mer än fyra år och som sedan ska utsättas för eventuellt nya regeringar eller nya majoriteter i denna kammare är per definition kortsiktigt. Det gäller särskilt om vi talar om skogen, där investeringarna många gånger är stora och utdelningen kommer långt fram i tiden.

Det är alltså en utgångspunkt. Vi ska lyssna på remissinstanserna, och vi behöver ha en seriös politisk diskussion om vad vi vill med skogen framgent.

Mitt ingångsvärde när det gäller Skogsutredningen är att man behöver se Skogsutredningen som en helhet. Jag noterar att många partier, i alla fall initialt, väljer att positionera sig utifrån sina ingångsvärden. Det kan jag tycka är rimligt. Men samtidigt är det så här: I en förhandling eller när man ska hitta en gemensam lösning handlar det sällan eller aldrig om att någon får precis som den vill. Jag tror ändå att vi kan komma överens om, Magnus Oscarsson och jag, att skogen har många stora värden som vi behöver beakta på ett klokt sätt tillsammans för att vi ska kunna leverera det som vi i politiken har ansvar för att leverera.

Självklart ska vi leva upp till internationella åtaganden. Vi ska skydda värdefull skog i enlighet med det som krävs av oss. Dock finns det en fråga som är en bisats till detta. Den gäller rapporteringen på nationell nivå kring hur mycket vi skyddar. Är vi bra, eller är vi dåliga? Rapporterar vi som andra länder rapporterar? Här har jag gett ett uppdrag att man ska göra en genomlysning av hur rapporteringen ser ut och jämföra med jämförbara och för Sverige intressanta länder i detta sammanhang. Och man ska komma med förslag om det är så att vi inte rapporterar på ett likvärdigt sätt. Då har vi fakta i botten när vi diskuterar frågan vidare.

Självklart är skogen viktig för klimat och klimatomställning. Skogen drabbas av klimatförändringar med en gång. Vi ser granbarkborreangrepp och skogsbränder som ett resultat av ett förändrat klimat. Man bidrar till klimatutsläpp i viss mån. Men framför allt kan man bidra till klimatomställningen. Ska vi fasa ut fossilt behöver vi ersätta det med kloka saker. Här är skogen en viktig del.

Svar på
interpellationer

Samtidigt står skogen, åtminstone för mig som socialdemokrat, också för jobb och tillväxt. Det perspektivet tycker jag delvis saknas i detta sammanhang. Vi behöver ha en diskussion om hur vi säkerställer att förädlingsvärdet i den svenska skogen är så högt som möjligt.

Sammantaget behöver man väga helheter.

Anf. 87 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för ditt svar! Jag tycker att det är relevant att gå in på Skogsutredningen, för det som Annette och Peter har upplevt handlar om äganderätten. Precis som ministern är inne på handlar det också om långsiktighet. De skulle veta att det de köpte var det de hade fått löfte om när de skulle köpa det. Jag tycker alltså att detta är väldigt relevant.

Äganderätten är en viktig fråga. Frågan om den inventering som är gjord är också viktig. Den frågan skulle jag gärna vilja få svar på. Vad tänker man från regeringens sida om det som har tagits in, så att säga? Ska det på något sätt gömmas eller slängas? Eller kommer det att finnas kvar för myndigheten att tillgå i framtiden?

Jag tycker att det är bra att ministern pratar så gott om äganderätten. Det tycker jag är jättebra. Dock anar jag att många är osäkra på om hela regeringen är lika tydlig som statsrådet. Företrädare för det andra regeringspartiet verkar ju ha en helt annan agenda, både när det gäller äganderätten och när det gäller att mer skog – det pratas faktiskt om tusentals hektar skog – ska förstatligas genom naturreservat.

Men jag ska gå tillbaka till Skogsutredningen. Ett annat förslag är att handläggningstiden när det gäller beslut om avverkning ska kortas, som ministern var inne på, från sex till tre veckor efter att avverkningsanmälan är gjord. Det är positivt, men den förkortade handläggningstiden föreslås emellertid villkoras med utökade kunskapskrav och utökat ansvar för skogsägare att redovisa vilka natur- och kulturmiljövärden som berörs av den aktuella åtgärden.

Att, som man vill i utredningen, belägga skogsägare med krav på kunskap som antingen måste inhämtas av dem själva eller köpas av konsulter lär ofrånkomligen höja tröskeln för människor i nya generationer att bli skogsägare. Det gäller såväl ekonomiskt som kunskapsmässigt.

Frågan är: Har statsrådet gjort något ställningstagande i relation till Skogsutredningens förslag om att förkorta handläggningstiden när det gäller avverkningsanmälningar och att det ska finnas ett kunskapskrav?

Anf. 88 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tror att fru talmannen hör att detta är en fråga som engagerar och berör. Tiden är knapp, egentligen för knapp för att ha en seriös debatt. Men, som jag sa tidigare, vi fick utredningens betänkande så sent som i slutet av november. Det är på remiss just nu. Jag tycker inte att det är seriöst att bryta ut vissa delar och tala om exakt hur man ska göra, för då har man föregått vad remissinstanserna tycker. Jag tycker heller inte att man kan föregå en politisk diskussion.

Däremot konstaterar jag, precis som Magnus Oscarsson, att flera partier, inklusive Magnus Oscarssons, snabbt positionerade sig väldigt tydligt i ett hörn i dessa frågor. Det tycker jag är olyckligt. Jag tycker att vi som politiker har ett ansvar att försöka se till att leverera en helhet.

Någonstans inbillar jag mig väl att det intresset ändå finns. Jag inbillar mig att vi alla förstår att vi måste både se till att säkra fungerande ekosystem och leva upp till de internationella åtaganden vi har, för om vi inte gör det blir vår skog inte säljbar på en marknad. Samtidigt är vi i Sverige duktiga på det här – vi ska inte köpa argumenten att utvecklingen är dålig eller går åt fel håll, för 60 procent av svensk skog är i dag redan certifierad, till exempel.

Just nu kan jag självklart inte svara på den konkreta frågan vad som händer med exempelvis nyckelbiotoperna. Utredningen föreslår att detta ska avbrytas, och regeringen har sedan tidigare avbrutit den utökade nyckelbiotopsinventeringen. Samtidigt är kunskap givetvis jätteviktigt för att vi ska kunna ta relevanta och bra beslut. Skogen ska räcka till mycket, och för att fatta rätt beslut – och framför allt för att skydda utifrån kvalitet och inte utifrån volym – är det givetvis viktigt att vi säkerställer att kunskapen kommer in på något sätt. Det ska dock vara på ett klokt och smart sätt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2020/21:382 om rapportering till nötkreatursregistret

Anf. 89 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Magnus Oscarsson har frågat mig om jag mot bakgrund av det som framförts avser att ta några initiativ för att utarbeta lättnader för Sverige i förhållande till EU-kommissionens påbud om sanktionsskalan för sent inlämnade uppgifter till CDB-registret samt om jag har gjort ställningstagandet att den sortens påbud harmonierar med den av riksdagen antagna livsmedelsstrategin.

Jag har full förståelse för att de sanktioner och avdrag som Magnus Oscarsson lyfter fram upplevs som betungande av jordbrukarna, och jag håller med om att reglerna behöver ändras. Det har vi också framfört till EU-kommissionen.

Djurregistret, CDB, uppfyller flera angelägna syften och behöver vara uppdaterat för att det bland annat ska kunna fungera som spårningsinstrument vid utbrott av djursjukdomar. I det här fallet handlar det även om att registret används som underlag för nötkreatursstödet och att det behöver vara uppdaterat för att utbetalningarna ska bli korrekta. Påföljderna för jordbrukarna när de inte rapporterar i tid måste dock vara rimliga. I den typ av system som vi använder för stödet finns det inget skäl till en så hård påföljd.

I Sverige har vi hittills inte tillämpat sanktionen på nötkreatursstödet vid sen rapportering till CDB. I en revision av genomförandet av EU:s gemensamma jordbrukspolitik i Sverige påpekade EU-kommissionen att Sveriges tolkning inte överensstämde med deras. Statens jordbruksverk vidhöll då den svenska tolkningen, men efter att ärendet gått till kommissionens förlikningsorgan tvingades vi ändra tillämpningen.

I höstas öppnade kommissionen upp den förordning som reglerar sanktionerna och föreslog vissa ändringar. Regeringen lade då fram konkreta ändringsförslag om att sen rapportering inte ska leda till sanktioner om man tillämpar ett stödssystem som vårt. Vi har också påpekat orimlig-

heten i att ärva förseelser från en tidigare djurägare och på så vis gå miste om stödet för det djuret. Vi har fört en dialog med kommissionen, men det är tyvärr svårt att få gehör – i synnerhet som andra medlemsstater inte tycks se dessa problem.

Kommissionens förslag innehöll ändå flera positiva ändringar av reglerna, bland annat en mildare sanktionsskala. Dessa regler har precis antagits och kan börja tillämpas redan för nuvarande stödperiod, som inleddes den 1 augusti 2020. Det exempel som tas upp i interpellationen kommer då inte längre att ge någon sanktion. Regeringen har förstås ställt sig bakom den ändringen.

Förenklingar och ett rimligt kontroll- och sanktionssystem är frågor som är prioriterade för regeringen inför genomförandet av den strategiska planen i nästa programperiod. I och med den nya förvaltningsmodell som föreslagits för EU:s gemensamma jordbrukspolitik ges medlemsstaterna ett större utrymme att utforma politiken, och det skulle kunna ge oss vissa möjligheter att anpassa kontroll- och sanktionssystem till svenska förutsättningar. Hur stor förändring vi kan göra i praktiken är ännu oklart, men det är något som regeringen och Statens jordbruksverk undersöker.

Både i EU-förhandlingarna och i det svenska genomförandet prioriterar regeringen arbetet med att effektivisera regelverk och undvika onödig administration. Denna prioritering ligger helt i linje med livsmedelsstrategins mål om ökad konkurrenskraft, där förenkling av regelverk är en viktig del.

Anf. 90 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Vi kör på med nästa interpellationsdebatt här, och jag tackar statsrådet för svaret.

För den som har nötkreatur föreligger skyldighet att rapportera uppgifter till nötkreatursregistret, CDB. Rapportering ska göras vid födselar, försäljning, export, köp, import, slakt, avlivning av djur och förflyttning av djur till en annan djurhållare. Kalvar ska rapporteras 20 dagar efter sin födsel, och övriga händelser måste rapporteras in 7 dagar efter att de inträffat. Om djurhållaren inte rapporterar till CDB 7 dagar efter en in- eller uthändelse går djurhållaren miste om det nötkreatursstöd som djuret berättigar till.

Sedan 2015 gäller att den som mottar ett nötdjur som den tidigare ägaren rapporterat in till CDB för sent mister kreatursstödet för djuret. Man ärver alltså någon annans förseelse. Men det är inte nog med det, utan på Jordbruksverkets hemsida står följande: Vid årsskiftet 2020/21 blir det dessutom avdrag på jordbruksstöden om någon av parterna inte har rapporterat alla djur till CDB i tid.

För jordbrukaren framstår hetsen att på 7 dagar rapportera in uppgifterna till CDB som en kontrast till att bonden själv får gå och vänta, ibland i flera år, på försenade utbetalningar av EU-ersättningar. Det läggs också till allt annat man som jordbrukare måste rapportera och redovisa, vilket är mycket. För jordbrukaren innebär indragna EU-stöd ett tungt slag mot en redan skör lönsamhet. Vid minsta misstag blir bestraffningen hård och ett ekonomiskt slag mot jordbrukaren. Det finns ingen felmarginal över huvud taget.

På ministerns svar verkar det som att det inte blir någon ytterligare sanktion, som Jordbruksverket skrev om på sin hemsida. Innebär det att ett

misstag som är begånget inte ligger till grund för minskad ersättning? Är det i stället blankt papper som gäller? Det vore i så fall väldigt glädjande. Kan statsrådet redogöra för exakt hur det ligger till i det här fallet?

Prot. 2020/21:86
2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tror att jag och Magnus Oscarsson är väldigt överens i den här frågan. Utifrån ett svenskt perspektiv är detta egentligen mer en teknisk fråga där Sverige och EU-kommissionen har olika syn på hur man bör tillämpa sanktionssystemet.

Skälet till att Sverige inte har tillämpat sanktionssystemet tidigare är att vi – rimligen, givet att andra länder inte delar vår syn på detta – har ett annorlunda system än andra länder. Vårt ingångsvärde är att vi följer alla i systemet oavsett, vilket innebär att det inte går att fuska i vårt system. Därför har vi inte heller tillämpat sanktionen förrän vi fick backning av kommissionen, som inte accepterar att vi har den hållning vi har.

Detta sammanfaller med att kommissionen gör vissa lättnader i hur stödsystemet ser ut. Jag förstår att detta blir svårt och förvirrande för den enskilde lantbrukaren, för även om det blir lättnader i systemet i form av mindre hårda sanktioner – exempelvis gör man ett undantag och säger att mindre fel som rör ett till tre djur inte behöver beläggas med sanktion, vilket innebär att lantbrukaren inte skulle behöva bli belagd med sanktion i just det exempel du tog upp, Magnus Oscarsson – sammanfaller det med att Sverige ändå behöver införa sanktionsskalan. Det innebär alltså att en svensk bonde ändå får sanktioner. Det blir nya regler att förhålla sig till, och om bonden inte rapporterar i tid blir det konsekvenser som inte fanns tidigare. En svensk bonde har ju aldrig upplevt de ännu hårdare sanktioner som fanns, så även om sanktionerna görs mildare beläggs bonden med en sanktion som inte har funnits tidigare.

Det här är bekymmersamt. Vi har lagt mycket möda och tid på att försöka förklara för kommissionen varför det här är ett dåligt system utifrån ett svenskt perspektiv. Jordbruksverket drev så långt som det var möjligt att vi skulle få ha vårt undantag, men man fick inte gehör för detta.

Vi har i CAP-förhandlingarna drivit att små fel inte ska leda till stora sanktioner. Det har varit mer kopplat till tvärvillkorsdiskussioner, men det är relevant också på det här området. Självklart ska det finnas sanktioner om det finns regler, men de måste stå i proportion till felet som begåtts.

Jag anser att två saker är viktiga. Den ena är att undersöka alla möjligheter att utnyttja det nya regelverk som denna nya CAP kommer att bygga på. Den kommer inte att detaljstyra lika mycket, hoppas vi, närilogförhandlingarna är färdiga. I stället ska det ske målstyrning, och därmed ges nationerna en uttalad större möjlighet att utforma sina egna nationella strategiska planer. Vi hoppas att dessa frågor kommer att omhändertas, men det är svårt att säga eftersom frågorna inte är färdigförhandlade än.

Den andra saken handlar om att fortsätta att utveckla de verktyg som redan finns, exempelvis påminnelser. Jordbruksverket har en tjänst som innebär att du kan få sms-påminnelser vid varje tillfälle som du bör rapportera. Det funkar väl – i de fall det kan funka väl, får jag väl säga. Du måste ha gjort första rapporteringen för att det ska funka. När en kalv är född vet inte Jordbruksverket om det förrän det har blivit registrerat första gången. När du väl har registrerat en gång finns det en automatik. När ett djur är sålt vet inte Jordbruksverket om det förrän det har fått den första

rapporteringen om att djuret är sålt. När väl verket har fått rapporten funkar påminnelser på ett bra sätt.

Anf. 92 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Jag tycker att ministrarnas svar visar på att regeringen agerar, och det är viktigt. Dock tror jag att många känner en otrygghet kring vad som gäller framåt, och det är viktigt att få ut informationen från Jordbruksverket till våra duktiga jordbrukare.

Låt oss samtala lite om livsmedelsstrategin, som jag tror att ministern diskuterar mycket. I juni i år är det fyra år sedan en enig kammare antog livsmedelsstrategin, och det var ett mycket viktigt steg i rätt riktning.

En bonde har sagt till mig att politiken förut talade om att avveckla svenskt jordbruk, och nu talar politiken om att utveckla jordbruket. Det är en stor skillnad. Grundstenarna var att det ska bli mer lönsamhet i jordbruket, att stärka konkurrenskraften och att öka självförsörjningen med livsmedel. En del i att klara detta var att se över regelkrånglet och den stelbenta byråkratin.

Vad har hänt sedan vi antog strategin? Det finns ett exempel som vi talar om i kväll, med tanke på det stelbenta. Ministern är inne på att det är mycket oklart med EU, men samtidigt kan jag tänka mig att regeringen kan steppa upp lite.

För mig framstår påbuden och byråkratin som en kontrast till den livsmedelsstrategi som vi har antagit. Kan ministern peka på åtgärder som är gjorda för att minska regelbördan?

När jag talar med jordbrukare runt om i Sverige säger alla samma sak, nämligen att lönsamheten måste öka. Varför ser vi fortfarande efter snart fyra år att livsmedelsstrategin inte gör någon skillnad för oss på gårdsnivå? Jag vet att statsrådet måste ha mött samma frågor från jordbrukare. Vad gör ni? Peka på exempel som har gjort skillnad. Kan ministern peka på tre områden där livsmedelsstrategin hittills har gjort skillnad för svenska jordbrukare på gårdsnivå?

Anf. 93 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Både jag och Magnus Oscarsson diskuterar ofta och gärna livsmedelsstrategin. Jag tror att en del i framgången är att vi är många som gör det. Jag delar Magnus Oscarssons bild av att det var enormt avgörande att Sverige för första gången någonsin fick en långsiktig strategi för hur vi ska utveckla svenskt jordbruk. Jag menar att ett skäl till att exempelvis länder som Danmark, Belgien, Holland och Tyskland, som är lika oss i mycket annat, ändå har haft ett högre förädlingsvärde och varit mer framgångsrika i att utveckla sektorn, är att de samlat sig nationellt runt dessa frågor. Det var inte en dag för tidigt när strategin antogs.

En strategi är till sin natur långsiktig. Mycket av de problem med lönsamhet som vi ser i dag beror på att vi inte gjorde rätt investeringar för fem, tio, femton eller tjugo år sedan. Mycket av det vi gör nu kommer inte att synas dag ett för lantbruket.

Med detta sagt gör vi ändå ett antal olika saker som borde få genomslag på gårdsnivå här och nu. En sådan fråga är exempelvis regelfrågorna. Det finns tydliga uppdrag till en rad olika myndigheter, med Tillväxtverket i spetsen, att jobba med att förenkla reglerna, förenkla myndighetskontak-

ter, att inrätta samordningsfunktioner mellan myndigheter så att man slipper lämna uppgifter vid flera tillfällen. Vi har i närtid fattat beslut om efterhandsdebitering av livsmedelskontroller. Det är en konkret sak. Vi har vidare tydligt jobbat med exportfrågor.

Om vi ska prata lönsamhet handlar det om att säkerställa att det finns en marknad som vill betala. Sveriges marknad är liten, särskilt om man vill jobba med högförädlade produkter som ska betinga ett stort värde. Då behöver man säkerställa att man kan ta marknadsandelar i världen på området, vilket är en ambition i livsmedelsstrategin.

Exporttillträden har varit mycket viktiga. Där finns exemplet att man förra året fick till ett exporttillträde med Filippinerna, som innebär att vi kan exportera styckdetaljer som inte efterfrågas på den svenska marknaden. De mals ned och kan sedan säljas till ett högre betingat värde, och det innebär att man ökar lönsamheten i det svenska jordbruket. Vi tittar på marknader för att utveckla denna möjlighet. Till exempel är Singapore och Vietnam intressanta marknader i sammanhanget, och det finns långtgående arbete igång på området. Det finns också fler, och det är ett ständigt pågående arbete.

Jag tror fortfarande att man inte ska tappa fokus från långsiktigheten i detta. Jag förstår behovet av att se resultat här och nu, men jag tror att det som på riktigt gör skillnad över tid är att stärka förädlingsvärdet och försättningsarna för förädlingsvärdena i den svenska livsmedelsproduktionen.

Ett område som enligt min mening har varit underutvecklat över tid jämfört med andra för Sverige viktiga sektorer är forskning och innovation. Därför är det glädjande att i den forsknings- och innovationsproposition som nyligen lades fram av Matilda Ernkrans får de gröna sektorerna betydligt större tillskott än tidigare via Formas för livsmedelsutveckling. Det är fråga om mer än 500 miljoner under en fyraårsperiod.

Anf. 94 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Jag tackar för svaret, ministern, som innehöll intressanta saker.

Jag förstår jordbrukare i Sverige som känner frustration. Det pratas om allt som händer, men det händer inget i deras plånböcker. Jag förstår frustrationen, och här skulle regeringen behöva snäppa upp. Kristdemokraterna har förslag på vad som kan göras för att stötta och hjälpa svenska jordbrukare.

En annan sak som jag tänker på och som ministern är inne på är att vi inte är de första att göra det här. Alliansregeringen tog också bort regler. Nu har vi tagit bort regler! sa man – och så kom det två nya. Man tar bort en regel, och så kommer det två nya. Det är det som är så svårt, och det är det som ministern möter. Det är det som ministern är inne på: Man underlättar, och så kommer det ännu tuffare regler. Det är såklart inte bra.

Vad jordbruket efterfrågar är tydlighet och enkelhet. Det ska vara lätt att göra rätt. Så upplever man inte att det är i dag, utan man upplever att regelverken ökar och byråkratin växer samtidigt som lönsamheten minskar och inte stärks.

Jag tror att det är jätteviktigt att regeringen funderar på hur man ska kunna visa på det här. Jag hör när jag träffar jordbrukare att det är viktigt att man gör det nu.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Jag kommer att ha Mjölakens dag här i riksdagen den 17 mars, fast den blir digital den här gången. Frågan om regelkraven och livsmedelsstrategin kommer att vara huvudfrågan i år. Det ska bli intressant att se vad vi kommer fram till den dagen med alla mjölkbönder.

Anf. 95 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Magnus Oscarsson, för en bra debatt om en viktig fråga! Jag ska lite kvickt försöka spänna över så många saker som möjligt som jag inte hunnit med så här långt.

För att börja med regelfrågan kan jag bara konstatera att ja, den frågan är jätteviktig. Men jag tror att mycket av lösningen, också givet det Magnus Oscarsson säger, handlar om att skapa bra system för att göra det enkelt att göra rätt.

Vi pratar om att producera livsmedel – något som människor ska stoppa i kroppen – och djurhållning och så vidare. Jag tror att alltmer medvetna konsumenter, som är viktiga som målgrupp i att driva utvecklingen av svensk produktion, också kräver att det ska finnas trygghet och säkerhet kring det.

Lägg till det att vi harmoniserar med en omvärld. EU är inte mindre byråkratiskt än Sverige utan mer byråkratiskt, och ska man exportera till nya marknader ska man förhålla sig till nya regler och så vidare. Digitala system och plattformar som gör det enkelt tror jag är det absolut viktigaste i det här sammanhanget, och där satsar vi också.

För att gå vidare till lönsamheten vill jag bara konstatera att utvecklingen går åt rätt håll. Vi ser ett trendbrott för första gången på väldigt länge, då lönsamheten nu ökar i de flesta sektorer – trots corona, faktiskt. Man ska givetvis inte säga att det bara är en effekt av livsmedelsstrategin, men jag tror att den bidrar.

Exporten ökar tydligt. Exportvärdet har ökat med mer än 10 miljarder sedan 2017. Trots det har vi som mål och ambition att det ska öka från 30 procent till 50 procent, så vi är på intet sätt i hamn. Men när man mäter hur det går för svenskt jordbruk ser man att alla parametrar visar på en antingen oförändrad eller positiv utveckling från en stillastående eller negativ – de senaste 20 åren, i alla fall. Det är så långt jag har mätstatistik. Det tycker jag att vi ska ta med oss och kommunicera gemensamt, för det skapar också framtidstro i den här branschen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellation 2020/21:386 om trygghetsskapande åtgärder för lantbrukare

Anf. 96 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Marlène Lund Kopparklint har frågat mig hur jag ämnar verka för att stärka tryggheten för lantbrukare med djurhållning på landsbygden och hur jag ämnar verka för att uppmuntra nyetablering av lantbruk med djurhållning på landsbygden.

Jag håller med om att det är viktigt med en levande landsbygd och att goda förutsättningar behövs för att starta och bedriva lantbruk med djurhållning i Sverige. Låt mig understryka att regeringen ser allvarligt på att någon för att uppnå politiska syften trakasserar, hotar eller i värsta fall skadar andra människor. Samhället måste arbeta på bred front med dessa frågor.

Regeringen har vidtagit ett antal åtgärder för att den här typen av brott ska hanteras effektivt av rättsväsendet. Inom Regeringskansliet pågår till exempel ett prioriterat arbete med att se över bestämmelserna om hemfridsbrott och olaga intrång. I arbetet ingår att överväga straffbestämmelsernas tillämpningsområde, om kvalifikationsgrunder för grovt brott bör införas och om straffskalorna bör skärpas. Ambitionen är att förslag ska skickas på remiss till berörda myndigheter och organisationer för synpunkter under våren.

Vad gäller rovdjursangrepp anges i propositionen *En hållbar rovdjurspolitik* (prop. 2012/13:191) att Sverige ska uppnå och bibehålla en gynnsam bevarandestatus för rovdjursstammarna samtidigt som tamdjurshållning inte påtagligt försvåras och socioekonomisk hänsyn ska tas. Statistiken visar att rovdjursattackerna på tamboskap har minskat de senaste åren, bland annat därför att djurägare har satt upp rovdjursavvisande stängsel.

Avgörande för att fler ska vilja satsa på jordbruk är att det är attraktivt och lönsamt. Den nationella livsmedelsstrategin med sikte mot 2030 har som övergripande mål en konkurrenskraftig livsmedelskedja där den totala livsmedelsproduktionen ökar samtidigt som relevanta nationella miljömål nås i syfte att skapa tillväxt och sysselsättning och bidra till hållbar utveckling i hela landet.

Handlingsplanerna för livsmedelsstrategin innehåller satsningar på ett stort antal åtgärder som vidtas på både nationell och regional nivå för att säkerställa generellt goda företagsvillkor för livsmedelskedjan. I handlingsplanen del 2 för livsmedelsstrategin finns långsiktiga åtgärder motsvarande 122 miljoner kronor årligen till och med 2025. Dessutom gjordes extra satsningar på totalt 114 miljoner kronor under 2020. Genom budgetpropositionen för 2021 tillfördes ytterligare 74 miljoner kronor för 2021 för att förstärka arbetet med livsmedelsstrategin, och för åren 2022 och 2023 beräknas motsvarande belopp. De föreslagna åtgärderna utgör tillsammans en handlingsplan del 3.

Även i arbetet med den framtida gemensamma jordbrukspolitiken är företagets villkor och regelförenkling en viktig utgångspunkt. Regeringen har gett Statens jordbruksverk i uppdrag att lämna förslag på framtida åtgärder. I uppdraget ingår att föreslå åtgärder för nyetablering och för att underlätta generationsväxlingar. Det kan bland annat handla om startstöd, inkomststöd och investeringsstöd riktat till unga.

Regeringen har också gett Statens jordbruksverk i uppdrag att inrätta en förenklingsgrupp med företrädare för både företagare och myndigheter som ska bistå verket med analyser och förslag för att ytterligare förenkla den framtida jordbrukspolitiken.

Min bedömning är att dessa åtgärder sammantaget kommer att bidra till en bättre trygghet och att underlätta nyetableringar på det sätt som Marléne Lund Kopparklint efterfrågar.

Anf. 97 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Först och främst vill jag tacka ministern för svaret.

På den svenska landsbygden finns många människor som bedriver lantbruk med djurhållning. Tyvärr finns det i dag flera hinder som försvårar. Det är onödiga regelverk som är krångliga och dokumentation som tar mycket tid som annars skulle kunna läggas på att utveckla verksamheten.

Det har också kommit signaler om att när en lantbrukare råkar ut för upprepade incidenter – extern påverkan som djurrättsaktivism, rovdjursangrepp etcetera – som sätter stopp för verksamheten är det svårt att få snabb hjälp från staten och hjälp med förebyggande åtgärder så att det inte ska upprepas.

Jag skulle vilja stanna kvar vid rovdjursangrepp, givet att jag kommer från Värmland.

Fru talman! Jag undrar om landsbygdsministern verkligen har stannat upp och funderat över varför alla dessa frågor om vargen väcks hela tiden. Det är ju för att det är ett stort antal människor, tillika väljare, som upplever en enorm otrygghet och kontaktar oss förtroendevalda för att få gehör. Man känner rädsla, frustration och hopplöshet.

Fru talman! Vi måste någon gång komma vidare i rovdjursdebatten, denna evighetslånga debatt, inte minst för att människor på landsbygden ska få förtroende för riksdagen och för att vi sätter deras trygghet i första rummet.

Det tragiska i det hela är att regeringen inte tar denna fråga på allvar. Det är konstigt, för en levande landsbygd är viktig för Sverige. För att den ska bli det är det viktigt att såväl nya som gamla lantbruk både inspireras och uppmuntras att driva företag och att man känner sig trygg i att driva dessa företag. Detta är fundamentalt för att ge andra människor inspiration att ta steget att starta nya företag eller ta över och driva familjeföretag som går i arv.

Nu är det så att vargen skapar stor oro och skada på landsbygden, i synnerhet i mitt län. Vi får ofta höra om fårfarmare vars djur blir angripna, om tackor som kastar sina foster och inte blir dräktiga och om jägarkåren – som reglerar viltstammen – som får sina jakthundar dödade eller lemlästade. Förskolor håller barnen inne om dagarna av rädsla för att det stryker varg i skogen precis utanför.

Fru talman! Hur långt ska det egentligen gå innan regeringen börjar sätta landsbygdens människor och tamdjur före vargen? Och vad blir konsekvenserna när trygghetsfrågor inte tas på allvar? Det är en viktig fråga att ställa. Men jag tror inte riktigt att regeringen vill höra svaren, och därför ställs aldrig frågan.

Sedan finns diskussionen om att vargattackerna minskar. Men det är inte så konstigt att attackerna på lantbruksdjur minskar när människor lägger ned sina företag i till exempel Värmland och andra vargtäta län i Sverige för att de inte orkar med rädslan och de påfrestningar som uppstår under en vargattack och efteråt. Finns det inga djur att attackera blir det ju heller inga attacker. I stället ger vargen sig på vilda djur på ett helt annat sätt.

Använder man den argumentationen är man alltså dåligt påläst. Vargattackerna minskar i takt med att lantbruken lägger ned sina verksamheter. Attackerna ökar i stället på de vilda djur som finns i skogen, och det syns inte i statistiken.

Anf. 98 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för debatten och svaret till Marlène!

Sverige står inför ett vägval. Det handlar om att vi vill skaffa fler jobb på landsbygden, hålla igång en matproduktion och ha en levande landsbygd där människor har möjlighet att leva och att utveckla sina företag.

Ett stort problem i bilden där ute är vargen. Den här regeringen har handgripligen släppt iväg vargen. Vi tog ett beslut 2013 om att vi skulle ha 170–270 vargar i Sverige. I dag finns det någonstans mellan 400 och 450 vargar. Det är betydligt fler än Finland har, och det är också på en betydligt mindre yta än den där Finland har sina vargar.

Dessutom har regeringen genom sitt arbete med Naturvårdsverket tillåtit även den myndigheten att släppa iväg till över 300 vargar. Och nu är man uppe i ett betydligt större antal vargar än de 170–270 som var meningen.

Då måste man börja välja. Vad vill vi ha i Sverige? Vill vi ha en matproduktion och en levande landsbygd, eller vill vi ha en växande vargstam? Den här regeringen har tydligen, fru talman, valt att låta vargstammen gå före.

Jag hoppas att ministern har besökt flera av våra vargdrabbade gårdar och tagit lärdom av detta – där djuren är rivna, skadade, dödade och skrämde till att kasta sina foster, eller har svårt att bli dräktiga igen efter en vargattack. Med låg lönsamhet håller människor våra marker öppna. Betade ängar och skogar skapar biologisk mångfald, och samtidigt produceras mat. Dessa människor blir uppgivna efter vargangrepp och överväger att sluta med sin produktion.

Fru talman! Dessa människor tvingas leva med vargen. De tvingas åka hem från sin resa med oron i halsen för att djuren kan vara skadade eller dödade.

Fru talman! I århundraden har vi jagat och hållit efter vargstammen i Sverige för att landsbygden ska kunna ha drägliga villkor, men den här regeringen sätter vargen framför landsbygdens djur, den biologiska mångfalden, matproduktionen, betade hagmarker och människor på landsbygden. Kort och gott: Den här regeringen är beredd att köra över landsbygden och värna vargen.

Fru talman! Jag vill också ta upp ett annat problem när det gäller vargen. I samband med trafikolyckor då man tvingas göra ett eftersök med hund måste man ofta släppa hunden för att den ska ställa det skadade djuret så att det kan avlivas. Nu finns det eftersökspatruller som vägrar att släppa sina hundar i områden där det finns varg. Detta innebär onödigt lidande för de djur som blivit påkörda av bilar och andra fordon. Det blir alltså omöjligt att genomföra eftersök.

Vargstammen måste ned i Sverige, och regeringen måste tydligt tala om ifall vi ska följa det beslut vi har tagit i riksdagen om 170–270 vargar eller släppa iväg det och låta vargstammen växa i hela Sverige.

Anf. 99 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack till Marlène Lund Kopparklint för en väldigt viktig fråga! Ledamotens fråga spände över flera områden, och jag tycker att det är ytterst relevant att tala om en helhet när det gäller att man som näringsidkare inom de gröna näringarna ska kunna känna att man har goda villkor för att bedriva verksamheten. Det handlar exempelvis om att politiken och

staten tydligt tar ansvar när man utsätts för brott eller trakasserier på grund av att man håller djur.

Som jag sa i mitt anförande har regeringen gjort ett antal olika saker på detta område. Det handlar till exempel om att underlätta för kameraövervakning och ta bort tillståndsplikten för den och att hantera minimistraffet för olaga hot. Straffskalan för grov skadegörelse skärptes 2017. Man har gett i uppdrag till Polismyndigheten att jobba tillsammans med Säpo när det gäller dessa frågeställningar för att ta fram adekvata och relevanta hotbilder på området och modeller för hur man på bästa sätt förebygger och hanterar denna typ av hot, som inte ska förekomma och inte kan accepteras.

Inom Regeringskansliet pågår just nu en gemensam beredning gällande en översyn av bestämmelserna om hemfridsbrott och olaga intrång. Här är ambitionen att vi ska kunna remittera förslag under våren. Detta är viktigt och bra, och det är en del i att skapa goda förutsättningar.

Sedan lyfter Marlène Lund Kopparklint också upp behovet av att jobba med regelförenkling. Det gör vi på ett väldigt tydligt sätt inom ramen för livsmedelsstrategin, som i sin handlingsplan del 2 hade detta som ett av sina fokusområden. Vi har gett myndigheter en rad olika uppdrag som handlar om att jobba med detta. Jag tror, som jag sa i den tidigare interpellationen, att det är jätteviktigt att man tittar på att man har både ändamålsenliga och bra regler och verktyg för att göra det lättare att göra rätt.

Detta handlar om produktion av livsmedel. Jag tror att det alltid kommer att vara en ganska regeltung bransch. Det finns krav från konsumenter, man hanterar djur, det ska vara säkert och man fungerar på en global marknad.

System som innebär att man bara behöver lämna uppgifter en gång och att det automatiseras och skapas digitala plattformar – alltså verktyg som gör det lättare – är prioriterade och viktiga, och ett sådant arbete är på gång. Det senaste exemplet är att fem myndigheter nu tittar på att göra det enklare med miljötillstånd, kopplat specifikt till denna bransch.

Sedan lyfter Marlène, tillsammans med Sten Bergheden, också upp problematiken med rovdjur. Jag har stor respekt för att den som är näringsidkare på landsbygd där det finns rovdjur upplever att detta är jätteproblematiskt. Jag delar däremot inte bilden att regeringen inte gör något. Vi har tvärtom gjort väldigt mycket på detta område.

Nu är min tid strax slut. Jag förutsätter att resten av inläggen också kommer att handla om varg, så jag återkommer i mitt nästa inlägg till vad vi har gjort på detta område.

Anf. 100 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Det är bra att regeringen har gjort de insatser som landsbygdsministern räknar upp. Men det finns en lucka: rovdjurspolitiken.

Jag hoppas också, precis som riksdagsledamoten Bergheden, att landsbygdsministern har varit i kontakt med människor som lever med vargen runt husknuten eller som har fått sina lantbruksdjur sönderslitna. Jag undrar om ministern har lyssnat på familjen i Skåne som kom ut med sina barn för att köra dem till skolan och fann barnens älskade får dödade och plågade av varg. Den ilska, frustration och sorg som de kände är svår att beskriva med ord om man inte själv har upplevt detta.

Frågan är vad alla dessa människor känner när regeringen i stället för att skapa trygghet vrider på kranen lite till och släpper ut ännu mer av den otrygghet som följer med en ännu större vargstam, dessutom i strid mot tidigare riksdagsbeslut.

Jag vill påstå att proppen har gått ur helt sedan Socialdemokraterna satte sig med Miljöpartiet i knät och lät dem hålla i rodret. De har påverkat hur rovdjurspolitiken ska formas. Ni har gjort det tillsammans, men Socialdemokraterna gör ingenting åt det – trots att man vet om problematiken.

Ett tydligt bevis på att politiken inte är hållbar får man när man tittar på mitt hemlän Värmland. Ser man på kartan över hur många vargrevir som finns där förstår man hur skadlig den rovdjurspolitik som förs av regeringen verkligen är. Det är inte mycket yta på kartan som inte upptas av vargrevir. Det förstår man när fårfarm efter fårfarm lägger ned på grund av vargangrepp. Föräldrar vill inte låta sina barn vara ute på gården och leka. Förskolor måste välja innelek för att vargen stryker intill gården. Då vet man att något är allvarligt fel, och det är därför vi står här i dag – igen.

Fru talman! Läget är kritiskt. Förra vinterns inventeringar visade på cirka 365 vargar i Sverige. Till det har det också fötts ett stort antal valpar, varför stammen just nu borde ha passerat 400 vargar. Det kommer med den synnerligen begränsade jakten att innebära en ökning till nästan 450 vargar nästa år. Det är lite skillnad mot hur det har varit tidigare.

Riksdagen beslutade 2013 att Sverige skulle ha 170–270 vargar för att uppfylla EU-direktivets krav på en gynnsam bevarandestatus, även kallad GYBS. Intervallet byggde på den vetenskapliga analysen om minsta livskraftiga population, MVP, som forskarna räknade ut skulle ligga på ungefär 100 vargindivider. Vi pratar alltså om 100 vargar som den minsta livskraftiga populationen. För att upprätthålla den volymen beslutade regeringen att den gynnsamma bevarandestatusen skulle ligga i ett spann mellan 170 och 270 individer. Med hänvisning till detta riksdagsbeslut kan man fråga sig varför regeringen har hamnat på siffran 300.

Trots att regeringen beslutade att koncentrationen av varg skulle minska finns det fler vargrevir i dag än när beslutet fattades – i synnerhet i mitt hemlän Värmland, som är Sveriges revirtätaste län. Detta är en utveckling som visar att regeringen inte tar någon hänsyn till vare sig riksdagsbeslutet eller de människor som bor och verkar med vargens närvaro runt husknuten. Såväl varg som övriga stora rovdjur behöver anpassas till landsbygden, inte tvärtom.

Anf. 101 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Självklart ser jag fram emot alla bra förslag som snart kommer att komma från ministern om vad man har tänkt göra åt problemet. Jag vet att ministern kommer att säga att man kommer att ge ersättningar, inhägna stora delar av landet och lite andra saker, men jag vill direkt skicka med ministern att det inte är det som är lösningen. Problemet är att vi har för mycket varg på för liten yta i Sverige. Framför allt har vi för mycket varg i Sverige.

Vi kan inte, fru talman, inhägna landet för att skydda de djur vi behöver ha för att hålla igång produktionen, klara den biologiska mångfalden och se till att vi har en matproduktion i landet som går att leva på och som gör att vi kan exportera mat. Vi vet också att vargen är oerhört skicklig på att ta sig igenom stängslen. Även om du har satt upp stängsel känner du oro

Svar på
interpellationer

när du kommer hem till din djurfarm. Du vet inte vad som har hänt när du vet att det finns varg i området.

Fru talman! Varför behöver vi så många vargar? I världen finns det över 200 000 vargar. Vargen är inte utrotningshotad. Sverige har ett av Europas vargtätaste områden, för vi jagar normalt inte vargen som man gör i övriga Europa så att vargarna där också är mer skrämde. Här ser vi hur vargen tyr sig mer och mer till bebyggelse. Man flyttar också runt vargar med helikoptrar och annat.

Fru talman! Lappa och laga inte med de här ersättningsarna! Tvinga inte fårägare och andra att sätta upp en massa stängsel och grejer överallt! Minska vargstammen i stället! Det är det absolut enklaste och mest logiska.

En sak till: Lammproduktionen har minskat här i landet sedan 2015. Detta beror säkert på att vargen ökar och fårfarmarna lägger av.

Anf. 102 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att det är både ett styrkebesked och ett fattigdomsbevis att i en debatt om en interpellation om trygghetsskapande åtgärder för företagarna, med en ansats till ett helhetsgrepp som var väldigt positiv – jag blev väldigt glad när jag läste interpellationen – är det för två moderater vargen som finns kvar att diskutera.

Jag tycker också att det är anmärkningsvärt att Sten Bergheden är dåligt påläst när han går upp i talarstolen och hänvisar till hur det ser ut på olika håll i Europa och drar hela Europa över en kam. Det är varken en sann eller en rättvisande bild. Det är också anmärkningsvärt att man låtsas som att detta är en fråga där vi i Sverige själva har nationell kompetens att besluta.

Man hänvisar till ett riksdagsbeslut som säger att vi ska ha gynnsam bevarandestatus hos de vargar vi har. Det betyder enkelt översatt att stammen inte ska vara inavlad. Att det är ett rimligt krav tycker jag att man borde kunna ställa upp på.

Vid det tillfället konstaterade man att detta borde kunna uppnås med mellan 170 och 270 individer. Det har sedan ifrågasatts, både av nationell kompetens och av EU, vad som krävs för att Sverige ska leva upp till art- och habitatdirektivet, som säger att vi som alla andra länder i EU ska säkerställa att vi har en vargpopulation som har gynnsam bevarandestatus – och så landar man på en siffra.

Vi kan diskutera siffran fram och tillbaka hur länge som helst. Rent konkret handlar det om att för att komma till rätta med den problematiken, vilket jag tycker är prioriterat att göra framgent, måste man säkerställa att man utvecklar inventeringen så att man kan inventera via dna – alltså mer och bättre teknik så att man kan räkna vargarna utifrån vilken dna-sammansättning de har.

Genom att skjuta rätt vargar kan man givetvis ha en lägre nivå. Man skulle också kunna få en lägre nivå genom att importera jättemycket varg från ett annat land och därmed få en bättre genetisk sammansättning. Att göra det är dock inte aktuellt i Sverige. Det finns ingen acceptans eller legitimitet för en sådan åtgärd.

Jag vänder mig också väldigt mycket mot att man säger att vi inte har gjort någonting. Vi har gjort väldigt mycket. Jag har i flera interpellationsdebatter, bland annat med Marléne Lund Kopparklint, redogjort för vad

regeringen gör, saker som inte gjordes när alliansregeringen senast satt vid makten.

Vi har infört ett skyndsamhetskrav när det gäller skyddsjakten. Vi har stärkt rättssäkerheten genom att se till att alla överklaganden går genom en länsstyrelse, den i Luleå. Vi fattade strax innan jul beslut om att ta bort miniminivåerna på länsnivå och i stället lägga dem på rovdjursförvaltningsområden, detta för att med licensjakten som verktyg kunna glesa ut på ett bättre sätt och därmed få en bättre förvaltning. Vi har tagit bort stöd-taket på 80 procent och i stället sagt att man får 100 procent när man vidtar förebyggande åtgärder eller ska ha kompensation för skador som rovdjur har orsakat. Allt detta är både viktigt och bra.

Samtidigt räknar Marlène Lund Kopparklint jättemärkligt på hur många vargar vi har. Senaste räkningen sa 365, sedan har det valpats och därmed har vi över 400 i dag – det var den slutsats som drogs. Jag kan konstatera att senast vi hade över 400 vargar var när Alliansen senast regerade. Jag kommer inte ihåg året i huvudet, men det bör ha varit 2011 eller 2012.

Sedan dess har det varit nere på under 300, vilket är skälet till att man inte har haft licensjakt. Vid den senaste räkningen var det 365. Vi hade licensjakt på 27 och skyddsjakt på ytterligare 20. Det är den officiella statistik som finns.

Anf. 103 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Jag tycker att ministern borde se det som en liten komplimang att det är ett område som vi diskuterar. Jag sa tidigare också att ni har gjort bra åtgärder, men det här problemet kvarstår och det är det vi måste ta tag i. Människor på landsbygden är fortfarande rädda och känner sig inte trygga. Fårfarmare lägger fortfarande ned sina verksamheter på grund av vargattacker. Det sker här och nu i mitt hemlän Värmland och i andra län. Det är det vi ska diskutera. Det är en stor fråga för människor i deras vardag att det är på det här sättet.

Fru talman! Regeringen har under mandatperioden vidtagit flera åtgärder inom detta område, precis som ministern har berättat, men långt ifrån alla är trygghetsskapande på riktigt. Dessa åtgärder hjälper inte de lantbrukare som kommer ut på morgonen med familjen och får se sina djur sönderslitna, blodiga, lidande och, vilket inte är alltför ovanligt, döda. Det hjälper inte heller förskolorna i Värmland som inte törs släppa ut barnen för att vargen stryker runt husknuten. En nivå för gynnsam bevarandestatus på 170 vargar hade legat en bra bit över intervallet för att bevara vargpopulationen.

Jag tycker att den här debatten är oerhört viktig, och vi kommer säkert att ha fler. Jag måste få säga att jag tycker att det är oerhört tråkigt med en politik som flagrant bortser från dem som tvingas leva med effekterna av densamma, och jag vill säga till landsbygdsministern det som jag har sagt till miljöministern tidigare, nämligen att det står helt klart att regeringens politik är landsbygdsfientlig. Den är till för Södermalmsstockholm och inte för Grums i Värmland. Jag hoppas innerligt att det sker en förändring.

Tack till ministern, tjänstemän och åhörare!

Prot. 2020/21:86
2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 104 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Först vill jag vara tydlig med att det är oerhört viktigt att ta människors oro på allvar. Det är skälet till att vi jobbar intensivt med att säkerställa att vi har en god förvaltning av allt vilt i Sverige, också rovdjur. Utmaningen med rovdjur är dock givetvis mycket större.

Jag tycker att Moderaterna är svaret skyldiga efter den här debatten. Hur ska jag tolka de påståenden som görs? Det sägs här att man helt enkelt bara skulle bestämma sig för en annan och mindre siffra och därmed, antar jag, säga: Ja, men då får det vara inavlat, och vi bryr oss inte om att leva upp till de åtaganden som vi har enligt art- och habitatdirektivet. Det är det som blir resultatet av att resonera som man gör, att det enda sättet är att man ska ha ett mindre antal.

Som en förlängning av det vill jag säga att jag alltid har uppfattat Moderaterna som stora vänner av Europeiska unionen och att man har sett stora vinster med att vi är en del av den. Ska man tolka det Moderaterna säger som att Sverige kan ta sig friheten att bryta mot ett direktiv som vi inte gillar? Betyder det att andra länder kan bryta mot direktiv som de inte gillar? Vad är det egentligen man säger?

Jag tycker att de som är svaret skyldiga i den här frågan inte är regeringen som, givet att det här är en svår terräng att hantera, har vidtagit ett antal olika åtgärder för att just öka tryggheten och skapa förutsättningar för att vi ska kunna ha en gynnsam bevarandestatus för en art som vi ska ha det för. Samtidigt jobbar vi med förebyggande åtgärder, ersättningsnivåer, faktiska åtgärder för att säkerställa att skydds jakt fungerar bättre samt med att licensjakten bidrar till att glesa ut. Därtill fortsätter vi att jobba med frågor som skulle kunna göra att vi på sikt har ett mindre antal.

Vi har svaren. Jag saknar svaren från Moderaterna.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 21 Svar på interpellation 2020/21:387 om ökad svensk matproduktion

Anf. 105 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Sten Bergheden har frågat mig vad jag avser att göra för att öka djurhållningen och matproduktionen i landet och vilka hinder jag ser som gör att djurhållningen och matproduktionen inte ökar i Sverige.

Det övergripande målet för livsmedelsstrategin är en konkurrenskraftig livsmedelskedja där den totala livsmedelsproduktionen ökar, samtidigt som relevanta nationella miljömål nås i syfte att skapa tillväxt och sysselsättning och bidra till hållbar utveckling i hela landet. Produktionsökningen, både konventionell och ekologisk, bör svara mot konsumenternas efterfrågan.

Att stärka och öka konkurrenskraften inom den svenska livsmedelskedjan för att bidra till en ökad svensk matproduktion är en viktig punkt i den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna. En del i detta arbete är att regeringen i december 2019 fattade beslut om ytterligare en handlingsplan för livsmedelsstrategin.

Handlingsplanen innehåller satsningar på 122 miljoner kronor årligen fram till och med 2025. Därutöver gjorde regeringen ytterligare satsningar på totalt 114 miljoner kronor under 2020. Genom budgetpropositionen för 2021 tillfördes ytterligare 74 miljoner kronor för 2021 för att förstärka arbetet med livsmedelsstrategin, och för åren 2022 och 2023 beräknas motsvarande belopp.

De föreslagna åtgärderna ska tillsammans utgöra en handlingsplan del 3. Handlingsplanerna utgör tillsammans viktiga steg i att stärka konkurrenskraften och öka lönsamheten genom satsningar på till exempel forskning och innovation, regelförenkling och kompetensförsörjning.

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

Ett lands livsmedelsförsörjning tryggas av inhemsk produktion såväl som import, och sårbarheten kan också långsiktigt minska genom genomförandet av regionala livsmedelsstrategier. Dagens livsmedelsförsörjningssystem är globalt med många aktörer i olika branscher. I mångt och mycket påverkar konsumenters preferenser livsmedelsproduktionen i Sverige.

Inom ramen för livsmedelsstrategin är en ökad livsmedelsexport ett verktyg för att öka livsmedelsproduktionen. Genom att skapa en större marknad för svenska livsmedelsföretag skapas också möjligheter för svensk primärproduktion att långsiktigt växa samt möjligheter för förädlade produkter med mervärden att nå exportmarknaden.

Den positiva trenden håller i sig. Preliminärt har värdet av livsmedelsexporten ökat med 10 miljarder kronor de senaste tre åren. Regeringen förstärker därför de långsiktiga och strategiska satsningarna på att öka svensk livsmedelsexport för att öka lönsamheten i den svenska livsmedelskedjan, till exempel genom uppdrag till Sveriges export- och investeringsråd, Business Sweden, samt till Statens jordbruksverk och Livsmedelsverket fram till 2025.

Regeringen gör också en satsning på en fortsatt samordningsfunktion för ekologiska livsmedel på Statens jordbruksverk, vilken bland annat har till uppgift att främja export av ekologiska livsmedel.

Livsmedelsstrategins mål om en ökad och hållbar livsmedelsproduktion beslutades 2017 och ska uppnås 2030. För att nå målet med livsmedelsstrategin behövs ett långsiktigt och kontinuerligt arbete genom livsmedelsstrategins handlingsplaner. Med livsmedelsstrategin vill jag öka svensk livsmedelsproduktion samtidigt som relevanta nationella miljömål nås.

Anf. 106 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Tack för svaret, Jennie Nilsson!

Det är bra att vissa siffror pekar uppåt. Det tycker jag är positivt och tyder på att Sveriges livsmedelsindustri blir bättre och bättre, skapar sig konkurrensfördelar och har möjlighet att sälja sina produkter.

Bekymret är fortfarande på produktionsnivå, nere på själva lantbruket, där vi inte har samma positiva utveckling när det gäller antalet djur och

ökningen av produkter. Antalet kor minskar, mjölken minskar, antalet nötboskap minskar, antalet får minskar och vår självförsörjningsgrad är låg och sjunker i vissa delar.

Jag kan nämna att vi när det gäller till exempel mejeriprodukter har en självförsörjningsgrad runt 70 procent, enligt Jordbruksverkets siffror från 2019. När det gäller lamm, som jag nämnde i den tidigare interpellationsdebatten, är vi nere på 30,1 procent, det vill säga vi är långt ifrån självförsörjande. När det gäller gris ligger vi på ungefär 77 procent. När det gäller nötkött ligger vi på 56–57 procent. Och när det gäller fågel ligger vi på 72 procent.

I dessa pandemitider, när vi har svårt att få vaccin till Sverige, ska vi alltså vara glada för att vi inte också är avspärrade. Om vi hade varit avspärrade och inte fått hjälp med livsmedelsförsörjningen hade vi dessutom haft svält i landet.

Fru talman! Det är viktigt att man tänker på lönsamheten i produktionsledet längst ned, på lantbrukarna. Det är de som kommer att göra investeringarna och stå för den ökning av djurantal som vi behöver för att få upp produktionen. Vi behöver större investeringsvilja och en långsiktighet som är betydligt längre än fyra års regeringspolitik.

Det är bra att vi har tagit fram livsmedelsstrategin. Bekymret är bara att det inte införs några åtgärder som ger ökad lönsamhet till själva grundproduktionen, utan man håller återigen på och duttar och lägger ut några miljoner på olika stöd och satsningar. Samtidigt har man en dieselskatt som ligger långt över vad Europa i övrigt har när det gäller lantbruket. Den äter upp större delen av de stöd som duttas ut i vissa delar av näringen.

Fru talman! Det står i livsmedelsstrategin att vi ska ha en ökad produktion. Det har inte genomförts än. Man har inte lyckats. Arbetet verkar inte heller ha påbörjats. Tvärtom går matproduktionen åt fel håll i Sverige. Delar av produktionen minskar. Sverige importerar i dag mycket mat som vi med rätt förutsättningar skulle kunna producera i landet. Det hade skapat jobb och tillväxt, framtidstro och en levande landsbygd.

Ministern talar om mål för livsmedelsstrategin till 2030. Nu är det på det sättet att regeringens långsiktiga mål inte brukar infrias – tvärtom. De går ofta åt fel håll. Vem minns inte statsminister Löfvens löfte att arbetslösheten skulle vara Europas lägsta till 2020, fru talman? Inte en bokstav och inte en siffra i det målet blev rätt.

När vi nu har ett mål till 2030 är det viktigt att vi sätter igång omedelbart med att stärka lönsamheten i grundproduktionen. Då vill jag fråga: Vilka skatter avser ministern att sänka den närmaste tiden för att öka lönsamheten i svenskt lantbruk?

Anf. 107 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman och ministern! Vi står här mitt i en kris som har ställt till mycket för oss. Saker och ting har ställts på sin spets. Vi har fått se att vi inte kan lita på EU på alla områden, när det gäller att få produkter till Sverige om det är kris.

Coronakrisen har gett en tydlig bild av bristerna i svensk beredskap och av vår egenförsörjningsgrad, som inte är så bra som vi skulle önska. Därför är det oerhört viktigt att vi ser till att våra lantbrukare har goda förutsättningar och att vi ger dem ett sådant stöd att de känner en upp-

muntran att arbeta med det de har gjort under många år och att de kan lämna det i arv.

Som vi sa i den tidigare debatten finns det fortfarande problem som vi måste ta tag i. Vi har pratat om djurrätsaktivister och rovdjursangrepp. På just de områdena måste vi stärka vårt arbete. Vi kan inte ha fårfarmare som lämnar och lägger ned sina verksamheter i en tid då vi behöver dem som mest.

Min fråga kvarstår, och det är inte en fråga som ligger hos Moderaterna. Det är en fråga som ligger hos regeringen, eftersom det är ni som har styret. Vad ska man göra för att uppmuntra dem som väljer att lägga ned sina verksamheter på grund av att de är rädda för exempelvis rovdjursangrepp, som vi har varit inne på tidigare? Vad ska man säga till dem som bor i län där det är tätt med rovdjur och angreppen är många? Det är den viktiga frågan. Jag skulle vilja att regeringen hade svar på det. Om de inte känner att de får det stödet och känner sig trygga när det gäller rovdjursangrepp står vi utan de verksamheterna. Det är en fråga som jag fortfarande inte har fått svar på.

Vi har år efter år stått här i kammaren och debatterat samma sak. Det gäller vargen, och det gäller rovdjursangrepp. Hur ska vi få bukt med det här? Kan vi inte försöka hitta åtgärder så att människor kan känna sig trygga, fru talman? Det är en oerhört viktig landsbygdsfråga och en viktig fråga för att säkerställa produktionen av mat.

Anf. 108 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Det är väldigt viktigt att vi har en konstruktiv och bra diskussion om hur vi ska stärka livsmedelsproduktionen i Sverige genom hela kedjan. Jag upplever att vi har haft ett gott samarbete i Sveriges riksdag i arbetet med att ta fram en livsmedelsstrategi. Det är första gången någonsin som Sverige har en sådan, och jag tror att den antogs i full enighet av riksdagen.

En strategi är till sin karaktär långsiktig. Därför jobbar regeringen med att via handlingsplaner fylla på den. Sten Bergheden väljer att raljera och kalla de satsningar som gjorts för att dutta. Ta siffrorna med en nypa salt, eftersom jag inte har dem framför mig. Men den första handlingsplanen omfattade över 1 miljard. Jag tror att det var 1 024 miljoner. Den andra handlingsplanen omfattade 824 eller 826 miljoner. Till det kommer engångssatsningar, på 114 miljoner årligen i förra budgetpropositionen, som växlas upp med 74 eller 75 miljoner årligen från denna budgetproposition. Det kallar Sten Bergheden för att dutta.

Jag tolkar det som att han inte heller tycker att åtgärderna som regeringen gör är intressanta, utifrån ett moderat perspektiv. Jag förutsätter nämligen att det är för Moderaterna ni talar och inte för er personligen.

Fokusområdena för livsmedelsstrategin har varit kompetensförsörjning, forskning och innovation, regelförenkling och export. I stället efterfrågar man skattesänkningar, specifikt på drivmedel. Det var det enda konkreta som kom fram.

Jag kan bara säga: Gud hjälpe svensk livsmedelsproduktion om Moderaternas svar på hur vi ska lösa utmaningarna med att få en växande produktion är att diskutera dieselpriiset! Vi ligger nu på en siffra som är 1,92 eller 1,97 – det är svårt att ha de exakta siffrorna i huvudet, men ni sitter

säkert med dem vid era bord. Det är utslaget på vad vi beräknas behöva för att vara konkurrensneutrala.

Vi är i ett läge då en stor del av resten av världen ställer om. Jordbruket specifikt har dessutom unikt goda förutsättningar att vara en del av att producera hållbara alternativa bränslen. Jag skulle vilja hävda att om man subventionerade jordbruket mer via bara dieselskatten skulle det bli kontraproduktivt genom att man inte får fram ny teknik, möjligheter till nya varor och fler ben att stå på för det svenska jordbruket. Det är ett enormt fattigdomsbevis.

Samtidigt ges det en skev och dessutom felaktig bild av utvecklingen. Vi har haft en livsmedelsstrategi sedan 2017, i knappt fyra år. Jag tänker inte säga att utvecklingen beror bara på livsmedelsstrategin. Men jag tror absolut att den bidrar. Enligt senaste statistiken uppgår nu det totala produktionsvärdet till 64,3 miljarder. Det är en ökning med 1 procent sedan 2020. Värdet för animalieproduktionen väntas öka med 3 procent. Produktionen av spannmål för 2020 blev både stor och av bra kvalitet och 10 procent större än det senaste femårsgenomsnittet. Produktionen av mjölk återkommer jag till i nästa inlägg.

Anf. 109 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Det här är intressant med tanke på att om det är något som efterfrågas av lantbruket, vilket ministern säkert vet efter sina besök hos lantbrukare, är det en skattesänkning på diesel. Det är absolut detta som betydligt förvärrar situationen så att konkurrenskraften blir sämre än i övriga Europa. Där ligger de lägre. Detta borde ministern göra något åt. Det är en lågt hängande frukt. Jag tror att det finns en majoritet här i riksdagen för att omedelbart fatta beslut om att förstärka landsbygden och lantbruket genom en skattesänkning på diesel. Den biten borde man titta på först innan man samlar in pengarna för att sedan dela ut dem i form av andra stöd och bidrag.

Låt mig påminna ministern om vad som ligger utöver detta när det gäller landsbygden. Regeringen planerar nu nya fordonsskatter som kommer att slå hårt mot ägare av både bilar och mindre lastbilar här i Sverige. Detta är inget som stärker konkurrenskraften. Man höjer bensinskatterna. Vidare planerar man för en vägslitageavgift för lastbilar. Man kommer alltså att försöka göra det ytterligare olönsamt att få fram förnödenheter med lastbil, vilket kommer att slå oerhört hårt mot landsbygden, skogsbruket och övrigt där ute. Lantbruket och landsbygden är nämligen beroende av lastbilar.

Regeringen upprättar nya reservat. Det innebär att de möjligheter till arbetstillfällen och produktion för människor som bor på landsbygden i stället blir reservat med uppfödning av granbarkborren i området. Det kommer i sin tur att skapa ännu större bekymmer för de lantbrukare som finns runt omkring det hela.

Fru talman! Man river ut den småskaliga vattenkraften, trots att det är en inkomstkälla för dem som bor på landsbygden genom vilken de kan producera el i en tid då vi behöver mer el.

Det finns en underhållsskuld på vägarna som är gigantisk. På vissa ställen där ute är vägarna inte farbara. De större vägnäten håller också på att bli sämre. Då sitter regeringen, fru talman, och resonerar om att bygga

höghastighetståg. I stället borde man reparera de vägar och annat som behövs.

Fru talman! Det finns alltså många sätt att förstärka konkurrenskraften för svenskt lantbruk och få en långsiktighet, framtidstro och investeringsvilja som vi behöver nu om vi ska lyckas till 2030. Det är därför vi försöker mana på här.

Fru talman! Det finns vidare ett oerhört regelkrångel. Även detta är lågt hängande frukter. Det är väl inte rimligt att jag om jag som lantbrukare ett år lägger upp en stenhög ska behöva söka tillstånd av länsstyrelsen året därpå för att flytta stenhögen till ett annat ställe på gården. Är det verkligen konstruktivt av myndigheter och regeringen att jobba så här?

Ofta plockar ju lantbrukarna ihop sina stenar på ett ställe. Sedan använder de kanske stenarna några år senare när de bygger maskinhallar eller djurstallar med sten som fyllning till grunden. Hur kan man ha regler som försvårar så mycket för landsbygden och gör folk till kriminella när de flyttar på några stenar? Villaägare har inte samma regler om de skulle bygga en stengårdsgård. De kan riva den i morgon dag utan att först behöva gå till länsstyrelsen, som lantbrukaren behöver när denne lägger sina stenar på hög.

Jag vill bara påpeka för ministern att det finns så många olika regler som gör det svårt att bedriva lantbruk i Sverige. De är onödiga, och regeringen borde efter alla dessa år titta på dem och göra något åt dem. Jag undrar också återigen vilka skatter man kommer att sänka för att stärka konkurrenskraften.

Anf. 110 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! I en rapport från Totalförsvarets forskningsinstitut konstaterades bland annat att det för svenskt vidkommande är tillrådligt att i planering för hantering av livsmedelsförsörjningskris inte i någon högre grad räkna med stöd i form av livsmedel från EU. Som om detta inte vore illa nog visar coronakrisen att sårbarheten och den bristande solidariteten länder emellan finns på flera andra områden än livsmedel. FOI:s uttalande kopplat till vår låga självförsörjningsgrad visar att Sveriges situation är sårbar.

Det uppenbara är att vi själva måste ta ansvar för att producera mer mat, vilket är något som vi flera gånger har lagt fram förslag om i riksdagen men utan resultat. I rådande situation kan det dock inte bara tillsättas nya utredningar, utan det måste också bli verkstad. Detta gäller även livsmedelsstrategin, som ministern själv sa att vi är överens om. Den talar fint om ökad matproduktion. Men utan konkreta åtgärder lär vi aldrig komma dit.

Detta för mig tillbaka till ursprungsfrågan. När vi har stora problem och ser att företag lägger ned sina verksamheter på grund av rovdjursangrepp är det extra viktigt att se till att det finns åtgärder även på detta område.

Ministern har fortfarande inte svarat på frågan hur hon ska agera för att öka tryggheten och uppmuntra dessa verksamheter att bedriva fårfarmer och livsmedelsföretag med lantbruksdjur utan att de ska behöva vara rädda för rovdjursangrepp. Detta är en mycket central fråga i livsmedelsstrategin och för att öka försörjningsgraden.

Anf. 111 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Det hade varit väldigt positivt och värdefullt om vi hade haft en debatt om ökad svensk matproduktion, vilket var rubriken på interpellationen, och om den hade handlat om hur vi önskar öka svensk matproduktion. När man har en sådan debatt hade det varit klädsamt om man såg till att ha uppdaterade siffror.

Jag tänker än en gång läsa upp den senaste statistiken för marknadsutvecklingen. Om vi ska diskutera en utveckling bör vi göra det utifrån konkreta fakta.

I Jordbruksverkets prognos för sitt ekonomiska resultat 2020 bedöms det totala produktionsvärdet uppgå till 64,3 miljarder kronor. Det är en ökning på drygt 1 procent jämfört med 2019. Värdet av animalieproduktionen förväntas öka. Det var den som Sten Bergheden i något av sina tidigare inlägg hävdade minskade dramatiskt. Den beräknas öka med 3 procent och landa på 28,4 miljarder kronor.

Produktionen av spannmål 2020 blev både stor och av bra kvalitet. Skörden blev drygt 10 procent större än det senaste femårsgenomsnittet och uppgick till 6 miljoner ton.

Jag tror att mjölk nämndes som exempel i ett tidigare debattinlägg. Produktionen av mjölk – återigen kopplat till djurhållning – har under det senaste året ökat för första gången på flera år. De senaste månaderna har produktionen nått nivåer som varit de högsta på fem år. Enligt Jordbruksverket ökade mjölkproduktionen i Sverige med 69 000 ton mellan 2019 och 2020.

Produktionen av nötkött och griskött har varit stabil under 2020 med endast några få procentenheters fluktuering jämfört med tidigare år. Importen av nötkött och griskött har dock minskat sedan några år tillbaka. Under 2020 har minskningen tilltagit.

När man lyssnar till interpellanterna är det lite svårt att räkna ut vad de faktiskt vill. Jag kan bara dra slutsatsen att de i någon mening inte har särskilt mycket konkret att tillföra till det som regeringen redan gör.

Vi har tagit fram en livsmedelsstrategi. Vi arbetar aktivt med att både undanröja regler och skapa förutsättningar för att kunna hantera regler för att göra det lättare att göra rätt och göra det mer attraktivt att vara jordbrukare. Vi jobbar med att öka forsknings- och innovationsanslagen. Senast i måndags kunde jag meddela att över 500 miljoner avsätts till forskning inom de gröna näringarna och landsbygd och regional utveckling. Det är en stor ökning jämfört med hur det har sett ut tidigare.

Trots att utvecklingen nu går åt rätt håll är jag dock inte nöjd med hur den ser ut. Jag är övertygad om att vi måste kraftsamla för att fortsätta orka vara långsiktiga och seriösa i debatten.

Det är väl därför jag är lite besviken på motdebattörerna i den här debatten. Jag kan dock konstatera att något som är väldigt intressant och hade varit intressant att diskutera vidare utifrån det som har sagts är de lärdomar som vi drar kopplat till covid.

Självförsörjningsgraden kommer aldrig att bli 100 procent på alla varor. Det tror jag inte att något parti, särskilt inte Moderaterna, tycker är önskvärt. Vi brukar gemensamt tro på marknadsmekanismer, konsumenters fria val och så vidare i de här sammanhangen. Men i det läge som har rått har det funnits ett antal sårbarheter enligt de lärdomar man kunnat dra. Vi behöver titta på vilken typ av lagerhållning vi behöver, inte minst för

insatsvaror, maskindelar och annat som gör att man kan hålla igång eller till och med öka produktionen i ett läge där gränser är stängda.

Prot. 2020/21:86
2 mars

Anf. 112 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Det var inte konstigt att ministern valde ut de delar som gått lite framåt de senaste ett och ett halvt åren. Jag pekar på de hot som finns med tanke på att antalet kor och annat, bland annat lamm, har minskat här i landet. Antalet kor har minskat med 50 000 sedan regeringen tog över. Det är antagligen samma uppgifter från Jordbruksverket som vi jobbar med, så det handlar nog mer om hur man läser siffrorna i så fall.

Fru talman! Vår självförsörjningsgrad kan inte bli 100 procent, säger ministern. Men vi behöver ju producera mer än 100 procent av vad den här befolkningen äter för att kunna skapa export och kunna sälja mer och tjäna pengar på landsbygden.

Tyskland har lyckats. De har 120 procent på ost, 120 procent på gris, 115–120 procent på färska mjölkprodukter, över 100 procent på sädesslag, över 100 procent på kyckling och över 100 procent på nötkött och kalvkött, medan Sverige ligger på 70, 76, 70 och 60. Det är stor skillnad. De har satsat på sin landsbygd och sitt lantbruk. Jag skulle kunna räkna upp motsvarande siffror för Finland, som inte riktigt ligger lika högt som Tyskland men betydligt över Sverige. Det betyder att de skulle klara av en avspärrning. De har sett till att de har mat till sin befolkning om det skulle hända.

Vi vill faktiskt mer med landsbygden. Vi ska inte bara försörja vår befolkning utan även se till att vi kan skapa mervärden och skapa jobb på landsbygden. Det är bra om vi kan sälja svenskt kött, som hör till det bäst producerade i världen, och se till att fler äter det i världen.

Jag har fortfarande inte fått svar från ministern på min fråga. Jag har fått höra att man har delat ut lite stöd och bidrag, men vilka regler och framför allt vilka skatter kommer man att se över för att öka lönsamheten i primärproduktionen?

Anf. 113 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Den specifika fråga som ställdes när det gällde skatter handlade om dieselskatten. Interpellanten påstod att det fanns en riksdagsmajoritet som det inte levererats på. Det är fel i sak. Den skattesats som vi är överens om ska skapa konkurrensneutralitet på det här området.

Samtidigt blir det väldigt uppenbart att Sten Bergheden – och Moderaterna, får jag väl anta – står väldigt tomhänt. Man kommer tillbaka till frågan om att det är skattejusteringar som är grejen, men man kan inte ens precisera exakt vilka de ska vara. Sedan kallar man allt det som görs, de investeringar i miljardklassen som görs på den här sektorn för att utveckla framtidens produkter, för bidrag och strunt. Jag undrar om en jordbrukare i primärproduktionen som man frågade skulle vara beredd att växla in de stora åtgärder som görs i forskning och innovation, i regelförenkling, i kompetensförsörjning, i exportåtgärder och så vidare mot några öre på skatten, vilket är den justering som begärdes från riksdagen, dessutom specifikt på dieselskatten. Jag tror faktiskt inte det.

Man kan få stöd på olika sätt genom att titta på olika siffror. Det är givetvis alldeles uppenbart. Jag förstår verkligen varför Sten Bergheden gjorde den reflektionen, givet att han själv precis listade de varor där ett visst land hade högt medan Sverige hade lågt. Vi har ju mer än 100 procent

Svar på
interpellationer

på ett antal olika saker, på sädesslag om inte annat. Vi ligger högt på potatis, vi ligger på 100 procent på ägg och så vidare. Det där går att hitta och jämföra.

Den viktiga grejen är att vi gemensamt behöver se till att vi ökar självförsörjningsgraden i Sverige och har effektiva åtgärder för att göra det. Det gör vi inte med en massa struntprat, som Sten Bergheden har ägnat sig åt i den här interpellationsdebatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 22 Svar på interpellationerna 2020/21:389 och 390 om beslutet om att inrätta en viltmyndighet

Anf. 114 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Sten Bergheden har frågat mig hur jag ämnar verka så att regeringen inrättar en viltmyndighet, vilket riksdagen fattade beslut om för nästan sex år sedan, och vilka åtgärder jag ämnar vidta för att skynda på processen.

Marléne Lund Kopparklint har frågat mig hur jag ämnar verka så att riksdagsbeslutet om att inrätta en viltmyndighet följs och så att det inte dras ut på tiden mer samt hur jag ämnar verka så att de som engagerar sig i jakt- och viltvårdsfrågor får tillbaka förtroendet för att beslut som fattas av riksdagen följs.

Jaktlagsutredningen lämnade delbetänkandet *Viltmyndigheten – jakt och viltförvaltning i en ny tid* (SOU 2013:71). Betänkandet har remitterats, och min bedömning är att vissa frågor i betänkandet lämnats utestående och att utredningen inte analyserats tillräckligt djupt. Till exempel är utredningens och betänkandets förslag avseende finansiering inte tillfredsställande. Att bilda nya myndigheter är resurskrävande, och det måste finnas ett tydligt mervärde. Olika alternativ måste noggrant övervägas och utredas.

Regeringen agerar för att långsiktigt bygga upp förtroendefulla samarbeten med berörda aktörer i syfte att förbättra förutsättningarna för en effektiv och hållbar viltförvaltning. Viltförvaltningen utvecklas ständigt. Naturvårdsverkets strategi för svensk viltförvaltning har mottagits positivt, och regeringen följer hur det arbetet fungerar. Det är regeringens förhoppning att uppdraget till Naturvårdsverket att främja viltvård med medel ur Viltvårdsfonden kommer att få positiv effekt på landets viltförvaltning. Genom att Naturvårdsverket kommer att delta mer aktivt i viltvården torde samarbetet mellan Naturvårdsverket och berörda aktörer stärkas.

En väl utformad myndighetsstruktur är en förutsättning för en effektiv och hållbar viltförvaltning.

Anf. 115 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag tackar Jennie Nilsson för svaret.

I mars 2015 togs här i riksdagen beslut om att utreda och försöka inrätta en viltmyndighet. Nu har det gått sex år. Under sex år, fru talman, har den socialdemokratiska regeringen trotsat och struntat i beslutet som tagits här i riksdagen. Det här är inte bara allvarligt, fru talman. Det är mycket

allvarligt. Att inte Sveriges socialdemokratiska regering följer det av riksdagen fattade demokratiska beslutet är anmärkningsvärt och helt oacceptabelt. Regeringen har i andra sammanhang framhållit vikten av att andra länder verkligen följer de demokratiska besluten. Då borde också den S-ledda regeringen i Sverige följa de beslut som Sveriges demokratiska församling fattar. Eller tycker verkligen ministern och regeringen att man kan strunta i riksdagens beslut från mars 2015?

Nu är det inte nog med det, utan på grund av att regeringen struntade i beslutet 2015 tog riksdagen den 11 maj 2016 i samma fråga ytterligare ett beslut, enligt vilket detta skulle vara utrett och klart under 2016. Även detta beslut struntade S-regeringen i. Demokratiskt fattade beslut struntar man i. Att följa sådana borde vara självklart för Sveriges regering. Regeringens agerande är både anmärkningsvärt och helt bedrövligt. Därefter har riksdagen tagit ett demokratiskt beslut om att flytta över licenshanteringen till den nya viltmyndigheten när den är på plats.

Mina frågor till statsrådet är: Var är utredningen om inrättande av viltmyndigheten? Var är kostnadsberäkningen för finansieringen, som regeringsföreträdare ofta hänvisar till i diskussionen? När kommer regeringen att följa riksdagens beslut och inrätta den nya viltmyndigheten?

I varje debatt och i varje fråga har regeringen hävdat att man utreder frågan om viltmyndigheten på departementet, vilket uppenbarligen inte har skett. Man ser heller inget svar i det svar som kommer från ministern om när man tänkt att inrätta detta. För mig förefaller det som att man tänker strunta i riksdagens beslut, och det är allvarligt.

Att inrätta en ny viltmyndighet verkar vara mycket svårt för regeringen. Men – fru talman och lyssnare – det har inte alls varit lika svårt att inrätta nio helt nya andra myndigheter i Sverige. Det har gått bra helt utan diskussioner om finansiering med mera.

Det är uppenbart att regeringen på alla sätt arbetar med att förhålla och fördröja beslutet om just viltmyndigheten. Sedan försöker den att hitta nya vägar för att slippa inrätta viltmyndigheten. I stället förstärker man nu Naturvårdsverkets uppdrag.

Det är inte vad riksdagen beslutat om. Det är allvarligt att regeringen har inrättat nio nya myndigheter sedan 2015 men vägrar att följa riksdagens beslut att inrätta viltmyndigheten.

Fru talman! Var är utredningen om inrättande av viltmyndigheten? Ni har haft sex år på er. Vad är kostnadsberäkningen? När kommer regeringen att följa riksdagens beslut och inrätta den nya viltmyndigheten?

Jag tycker att riksdagen har rätt att få ett svar från både ministern och regeringen i den här frågan. Det kan inte vara rimligt att man struntar i ett beslut i sex år.

Dessutom har man fattat ytterligare ett beslut i justitieutskottet och också här i riksdagen att man vill flytta över licenshanteringen från polisen till den nya viltmyndigheten. Även i den frågan har det inte hänt någonting, med tanke på att inte viltmyndigheten är på plats.

Fru talman! När kommer Viltmyndigheten?

Anf. 116 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Nu har det gått sex år sedan miljö- och jordbruksutskottet tog ett utskottsinitiativ om att en viltmyndighet skulle inrättas. Regeringen visar tydligt att den struntar i riksdagens uppmaning. Jag kan tycka att det

är mycket märkligt med tanke på den oerhört stora väljargrupp som har intresse i denna fråga. Då talar jag om över 600 000 vapenägare i Sverige som jagar och utövar sportskytte i olika grenar. Det är mycket märkligt.

Fru talman! Jakt och sportskytte är djupt förankrade i det svenska samhället och är en del av folkrörelserna. För många människor är jakten en livsstil och kan avgöra valet av bostadsort, och jägarna måste kunna sköta landets viltvård. Även det renodlade sportskyttet engagerar många och har en traditionell koppling till polisen, totalförsvaret och idrottsrörelsen.

Detta ska värderas högt och inte nedvärderas genom inskränkningar eller att man inte följer de beslut som fattas i riksdagen. Den har tydligt framfört en vilja om att en viltmyndighet ska inrättas.

Det är viktigt att förutsättningar för jakt och sportskytte i Sverige utformas efter behovet. Det gäller inte minst för att uppmuntra utövandet. Det är oerhört viktigt för Sverige att det finns utifrån olika perspektiv.

På frågor om när viltmyndigheten ska komma igång blir ofta svaret att det fortfarande bereds. Detta är näst intill skrattretande. Hur länge kan man bereda en fråga? Endera sitter tjänstemännen och fikar dagarna igenom, vilket jag inte tror, eller så är det ett faktum att regeringen stretar emot riksdagens tillkännagivande, trots att det är en oerhört viktig fråga för svensk jakt och viltvård.

Fru talman! Jag tycker att det är respektlöst mot väljarna. Alla vet att vi förtroendevalda är en länk mellan väljare och viktiga frågor som de vill att vi ska ta upp i riksdagen. Det är just en sådan fråga där tusentals väljare fört fram vad de vill ha och som vi har förvaltat väl genom ett tillkännagivande.

Därför är det helt makalöst att regeringen förhalar arbetet genom att bereda frågan eller vad den nu håller på med. Det är nu viktigt att regeringen slutar upp med det och inrättar viltmyndigheten som riksdagen har gjort ett tillkännagivande om. Det är viktigt ur flera olika aspekter och inte minst ur ett trygghetsperspektiv.

Fru talman! I polisens egen strategi inför 2024 under övergripande mål och verksamhetsidé står det klart och tydligt att polisen ska ägna sig åt att renodla det brottsbekämpande arbetet. Man har satt ett mål där man ska bedriva brottsbekämpning och uppkläring. Jag tycker att det är rimligt och ett bra mål.

Därför är det viktigt att vi från politikens sida hjälper till att fatta förnuftiga beslut som underlättar så att polisen kan uppnå sitt mål. Det är verkligen inte rimligt när Sverige står i brand och man har skjutningar var och varannan dag att polisen ska behöva lägga resurser på att mäta gruskorn på skjutbanor hos våra lagliga jägare och sportskyttar.

Fru talman! Vad exakt har ministern gjort för att inrätta viltmyndigheten? Ännu viktigare är: Vad tänker ministern göra för att se till att en viltmyndighet kommer på plats i enlighet med vad riksdagen har beslutat om? När kommer det hela att vara klart?

Anf. 117 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Sten Bergheden och Marlène Lund Kopparklint, för den här frågan!

För mig och regeringen är det ohyggligt viktigt att vi har en ordnad viltförvaltning i landet. Det bygger givetvis på en rad olika delar. Det är

en rad olika saker som måste fungera. Inte minst förtroendefrågan och legitimiteten är viktiga frågor, som också interpellanterna säger.

När det gäller att specifikt inrätta en myndighet är det dyrt och krävande. Det krävs att man kan belägga att det finns tydliga mervärden för att man ska gå vidare med den typen av beslut.

Samtidigt kan jag konstatera att det finns en utredning i botten som belyser framför allt ett antal olika frågor, utmaningar och problem som de som är intressenter på det här området ser. Det tycker jag att man ska ta på största allvar.

Jaktlagsutredningen kom bland annat fram till att kritiken mot Naturvårdsverket kunde delas upp och sammanfattas i tre punkter.

1. Naturvårdsverket är enligt markägarna och jägarorganisationerna i alltför hög utsträckning inriktat på bevarande av arter på bekostnad av jakt och tar inte hänsyn till viltets skadeeffekter på näringen.
2. Från markägare och jägarorganisationer samt från Landsbyggsdepartementet framfördes att Naturvårdsverket inte var drivande i jaktfrågor trots att verket är den centrala jaktmyndigheten.
3. Naturvårdsverkets processorganisation i jaktfrågorna ligger splittrad på olika enheter och avdelningar. Det sammantaget innebär att man inte tyckte att det var en effektiv och ändamålsenlig förvaltning av dessa frågor inom regeringens och myndigheternas fögderi.

Det är väldigt viktigt att man tittar på hur man adresserar de här frågorna. Det är också väldigt viktigt att man givetvis följer tillkännagivanden som är fattade av Sveriges riksdag.

I det sammanhanget ska man dock komma ihåg något. Jag tror att det var Marlène Lund Kopparklint som frågade: Hur länge kan ett tillkännagivande ligga? Det konkreta svaret på det är: I varje fall minst 21 år. Det äldsta tillkännagivandet som finns är 21 år. Det har alltså passerat ett antal olika regeringar.

Det bygger ofta på att frågan är komplex eller svår och att riksdagen ibland gör tillkännagivanden som det inte går att leverera på, eller att det blir inaktuellt över tid eller annat. Det kan finnas en rad olika förklaringar.

När det gäller tillkännagivandet om viltvårdsmyndighet kan jag konstatera att det tillkännagivandet är väldigt explicit utformat. Det säger att man ska inrätta en viltvårdsmyndighet, och det ska bekostas via viltvårdsanslaget. Det är de pengar som jägarna själva betalar till via jaktkorten för att bedriva jakt.

De betalar staten i nuläget ut framför allt till Svenska Jägarförbundet men också lite forskning till SVA för att kunna ta prover och säkerställa att man har koll på att inte smittsamma djursjukdomar sprider sig och så vidare.

Jag ska i det här sammanhanget villigt säga att jag är mycket tveksam till att man inte har finansiering. Finansieringen är dessutom explicit uttryckt i det här sammanhanget, eller i varje fall på ett förhastat sätt. Det skulle bidra till att man skulle undandra Svenska Jägarförbundet deras finansiering. Den är på 43 miljoner kronor i nuläget. Alternativt skulle man kraftigt chockhöja avgifterna för jägarna. Jag tycker att det här är två dåliga alternativ.

Därför har jag valt att i nuläget jobba på att hantera det som har varit kritiken i sak.

Anf. 118 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag försöker gå fram så sakligt som möjligt. Regeringen har under sex år inte återkommit till riksdagen och talat om att man vill lösa det här på detta sätt, med denna finansieringslösning.

I förslaget om viltmyndigheten handlar det om att flytta över resurserna från i första hand Naturvårdsverket, som i dag jobbar med vissa delar av detta och att sedan kanske flytta andra verksamheter från polisen, vapenklassificering och annat, till denna viltförvaltning. På så sätt kan man få en myndighet som är specialiserad på frågor om jakt, viltvård, varg, vapen med mera.

Förslaget och stödet för det har utvecklats, och vi har en stor och bred majoritet med fyra fem partier här i riksdagen som förväntar sig att viltmyndigheten ska inrättas och ta över en del av verksamheten från Naturvårdsverket.

Därför blir det, fru talman, rätt provocerande när man ser hur regeringen samtidigt som man ska flytta bort verksamhet från Naturvårdsverket i stället ger Naturvårdsverket fler uppdrag i det här nya. Regeringen tar jägarnas pengar, lägger in dem hos Naturvårdsverket och säger att verket ska dela ut pengarna till olika organisationer som ägnar sig åt viltvård och annat. Det blir rätt provocerande för en majoritet som faktiskt hade ett helt annat fokus: att den här verksamheten skulle flyttas bort från Naturvårdsverket.

Jag blir lite förvånad, fru talman, när ministern i svaret tar upp frågan om avgiften, Viltvårdsfonden och finansieringen. Regeringen fattade ju ett beslut den 7 januari där man lade ned Jägareförbundets allmänna uppdrag. Det är ett uppdrag som alla partiledare, utom möjligtvis det glidande Miljöpartiet, ställde sig bakom inför valet.

Jag kan citera vad Svensk Jakt skriver att Stefan Löfven svarade på frågan: ”Vi socialdemokrater anser att det allmänna uppdraget är ett bra och rimligt sätt att använda de pengar som jägarna själva bidrar med till Viltvårdsfonden genom de inbetalda avgifterna. Vi har inga planer på att ändra systemet.”

Men sedan visade det sig – det vet de som har läst Svensk Jakt den senaste tiden – när man frågade de personer som jobbar på Naturvårdsverket att det här arbetet har pågått under ett tag. Man har faktiskt planerat att flytta över verksamheten.

Då är en rak fråga: Är detta ett sätt för regeringen att försöka lösa frågan om viltmyndigheten? Den har ju ingenting med de här frågorna att göra. Viltmyndigheten är till för att vi ska flytta bort en del av verksamheten från Naturvårdsverket och göra detta till en specialiserad viltmyndighet. Det kan vi göra i regeringsställning omedelbart efter nästa val. Men uppdraget ligger på den här regeringen att leverera en viltmyndighet, och jag ser ingenting i svaret från ministern om att hon har tänkt återkomma med förslag om att inrätta en viltmyndighet.

Därför är min fråga igen: När kommer viltmyndigheten? När får vi detta på riksdagens bord enligt uppdraget?

Jag blir lite förvånad över att höra att detta är dyrt och att man saknar finansiering. Den här regeringen, fru talman, har alltså inrättat nio andra myndigheter sedan 2015. Men just den här viltmyndigheten är så hopplöst svår. Den går inte att finansiera och ordna på något sätt. Jag skulle om tid fanns räkna upp alla de andra myndigheter som regeringen har skapat under sin tid, men man har struntat i viltmyndigheten. Det är oacceptabelt, fru talman.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 119 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Dyrt och krävande, sägs det. Jag skulle vilja ställa en fråga till landsbygdsministern: Är det inte dyrt med gängkriminalitet? Jag kommer att återkomma till varför jag ställer den frågan.

Det finns många positiva aspekter med att se till att viltmyndigheten kommer till stånd. Det handlar dels om att frigöra resurser hos Naturvårdsverket, dels om att frigöra resurser hos polisen så att de kan fokusera på brottsbekämpning och på att renodla sin verksamhet efter det som de själva har uttryckt så väl.

Det handlar om att få till en stabilitet och en trovärdighet genom kompetens och intresse för de frågor som gäller jakt, vapenlicenser och viltvård.

Jag skulle vilja hålla mig kvar lite vid polisens uppdrag. Det ska renodlas, och förutsättningarna för Jaktsverige och Sportskystesverige ska utformas efter behov. Det är viktiga frågor, inte minst för att uppmuntra utövandet av jakt och sportskytte.

Varför nämner jag då det här? Jo, jag nämner det därför att det i dag tar oerhört lång tid att få licenser för olika jaktvapen eller sportskyttevapen. Polisen hinner inte med det de egentligen ska göra. Att vara ute på skjutbanor och mäta gruskorn för att se till att de har rätt storlek – det är väl ändå inte rätt sak för polisen att göra?

Nej, jag tror att vi behöver flytta ansvaret för tillsyn av exempelvis skjutbanor till en viltmyndighet. Vi behöver flytta ansvaret för vapenärenden – givetvis förutom den del som har med vapenbrott att göra, fru talman, alltså den straffrättsliga biten. Vi behöver kanske också flytta allt som har med jakt och viltvård att göra från polisen, och eventuellt också från länsstyrelserna, till viltmyndigheten.

Det är inte rimligt att polisen ska behöva prioritera sådana här saker i stället för att en viltmyndighet gör det. Tills en sådan kommer till stånd kan man lägga vissa av dessa arbetsuppgifter på kommunerna eller länsstyrelserna för att polisen i ännu större utsträckning ska kunna fokusera på de frågor som rör brottsbekämpning.

Fru talman! Vi moderater anser att polisen måste få mer resurser för att bekämpa brottslighet. Därför är det så viktigt att viltmyndigheten kommer till och att man flyttar arbetsuppgifterna från polisen till den. Vi måste alla hjälpa till med att underlätta för polisen genom att fatta förnuftiga politiska beslut från både regering och riksdag och inte driva frågor som tar tid från arbetet med att få bukt med det allvarliga läge som Sverige befinner sig i.

Jag är helt övertygad om att det skulle göra skillnad om polisen fick lägga bort arbete som att passa djur, göra stängsel till gruvor, mäta skjutvallar och avstånd till träd, se till att alltför berusade människor inte kräks eller gör sig illa – jag kan göra listan lång. Så snälla, låt oss komma överens

om att hjälpa polisen att renodla sitt uppdrag till brottsbekämpande arbete i trygghetens namn!

Fru talman! Exakt vad har ministern gjort för att inrätta viltmyndigheten? Och ännu viktigare: Vad tänker ministern göra för att se till att den kommer på plats i enlighet med det beslut som riksdagen har fattat?

Anf. 120 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Först vill jag säga att frågan om att inrätta en viltvårdsmyndighet fortfarande bereds. Jag kan också konstatera att det i nuläget saknas finansiering.

Jag kan också konstatera att det trots detta är viktigt att man jobbar med förtroendeskapande åtgärder på området och att ett omfattande arbete görs av dem som är ansvariga för frågorna i att förflytta positionerna och utveckla sina arbetssätt på området.

I dag är det Naturvårdsverket som ansvarar för viltfrågorna. Där har man tagit till sig av den kritik som har funnits. Man har exempelvis samordnat all sin verksamhet under en enhet. Man har tagit fram en strategi för hur man ska jobba med viltförvaltning och näringens betydelse kopplat till den. Man har utvecklat dialog och dialogforum med berörda intressenter.

Jag tycker i grunden att detta är bra. Jag tror att oavsett om man inrättar en viltmyndighet eller inte inrättar en viltmyndighet är det ofrånkomligt att Naturvårdsverket och de perspektiv som i övrigt finns på den myndigheten från och till kommer att ställas i kontrast till eller i sammanhang som berör jakt- och viltfrågor. Då behöver vi se till att myndigheterna tar ett ansvar för att utveckla den här typen av frågor och inte söka konflikt.

Här är det väldigt många frågor som kommer upp i debatten. Jag får tyvärr välja vilka jag kommenterar, för tiden medger inte att jag kommenterar alla.

Det allmänna uppdraget har inte avskaffats. Det som påstods i tidigare inlägg var en ren felaktighet. Det regeringen har gjort är att förhålla sig till kritik som haft att göra med upphandlingen, alltså LOU. Vi har haft en pilot från EU, men framför allt har de egna, opolitiska juridiska tjänstemän från samtliga departement som varit inblandade i den här frågan sagt att de delar bedömningen att detta i vissa delar strider mot LOU.

Initialt handlade piloten och de frågor som drevs om att man skulle lägga ned hela det allmänna uppdraget och låta det upphandlas. Vi har nu hittat en lösning, mycket tack vare god dialog med Svenska Jägareförbundet. Vi har identifierat vilka frågor som är upphandlingsrättsligt känsliga i sammanhanget och lyft ut dem och värderat dem till 18 miljoner kronor. Vi har också hanterat det faktum att fonden länge har varit underfinansierad genom att höja avgiften. Jaktvårdsavgiften har legat på 100 kronor i 20 år. Med de pengar och det utrymme som skapas där har vi renodlat det allmänna uppdraget och Svenska Jägareförbundets unika roll. Förbundet kommer att få ett renodlat organisationsbidrag för att arbeta med att just värna och utveckla det allmänna uppdraget. Det ska bli flerårigt – detta har varit en annan kritikpunkt i sammanhanget.

Det man gör är alltså att man säkerställer och utvecklar det allmänna uppdraget. Det är stor skillnad mot att lägga ned det. De delar som ska upphandlas knyter vi till jaktlagens definition, och vi säger att man ska ha en rikstäckande verksamhet och att man också måste ha funnits i minst

fem år. Detta innebär att exempelvis Svenska Jägareförbundet har goda möjligheter att få detta uppdrag genom upphandling.

Det handlar om organisation. Det handlar om att utveckla. Jag tror att detta är viktigt och att det kan bli bra, för vi har gjort det i dialog.

Anf. 121 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag konstaterar att det finns en tydlig majoritet i riksdagen för att det allmänna uppdraget ska ligga kvar hos jägareförbundet. Trots detta, och trots löften som ställdes ut före valet, har regeringen ändrat på detta den 7 januari i år.

När det gäller viltmyndigheten finns det ett riksdagsbeslut, och då ska återkoppling göras till riksdagen. Det är här i kammaren vi fattar demokratiska beslut om vi ska justera eller ändra något. Det är inte hos regeringen, i ett regeringsbeslut eller vid något fikabord inne på Rosenbad som detta ska ske, utan det är faktiskt här i kammaren man ska återkomma när det har varit ett tillkännagivande.

Riksdagens tillkännagivanden och beslut är inga lösa rekommendationer till regeringen, utan det är majoritetsbeslut som är fattade av Sveriges högsta beslutande demokratiska församling, och de ska följas. Allt annat är oacceptabelt. Här har besluten inte följts. Det har nu gått sex år utan att vi har fått återkoppling.

Jag får till svar av ministern att man saknar finansiering. Då blir jag lite upprörd. Man har ju haft finansiering till nio nya myndigheter här i landet, men man har inte klarat att finansiera den viltmyndighet som har beställts av Sveriges riksdag. Det är anmärkningsvärt, och då handlar det nog om prioriteringar i regeringens budget och inte om finansieringsproblem. Det är alltså ett prioriteringsbekymmer som regeringen har, inget annat.

Jag tolkar också Jennie Nilsson som att viltmyndigheten fortfarande bereds, vilket alltså innebär att vi kan förvänta oss att detta ärende återkommer till kammaren så att vi kan fatta beslut om att inrätta den nya myndigheten.

Tack för debatten!

Anf. 122 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Pengar saknas, säger landsbygdsministern. Men jag köper faktiskt inte den förklaringen. Man har ju haft pengar att skapa nio andra myndigheter, och vad kan vara viktigare än att prioritera polisen i ett läge där Sverige står i brand? Det är skjutningar var och varannan kväll. Vi behöver frigöra resurser från polisen. Det är timmar, dagar och veckor som polisen lägger ned på att mäta gruskorn, bygga staket och ta hand om hundar. Jag räknade upp allt detta. Det måste förändras.

Jag tror nog att landsbygdsministern håller med om detta. Därför är en viltmyndighet så otroligt viktig.

Fru talman! Jag tycker att denna viltmyndighetshistoria börjar bli lite skum. Det är inte rimligt att regeringen ska hålla på med en beredning i så många år. Det är klart att man kan prioritera detta om man vill. Det känns faktiskt som om det handlade om något annat. Vad handlar denna förhållning om egentligen? Finns det någon annan förklaring till att viltmyndigheten inte kommer på plats? Har ministern gjort upp om något annat som riksdagen inte känner till? I så fall bör vi få reda på det, så att vi slipper stå

här år efter år och ställa frågor till ministern om när viltmyndigheten ska komma till stånd.

Detta är en oerhört viktig fråga. Det får inte bli en lika lång debatt om detta som om vargfrågan, som vi har debatterat här i kammaren år efter år. Det är väl klart att man kan prioritera pengar till en viltmyndighet när man har gjort det med allt annat, i synnerhet när man vet att polisen behöver frigöra resurser för att hantera gängkriminaliteten.

Anf. 123 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag ska försöka fatta mig kort:

1. Det finns inte plats för konspirationsteorier på det här temat.
2. Det allmänna uppdraget har inte avvecklats. Det har utvecklats och förstärkts.
3. Varken Naturvårdsverket eller Polismyndigheten har efterfrågat en viltmyndighet. Detta borde man förhålla sig till i debatten om man säger att det är för deras skull man vill inrätta den.
4. Frågan bereds fortfarande i Regeringskansliet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 23 Svar på interpellationerna 2020/21:393 och 398 om åtgärder för bättre djurskydd vid handel med djur

Anf. 124 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Sofia Westergren har frågat mig:

1. Om jag anser att dagens djurskydd fungerar tillräckligt bra för djuren, främst hästar, under rättsprocesser eller om jag avser att vidta åtgärder för att stärka djurskyddet.
2. Om jag avser att i stället för att förändra konsumentköplagen stärka annan lagstiftning, exempelvis djurskyddslagstiftningen, eller om jag menar att dagens djurskyddslagstiftning är tillräcklig för att skydda djur, exempelvis vid hästköp.

Marléne Lund Kopparklint har frågat mig:

1. Vilka åtgärder jag ämnar vidta för att förebygga och motverka djurköpare som inte sätter djurens bästa främst.
2. Hur jag ämnar verka för att svensk lag utformas och för att de lagar som omfattar djur harmoniseras med varandra i syfte att djuren skyddas och inte utsätts för onödigt lidande.

Jag väljer att besvara frågorna gemensamt.

Djurskydd är en mycket viktig fråga för mig och regeringen. Att djur ska behandlas väl och skyddas mot onödigt lidande är en självklarhet och något som slås fast i den djurskyddslagstiftning vi har. Det gäller alla djur som vi har i vår vård och vid alla tidpunkter under djurets levnad.

Att djur far illa är aldrig acceptabelt. Vi måste dock komma ihåg att ansvaret för djuren ligger hos djurägaren eller den som annars faktiskt innehåller och förfogar över djuret. Det är djurhållarens ansvar att se till att de djur denne tagit i sin vård sköts på ett bra sätt. Den som köpt ett djur ska behandla, hålla och sköta djuret i enlighet med den djurskyddslagstiftning vi har. Från det finns inga undantag, och det gäller även under en rättsprocess.

Sedan april 2019 har vi en ny djurskyddslag i Sverige. Lagen är en helt ny, uppdaterad och moderniserad djurskyddslag som enligt min mening uppfyller sitt syfte att säkerställa ett gott djurskydd och främja en god djurvälstånd och respekt för djur. Det finns för närvarande inga planer på att göra ändringar i lagen.

Vad gäller frågan om särskilda regler när det gäller köp av levande djur avser regeringen att återkomma när beredningen av betänkandet *En ny lag om konsumentskydd vid köp och vissa andra avtal* (SOU 2020:51) är avslutad.

Anf. 125 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Det är väl känt att konsumentköplagen är en processdrivande lag, och djuren får betala det högsta priset.

Jag vill börja med att tacka för det engagemang som finns i Sverige i frågan. Min mejlkorg är full av berättelser som folk delar med sig av. Advokater, jurister, organisationer och hästfolk berättar i samtal om sina erfarenheter.

Det finns en frustration i Sverige över att Sverige har drivit frågan i EU och att det nu, när alla hoppades på att djuren skulle räddas från konsumentköplagen, verkar ske en kovändning på nationell nivå.

Remissvaret från Veterinärförbundet är jättetydligt:

”Vi tycker att försäljning av levande djur helt ska lyftas ur Konsumentköplagen. Den är orimlig att applicera på handel med djur då levande varor av naturliga skäl inte kan ’varudeklaras’ att gälla över tid som det går att göra med en sak.

Djur är till skillnad från saker dels stadda i ständig förändring (till skillnad mot en fabrikstillverkad vara), dels är de flesta djur mycket påverkbara för den hantering de utsätts för, dels kräver ett levande djur daglig omvårdnad och slutligen är de kännande varelser och riskerar att utsättas för lidande exempelvis i utdragna tvistprocesser.”

I ett annat stycke skriver de:

”Vi vill understryka den oro för att hästen lider skada under tvistetiden ...” De har dessutom fetmarkerat sin oro.

Detta förstärks av samtal med hästjurister och advokater som säger att hästar inte får skäligen omvårdnad under rättsprocesser.

En hästjurist jag pratade med i dag säger att det är sällsynt att köpare tar hand om hästen på ett bra sätt under rättsprocessen. Juristen berättade hur säljare gråter när de beskriver hästen som återlämnas. Att det står i lagen att hästar ska lämnas tillbaka i väsentligt oförändrat skick saknar innebörd i verkligheten.

Veterinärer vittnar om den praxis som blivit att hästar inte får behandling för sjukdom och skada under rättsprocessen. Rättsprocesser pågår ofta i över ett år, upp till ett och ett halvt år. Skador som hade kunnat behandlas

blir kroniska. I kombination med fullvärdesförsäkring avlivs många hästar i Sverige som egentligen är friska. De går nu en tidig död till mötes.

I mitt nästa anförande ska jag berätta om familjen Gustaphsson från Västerås. Deras häst var på SLU i Uppsala med en kraftig hälta som förblev obehandlad.

Vem ser till hästens bästa när inte köparen gör det? Djurskyddet fungerar inte för hästarna. De hamnar i kläm på grund av den rättsosäkra processtid som konsumentköplagen skapar.

Statsrådet tycker att djurskyddet fungerar och har dessutom förstärkt det 2019. Jag har ringt runt och pratat med flera personer på länsstyrelsen. Ingen – ingen – känner till något fall där djurskyddet gått in och hjälpt djur under rättsprocessen.

Fru talman! Jag vill fråga statsrådet om hon verkligen tycker att hästarna får den vård och omsorg de behöver under tiden då rättsprocesser pågår.

Anf. 126 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman och ministern! Nej, djurskyddet fungerar faktiskt inte.

Först och främst vill jag tacka ministern för det svar som hon har gett. Jag ska berätta att jag inte var någon hästtjej när jag var yngre. Jag har inte haft det intresset som vuxen heller – jag tycker dock om hästar. Däremot har flera i min bekantskapskrets hästar, och jag har på nära håll sett hur mycket tid och energi det kräver att vara hästägare och att bedriva företag på området.

Jag har också förstått hur viktigt det är att sköta sina hästar på rätt sätt och vilka konsekvenser det kan få om man inte gör det. Jag har genom många samtal med en veterinär och genom besök på dennes jobb fått insyn i detta och en kunskap som jag är väldigt tacksam över. Jag har bland annat fått vetskap om att många skador som hästar får beror på handhavandefel och kunskapsbrister hos den som ansvarar för hästen.

Nej, fru talman, jag är ingen hästtjej. Däremot har jag ett genuint intresse av att djur ska leva ett gott liv under sin livstid. Jag avskyr verkligen när djurägare missköter sina djur så att de blir lidande. Jag har ett intresse av att lära mig om de brister som finns och av att få till mig tips på hur lagar och regler kan ändras så att det blir bättre för djuren.

Fru talman! Vid en försäljning av en häst har säljaren extra ansvar under de första sex månaderna att bevisa att hästen inte hade några fel vid köpet. Frågan är hur många hästar som har helt perfekta röntgenplåtar och vilken relevans eventuella röntgenfynd har för användandet av djuret.

I dag vittnar säljare om att köpare går fria från ansvar att ge hästen den omvårdnad hästen behöver. Köparen missköter helt enkelt hästen, oftast på grund av okunskap och bristande erfarenhet. I dag förstår inte alla nyblivna hästägare vilket arbete det innebär att äga en häst. Stallas hästen in i en egen lokal och inte tillsammans med andra hästägare som har adekvat kunskap och erfarenhet är riskerna större.

Jag skulle vilja måla upp en bild av hur illa det kan bli. Ta ett exempel med en köpare av en häst som vill häva köpet eftersom köparen är missnöjd. Det går så långt att det blir en rättsprocess eftersom säljaren inte anser att det fanns något fel på hästen när den såldes. I väntan på att en rättsprocess ska ha sin gång släpper köparen ut hästen i hagen för att köparen inte vill eller orkar ta ansvar för den. Det kan exempelvis handla om

utebliven hovvård. När man då hämtar in hästen har den långa hovar, hudproblem som rasp och mugg och andra obehandlade åkommor. Till det kommer att hästen har blivit mager eftersom den tappat hull och muskler.

Oftast är dessa hästar fullvärdesförsäkrade, och veterinärer och jurister vittnar om att det är en dödlig kombination. Den missnöjda köparen väljer hellre att avliva hästen än att rehabilitera den. En häst som i rätta händer skulle kunna vara fullt frisk går alltså mot sin död. Därmed är rättsprocessen avslutad.

Att det kan gå till så här är fruktansvärt. Det finns inget djurperspektiv över huvud taget. Hästen är inte mycket mer värd än en brödrost, och den synen förstärks när man läser konsumentköplagen, där försäljning av djur regleras. Djur är betraktade som saker.

Fru talman! Jag skulle vilja veta om ministern tycker att detta är rimligt.

Anf. 127 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Sofia Westergren och Marlène Lund Kopparklint, för frågorna! Marlène Lund Kopparklint inledde med att säga att hon inte var en hästtjej när hon var ung. Jag kan då inleda med att säga att jag är en gammal hästtjej, vilket innebär att hästar givetvis ligger mig väldigt varmt om hjärtat.

Dock kan jag konstatera att det finns något som för mig är överordnat allt annat viktigt, oavsett om vi talar om hästar eller om vi talar om andra djur. Det är att varje djur genom hela sin livslängd, oavsett var det befinner sig, ska ha ett gott djurskydd. Vi har därför moderniserat och uppdaterat djurskyddslagen, som redan tidigare kanske var en av världens starkaste djurskyddslagstiftningar, så sent som 2019.

Jag utesluter inte alls att man behöver göra mer när det handlar om sanktioner och kontroller för att säkerställa att den efterlevs fullt ut.

Jag vill också konstatera att de allra flesta människor behandlar sina djur väl, oavsett om vi talar om hästar eller någonting annat. Man har ett djur för att man bryr sig om det, och man behandlar det väl. I varje fall där så inte sker är det förfärligt; det råder ingen som helst tvekan om det.

När det gäller den här specifika frågan kopplad till konsumentlagstiftningen vill jag först säga att konsumentlagstiftningen inte ligger på mitt bord. Det är inte min portfölj, utan det är en annan minister som hanterar den frågan. Däremot har Sverige, som nämdes i någon av interpellationerna, i underlagsarbetet inför det direktiv som nu ska implementeras i Sverige varit drivande för att göra det möjligt för medlemsstater att själva fatta beslut på detta område. Vi nådde framgång i det, och det är nu möjligt.

Man har sedan haft en utredning kring detta kopplat till Sverige, och utredaren har lämnat ett förslag som inte i huvudsak går ut på att man ska undanta djur från konsumentlagstiftningen helt och hållet. I stället föreslår man att det ska kunna göras två ganska viktiga undantag. Det ena är att det för dyrare djur, exempelvis häst, föreslås en undersökningsplikt för köparen. Det andra är att köpare och säljare ska kunna avtala bort den omvända bevisbördan. Detta är förslag som i sak skulle kunna hantera ganska mycket av de här problemen – såklart – men de innebär inte att man undantar hästar.

Frågan bereds för närvarande. Jag har faktiskt inte tidsplanen framför mig – det står säkert någonstans i alla mina papper vid vilken tid den förväntas skickas till riksdagen, men jag hittar det inte nu. Det finns dock en deadline eftersom detta är ett direktiv som ska implementeras, så det är en fråga som är på väg fram och som bereds för närvarande. Det jag redogör för nu är alltså det som är utredningens förslag.

Det sas här att konsumentskyddslagstiftningen är till för varor, och det är inte riktigt min bild. Den är ju till för att skydda konsumenterna. Nu får vi höra fruktansvärda berättelser om sådant som jag skriver under på inte får ske, där djurskyddslagstiftningen borde kicka in och där djur borde omhändertas. I hemska fall borde kanske tillståndet att ha djur kunna dras in. Men poängen här är att även det omvända finns: Det finns köpare som blir lurade av säljare, och konsumentskyddslagstiftningen är till för att skydda köparen.

Anf. 128 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Jag vill nämna några grejer lite snabbt.

Länsstyrelserna vittnar om att förstärkningen av djurskyddet var en uppdatering gällande språk och så vidare. De kan egentligen inte se att det var en förstärkning av skyddet för hästarna i en rättsprocess, och de ser inte att detta har använts för det ändamålet eller kommer att kunna användas i nuvarande form, trots att det är förstärkt – eller uppdaterat – 2019.

Statsrådet pratar om konsumentköplagen. Den är till för att stärka köparens position i förhållande till säljaren, och då främst gällande varor. Det är lämpligt att köparens roll är stärkt i förhållande till ett multinationellt företag vid köp av till exempel ett kylskåp, men i handeln med hästar blir detta tokigt. Där har man nämligen inte det partsförhållandet mellan köpare och säljare att det är givet att köparen skulle vara en svagare part än säljaren. Så funkar det inte i hästhandeln, utan ofta är säljaren ett litet stuteri som kanske säljer tre hästar på fem år eller liknande.

Jag har förberett mitt andra inlägg, där jag vill berätta om familjen Gustaphsson i Västerås. De sålde en häst under sensommaren 2020. Allt var frid och fröjd under en månad – hästen tävlades i hoppning, resultaten var goda och i deras gemensamma chattgrupp delade ryttaren med sig av glädjen över hästen. Sedan kom det som en blixtned från klar himmel: Hästen är dum och ska lämnas tillbaka på grund av lynnesfel. Hästen stegar sig med sin ryttare. Vad detta betyder är att ryttaren har blivit rädd och inte längre vill ha hästen. Säljaren ser i detta läge inte skäl till hävning, men säljaren har ingen rätt att träffa hästen för att bilda sig en egen uppfattning.

Det körs runt till veterinärer, och kissing spines hittas. Veterinär uppger om att detta behöver fortsätta utredas och att inget är fastställt. Köparen ser ändå att det nu finns skäl till hävning – bingo! Till saken hör att hästen har ådragit sig hälta, vilken förblir obehandlad hos köparen. Inte förrän hästen kommer åter till säljaren blir hältan behandlad, vilket sker två dagar före julafton. Hästen har nu rejält ont; hältan bedöms vara 2,5-gradig. Hade vi haft så ont hade vi gått och lagt oss i sängen, men hästen kan ju inte komma undan. Den har i stället beröringsskräck och kastar sig undan all beröring. Hästen har varit också hos SLU i Uppsala för hältan, som nu är rejält tydlig för alla – även för ett otränat öga.

Var är djurskyddet när veterinärer vittnar om att det är vanligt att veterinär inte behandlar en häst under pågående tvist? Det är ingen skillnad för veterinärer som jobbar under Jordbruksverket.

Säljaren meddelar att hästen nu mår bra och hoppar igen. Historien är typisk, för den gick aldrig till tingsrätten. Konsumentköplagen har rykte om sig att vara rättsosäker, och finns det kissing spines – närliggande tornutskott – ser prognosen dystert ut för säljaren, trots att 70 procent av alla hästar bevisligen har kissing spines. Väsentligt är att en rättsprocess som pågår i drygt ett år ökar risken för att hästen inte lever eller inte går att rehabilitera. Ett och ett halvt års dålig skötsel kan ta död på den friskaste häst, och i kombination med fullvärdesförsäkring avlivs många hästar i Sverige helt i onödan.

Fru talman! Är det så statsrådet tycker att konsumentköplagen ska fungera, det vill säga att hotet om dålig skötsel från köparens sida blir ett absolut påtryckningsmedel?

Anf. 129 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Ministern sa att de här frågorna inte ligger på hennes bord, men det gör däremot djurskyddslagstiftningen. Därför kommer detta att hamna på ministerns bord, för vi pratar om djurskydd.

Med tanke på att hästar, som sagt, kan behandlas i princip som en trasig brödrost som bara kastas på tippen skulle jag vilja fråga ministern hur hon vill verka för att höja statusen på djur generellt. Borde inte försäljning av djur regleras i djurskyddslagen i första hand? Eller borde den inte kicka in, som ministern själv sa?

Nu är timmen slagen att göra rätt. För flera år sedan öppnade EU upp för möjligheten att rädda djuren från konsumentköplagen, som är till för att skydda konsumenten och stärka konsumentens ställning gentemot näringsidkaren. Den fungerar utmärkt vid köp av exempelvis den där brödrosten som jag återkommer till: Varan levereras med innehållsdeklaration och skötselanvisningar, och det vilar ett ansvar på konsumenten att inte tappa varan i golvet eller på annat sätt vara oaktsam. Finns det fabriktionsfel kan detta avhjälpas med reparation eller ny vara. Kunskapen och ansvaret ska vara större hos säljaren än köparen, vilket gör att konsumentköplagen behövs för att säkra köparens position.

Den devisen blir dock skev när man talar om levande djur, som konsumentköplagen också omfattar. Vid handel med levande djur är det inte givet så att säljaren har större kunskap än köparen. Ingen säljare kan lova hållbarhet på eller prestation av ett levande djur, och mycket mer beror på handhavandet eftersom vi pratar om ett levande djur, till skillnad från en köksvara. Ett levande djur består av både fysisk och psykisk materia som direkt påverkas av skötsel, handhavande och miljö. Ett djur kan också få sjukdomar, precis som vi människor. Konsumentköplagen är inte anpassad för handel med levande djur. Den är ett trubbigt instrument när man ser till djurs välmående och utifrån ett djurskyddsperspektiv, vilket ändå borde vara det viktigaste här.

Fru talman! Det är ett faktum att djur i dag far illa på grund av att de i konsumentköplagen inte värderas högre än en vitvara. Hästar far illa i utdragna rättsprocesser på grund av konsumentköplagen. Vi måste försöka agera för att inte fler djur ska fara illa. Det här är en mycket viktig fråga.

Hästar och djur är inte saker utan levande varelser som många gånger blir människans bästa vän. De förtjänar att skyddas och värderas högt.

När det kommer till en hästköpare som inte har handhaft hästen på ett korrekt sätt så att det har uppkommit skador som man sedan skyller på säljaren, och man vill reklamera hästen, har säljaren i princip inte något att säga till om. Det blir en ord-mot-ord-situation. På vägen betalar hästen ett hårt pris med sitt välbefinnande och i många fall, tyvärr, med sitt liv.

En annan orimlighet är att säljaren inte har någon möjlighet att träffa djuret eller kontrollera djuret via ombud så länge djuret finns hos köparen. Rimligt är att säljaren har rätt att personligen träffa djuret eller via ombud, exempelvis en veterinär. Men så är det tyvärr inte. Det anser jag att vi måste ändra på omgående.

Anf. 130 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Det är uppenbart att frågan berör. Det är för mig en självklarhet att frågan berör. När vi talar om djur och djurs lidande ska det göras med ett stort mått av seriositet. I det sammanhanget vill jag återigen slå fast att det aldrig är accepterat och aldrig tillåtet enligt lag att inte ta hand om ett djur, ej heller under en rättsprocess. Det är oomtvistat så.

Jag köper absolut argumenten att det är vanskligt att jämföra levande djur med en trasig brödrost, en vitvara eller vad de må vara. I det sammanhanget kan jag bara konstatera att också utredarens förslag – som jag uppfattar att Moderaterna avvisar helt och hållet och som är på beredning – förhåller sig till det faktum att djur inte är som vilken vara som helst genom att se till två viktiga undantag i sammanhanget. Man föreslår att för köp av dyrare djur ska det finnas en undersökningsplikt hos köparen vid köptillfället. Köparen måste vid köptillfället – så som jag har uppfattat era berättelser när jag har läst in mig på frågan inför debatten, konsumentlagstiftningen ligger inte i min portfölj – låta en veterinär göra en kontroll för att kunna hänvisa till gamla fel under preskriptionstiden på sex månader. Man möjliggör också för köpare och säljare att vid köptillfället avtala bort den omvända bevisbördan på sex månader. Detta innebär att säljarens möjligheter till rättvis hantering förstärks, och det är viktigt i sammanhanget.

Jag måste samtidigt konstatera att konsumentköplagstiftningen inte, till skillnad från djurskyddslagstiftningen, är till för att skydda vare sig djuret eller säljaren. Den lagstiftningen är till för att skydda konsumenten, det vill säga den som handlar. Det går inte att bortse från. Oavsett hur hemskt man tycker om exempel där köparen betar sig förkastligt utifrån ett djurperspektiv går det inte att bortse från att det omvända kan hända, det vill säga att det behövs skydd också för den som köper en häst – en dyr investering. Det behövs fungerande mekanismer åt det hållet också. Oavsett köpare eller säljare gäller djurskyddslagstiftningen också under en rättsprocess.

Båda interpellanterna refererar till att man har pratat med länsstyrelser och veterinärer, och det finns många exempel. Jag har stor respekt för att ett exempel är ett dåligt exempel. Det behövs inte mer än ett exempel. Men för att det ändå ska bli lite proportion kan vi konstatera att statistiken är dålig på området. Här finns framför allt ingen statistik från senare tid. Min fråga är ju hur stort problemet egentligen är. Jag får återkomma till frågan om den senaste statistiken i nästa inlägg.

Anf. 131 SOFIA WESTERGREN (M):

Fru talman! Lagen är skapad för att skydda konsumenten och varor av döda ting. Djur är egentligen mer av en begagnad vara, och de passar inte in i konsumentköplagen. Även om utredaren lägger fram förslag som luddar till det hela i rätt riktning blir det aldrig bra att ha djur i konsumentköplagen. Jag är därför tydlig med att säga att djur ska räddas från konsumentköplagen.

Förstår ministern att köpare som vill häva ett köp inte ger hästen den vård och omsorg hästen behöver? De vill inte ha kvar hästen. Veterinärer vittnar om att skador är obehandlade. Hästen släpps ut i hagen och tas inte in förrän i samband vid transporten tillbaka till säljaren.

Den häst som kommer tillbaka till säljaren är inte i väsentligt oförändrat skick så som det står i lagstiftningen att den ska vara. Den hästen har långa hovar, mugg, rasp, regnskållor, är mager och mer stressad än någonsin. Hästen som såldes presterade på tävlingsbanan, och tillbaka kommer något riktigt sorgligt.

I själva verket kan anledningen till hävnningen av köpet vara att köparen inte förutsåg allt jobb det innebär att ha häst, att det var mer häst än vad köparen klarar av och köparen blir rädd för hästen eller att hästen inte trivs med sin nya ryttare och inte presterar på tävlingsbanan så som det var tänkt. Nuvarande lag har blivit som en ångervecka, men i tre år, och det var inte så lagen var tänkt att användas.

Nu kommer jag till huvudfrågan, fru talman. Kommer statsrådet att jobba för att djur ska undantas i konsumentköplagen?

Jag vill tacka alla runt om i Sverige som har delat med sig av sina erfarenheter. Att det är så många som har hört av sig och skrivit på uppropet på Facebook är ett tydligt tecken på att något behöver ändras.

Anf. 132 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Ministern säger att det aldrig är acceptabelt att behandla djur illa. Fast det sker kontinuerligt när man ser på exemplen i konsumentköplagen. Vi får exempel från veterinärer, jurister, säljare och länsstyrelser, vilket min kollega har räknat upp.

Många exempel från verkligheten visar hur orimlig lagen är och vilket lidande den skapar för djuren. Frågan ligger faktiskt i ministerns portfölj eftersom det handlar om djurskyddsfrågor. Här borde ministern se över denna fråga omgående. Vi ska inte behöva höra exempel på hur hästar far illa när de säljs eller under rättsprocesser. De avlivas, och försäkringar täcker upp. Priset som hästen får betala är med livet.

Oavsett hur svensk lag ska utformas måste djuren skyddas och inte utsättas för onödigt lidande. Nu är det dags att ta ställning för djuren. Lagstiftningen är inte till för djurens bästa när det gäller säljansvaret för djur, som regleras i konsumentköplagen. Djurs rättigheter och välmående måste väga tyngre än att de ska likställas med vitvaror, vilket jag har sagt tidigare.

Alltför många djur har farit illa på grund av lagstiftningen, och man har inte ett djurrättsperspektiv. Ministern har dessa frågor i sin portfölj, och jag hoppas innerligt att man ser över dessa frågor så snart som möjligt.

Jag tackar också för en bra debatt, och jag tackar fru talmannen, åhörare och tjänstemän.

Prot. 2020/21:86

2 mars

Svar på
interpellationer

Anf. 133 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag kan konstatera att jag och interpellanterna är rörande överens om att vi ska ha ett gott djurskydd i Sverige för alla djur, och jag tror att vi kan vara helt överens om att djurskyddet ska vara gott även under rättsprocesser. Så är också lagen utformad.

Jag utesluter inte att man behöver se över exempelvis sanktionssystemet. Här finns en utredning som ligger på mitt bord, som är mitt ansvar och som kommer till riksdagen någon gång under det här året – strax före eller strax efter sommaren. Den handlar om sanktioner, alltså hur straffen ser ut på området och hur vi utvecklar dem. Jag tror att det kan bidra till bättre efterlevnad och fler ingripanden och till att frågan får en annan status. Det är ett viktigt komplement för att säkerställa att djur mår väl, oavsett system.

Någon av interpellanterna sa att något måste ändras. Mitt svar på det, kopplat till den här specifika frågan, är att något *kommer* att ändras. Jag kan inte säga i dag exakt hur det förslaget kommer att se ut, för det är under beredning. Men oavsett om man går på utredarens förslag eller gör anpassningar till det kommer något att ändras. Man kommer att stärka bevisbördan – man ska ha minst det som finns i utredningen, förutsätter jag, och man ska titta på kontroll vid köp och att kunna ha andra avtalsförhållanden. Det är bra.

Jag tog verkligen till mig när jag läste om det här att det finns dåligt med statistik på hur stort problemet är. Det enda jag kunde hitta som var riktigt relevant var att 193 konsumentköpsmål avgjordes i domstol mellan 2002 och 2009. Det är inte jättemånga, och det kanske är ett av skälen till att frågan inte har fått så stor uppmärksamhet förrän på senare år. Men det spelar egentligen ingen roll.

Mitt tydliga budskap här i dag är att djurskyddslagen gäller i alla lägen, också under rättsprocess, punkt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 24 Svar på interpellation 2020/21:441 om stärkt miljöhänsyn i skogsbruket

Anf. 134 JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Elin Segerlind har frågat mig om jag avser att verka för att förslag på lagstiftning tas fram så att avverkning av skogar med höga naturvärden stoppas, om jag avser att verka för stärkt reglering för att stärka miljöhänsynen i skogsbruket, om jag avser att verka för att staten, i enlighet med vad Naturvårdsverket rekommenderar, ska göra stora ansträngningar för att skyddsvärda skogar inte ska avverkas, om jag avser att verka för en nationell målsättning för skydd av tätortsnära skog samt stärka lagstiftningen för att värna skog med särskilt höga värden för rekreation och friluftsliv och avslutningsvis om jag avser att verka för att öka kunskapen om var våra kvarvarande skogar med höga naturvärden finns samt att denna kunskap görs tillgänglig för svenska folket.

Jag vill inleda med att säga att det är min och regeringens tydliga ambition att skyddsvärda skogar inte ska avverkas utan bevaras, antingen genom formellt skydd eller frivilliga avsättningar, samt att miljöhänsynen i skogsbruket ska öka. Skogspolitiken bygger på två jämställda mål: miljömålet och produktionsmålet. Det är möjligt och önskvärt att utveckla bägge dessa delar.

Regeringen arbetar med att genomföra den sakpolitiska överenskommelse som träffades i januari 2019 mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna, det så kallade januariavtalet. Som en del i arbetet beslutade regeringen att tillsätta en utredning som fick uppdraget att undersöka möjligheterna och lämna förslag på åtgärder för stärkt äganderätt till skog, nya flexibla skydds- och ersättningsformer vid skydd av skogsmark samt hur internationella åtaganden om biologisk mångfald ska kunna förenas med en växande cirkulär bioekonomi.

Utredningens betänkande *Stärkt äganderätt, flexibla skyddsformer och naturvård i skogen* (SOU 2020:73) lämnades till miljö- och klimatministern den 30 november 2020 och har nyligen skickats ut på remiss. Då detta förslag bereds av Regeringskansliet kan jag inte föregå denna process.

Jag vill slutligen hålla med Elin Segerlind om betydelsen av att vi nu arbetar för ett långsiktigt hållbart skogsbruk.

Anf. 135 ELIN SEGERLIND (V):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Utgångspunkten i allt vi gör behöver vara att det ska ske inom naturens och planetens gränser. Det gäller även skogsbruket och då inte bara i Amazonas utan även här i Sverige.

I dag är den absoluta merparten av svenska skogar på olika sätt påverkad av skogsbruk. Många skogar har också ersatts av produktionsskogar, en gång kalavverkade och nu mer plantager än levande skogar.

Bilden är ofta att Sverige har världens främsta skogsbruk. Ett föredöme – visst är det så vi ser på oss själva? Men är det verkligen en rimlig självbild?

I Sverige har vi inte ens en definition av vad hållbart skogsbruk är, och vi fortsätter bruka våra naturskogar. Sverige har så stora arealer skog att vi borde kunna avsätta dessa 20 procent av våra skogar för skydd och bedriva hållbart skogsbruk på övriga arealer. Det finns ingen anledning annat än ekonomiska att fortsätta ta ned våra kvarvarande naturskogar.

Omkring 2 000 skogslevande arter i Sverige befinner sig på rödlistan. Det vill säga att de är hotade eller har kraftigt minskat. Deras framtid är osäker, och den enskilt största orsaken till det är det intensiva och ohållbara skogsbruket.

Trots att många hotade arter saknar livsmiljöer fortsätter skogar med höga naturvärden att avverkas – även av Sveaskog, vårt statliga skogsbolag, som genom tydliga ägardirektiv skulle kunna få en annan inriktning. Nu klarar inte heller de att ta hänsyn till den biologiska mångfalden, social hänsyn eller hänsyn till renbetesmarker, för att nämna bara några saker.

Trots att vi precis som ministern säger har en skogsvårdslag som säger att det ska vara likvärdighet och balans mellan miljö- och produktionsintressen är det uppenbart att det just nu är de ekonomiska intressena i skogen som får högre prioritet. Det tas inte tillräcklig miljöhänsyn, och regeringen har inte vidtagit några åtgärder för att stärka miljöhänsynen i

skogsbruket utan väljer i stället att ta fram en utredning för att stärka frivilligheten och äganderätten.

Vänsterpartiet har länge velat se att Sverige sätter stopp för avverkning av skogar med höga naturvärden. I dag sker avverkningar trots att det är stor brist på den här typen av naturmiljöer och trots att utarmningen av den biologiska mångfalden inte har bromsats.

Statliga Sveaskog är inte utan del i detta. Som den största ägaren av skog, tillika ett statligt bolag, har Sveaskog ett ansvar att gå före och vara förebild.

I förra veckan kom nya uppgifter som visar att Sveaskog säljer mark som är viktig renbetesmark för att på så vis undvika konflikter med samebyarna. Eftersom Sveaskog har ett krav på sig att samråda vid avverkning kan det göra att man nekas att avverka, men kravet på samråd gäller inte vid försäljning. Detta skedde på samebyn Loukta-Mávas mark, där Sveaskog ville avverka 700 hektar i ett redan hårt avverkat område. Det mötte motstånd, och man backade. Men nu avverkar alltså någon annan på de markerna.

Vi behöver öka andelen skyddad skog men också miljöhänsynen i skogsbruket. Statsrådet får gärna svara på frågan igen. Kommer regeringen att verka för stärkt reglering för att förbättra miljöhänsynen i det pågående skogsbruket?

Anf. 136 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack så mycket, Elin Segerlind, för en högtintressant och viktig fråga!

Skogen är jätteviktig för Sverige. Den står för jobb och tillväxt och för möjligheter till rekreation. Den både påverkas och är en del av utmaningarna med klimatomställning, och den är en viktig del när det handlar om att vi behöver ekosystem som mår väl.

Man kan lätt konstatera att betinget som skogen ska nå upp till inte är litet. Jag kan också konstatera att det är politikens uppgift och ansvar att säkerställa att vi skapar långsiktiga spelregler för skogen och för skogens framtida villkor. Det är politiken som någonstans måste göra prioriteringar och hitta rätt balans mellan alla dessa stora intressen, för jag ser inte hur något av dessa intressen kan vara "oomhändertaget" när vi väl ska fatta beslut om riktningen framåt.

Som en del i att hantera dessa utmaningar och säkerställa att vi fortsätter ha ett högt förädlingsvärde i vår skog och vårt skogsbruk, som är det vi bygger mycket av vår bnp och vårt välstånd på i Sverige, har regeringen tillsatt Skogsutredningen. Den kom med sitt betänkande eller förslag den 30 november, och det har nu skickats ut på remiss i sin helhet.

Skogsutredningen har en ganska ambitiös ansats när det gäller att ta ett helhetsgrepp om skogen. Man talar om vad man ser krävs för att stärka ägandet, hur kompensation ska ges vid avsättning, på vilken nivå det ska vara frivilligt eller tvingande och hur man ska jobba med att se till att vi har tillräckliga kunskaper om våra skogar. Det är den ena delen.

I den andra delen slår man fast att Sverige har goda skäl att säkerställa att vi jobbar med hållbarhet i brukandet, att vi lever upp till internationella åtaganden och att vi jobbar aktivt med att skydda skyddsvärd skog. Det råder ingen tvekan om att vi ska göra detta. Däremot kan man ha en stor diskussion om hur mycket skog och vilken skog det gäller, vad det får

kosta och på bekostnad av vad. Och, som sagt var, vår roll kommer att bli att balansera i detta.

Jag tycker att en viktig sak med Skogsutredningen är att den ändå försöker ta ett helhetsgrepp om frågan. Jag saknar så här långt politiker som är beredda att göra detsamma. Så här långt mutar alla in sin grundinställning och sin grundposition i frågan. Det kan vara fullt naturligt i ett läge där vi så småningom behöver förhandla om detta, för vi kommer från olika perspektiv.

Men skogsfrågorna – oavsett om det handlar om att kunna värna och skydda mer skog, utveckla ekosystemtjänster, skapa fler jobb, förädlad produktion och förädlade värdekedjor eller åstadkomma klimatomställning eller om det är för ägarna – kräver att vi har långsiktighet i botten, vilket skapar långsiktiga förutsättningar.

Politiken klarar inte av att ge mer långsiktighet till någon näring om man inte söker den största och den minsta gemensamma nämnaren. Allt annat blir kortsiktigt och kan slängas om vart fjärde år på grund av att majoriteten i den här kammaren förändras. Det tror jag skulle vara olyckligt i en bransch där alla dessa olika områden kräver jättestora investeringar, som inte betalar sig förrän om kanske 10, 70 eller 100 år.

Anf. 137 ELIN SEGERLIND (V):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Vår roll är att hålla balansen, säger ministern. Hade det varit så att vi till dags dato hade skyddat 30 eller 40 procent av de svenska skogarna hade jag kanske kunnat hålla med om att det vore dags att tala om någon form av balans åt andra hållet. Men anledningen till att vi så tydligt håller fast vid vår utgångspunkt är att vi inte ens har nått upp i 10 procent. Det är långt ifrån balans i den svenska skogen i dag.

Häromdagen sa Frans Timmermans, tror jag att det var, i SVT:s *Rapport* att skogen är ett område där Sverige kommer att behöva göra många anpassningar för att Sverige och EU i sin tur ska kunna nå utsläpps- och klimatmålen till 2050, vilket är EU:s mål. Det kom en del reaktioner på detta i Sverige, framför allt från aktiva skogsbrukare.

Låt oss vara ärliga – vi har varit på samma möten och flera gånger lyssnat på samma diskussioner här i riksdagen och på andra ställen. Jag vet inte hur du har uppfattat det, men för mig är det ganska tydligt att Sverige när det kommer till skogsfrågor ibland är ett ganska motsträvt land. Vi vill helst anpassa regelverket om klimat som är kopplat till vår skogspolitik på ett sådant sätt att det passar den verksamhet vi redan har. Sällan drar vi åt ett mer progressivt håll, för mer skyddad skog.

Se bara på diskussionen nu om taxonomin, till exempel, eller den evighetslånga diskussion vi hade om LULUCF – i slutänden kokar diskussionen ned till en sak, nämligen att vi i Sverige vill kunna fortsätta, helst helt ostört, med vårt skogsbruk så som det ser ut i dag. Vi sätter produktion framför miljö gång på gång.

Jag tycker inte riktigt att statsrådet ger svar på min fråga. Hänvisningen till Skogsutredningen och dess remiss faller ganska platt eftersom utredningen egentligen inte har några konkreta förslag som handlar om stärkt miljöhänsyn i skogsbruket. I stället går regeringen och statsrådet på den centerpartistiska linjen om äganderätten framför allt. Detta syns också i

Skogsutredningens uppdrag och resultat. Det är ju lite så att som man frågar får man svar.

Därför finns det inte heller med några förslag om stärkt reglering av skogsbruket för att naturvårdshänsynen ska kunna bli bättre och den biologiska mångfalden värnas. Detta är frågor som är akuta. Det går inte att vänta med åtgärder för ett mer hållbart skogsbruk, utan detta behöver ske nu.

Skulle vi avsätta alla våra naturskogar i dag skulle vi inte ens nå upp till den lägsta nivå för andel skyddad skog som vi i Sverige har åtagit oss att ha. Men det är inte bara det, tänker jag, för våra naturskogar fortsätter att avverkas, trots regeringens ambition att skyddsvärda skogar inte ska avverkas. Det pågår ju, så var ser vi den ambition som ni säger er ha? Och om det är en tydlig ambition, varför såg vi inget spår av detta i Skogsutredningen? Återigen sätter man de borgerliga särintressena framför våra gemensamma intressen av ett hållbart skogsbruk och en natur med stark biologisk mångfald.

Några av Europas sista gammelskogar står inför hot om avverkning här i Sverige. Gör vi inget nu riskerar unika livsmiljöer för många arter att gå förlorade. Jag vill därför fråga statsrådet: Är det din seriösa bedömning att produktionsmål och miljömål i praktiken är jämställda i skogspolitiken?

Anf. 138 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack igen, Elin Segerlind, för att du utvecklar dina frågeställningar! Jag kan när Elin Segerlind gör det konstatera att vi dock har olika bilder av hur saker och ting står till, alltså hur nuläget är. När Elin Segerlind beskyller mig för att gå i borgerlighetens tecken när det gäller äganderätt, vilket jag starkt motsätter mig som en sann bild, väljer hon att med det konstaterandet bara se halva Skogsutredningen, för att ta detta som exempel från den.

Jag konstaterar också att Elin Segerlind, när man börjar prata om hur mycket skog vi har skyddat, väljer att gå på den ena ytterligheten. Här har vi olika perspektiv, särskilt när vi pratar om hur mycket skog som är skyddad. Näringen, det vill säga branschen och skogsägarna, vill räkna in väldigt mycket, och naturintressena, eller delar av dem, vill räkna in jättelite. Elin Segerlind försöker inte landa i mitten, utan hon är i ena änden.

Jag tycker att det är synd. Om vi ska kunna driva en seriös politik som för alla dessa frågor framåt behöver vi göra det utifrån att vi kommer överens om vissa fakta. När det gäller hur stor procentandel av skogen som är skyddad, exempelvis, lät vi SCB göra en sammanvägning av *tutti*, och de landade på strax över 20 eller 25 procent. Jag kommer inte ihåg siffran just nu, men den var betydligt högre än den som naturvårdsintressenterna tycker är riktigt och lägre än vad näringen tycker är riktigt i detta sammanhang.

Den siffran har aldrig accepterats, för folk fortsätter att använda sin egen definition. Det är djupt problematiskt, tycker jag. Poängen kan inte vara att vi ska kiva om detta utan måste vara att titta på hur duktiga vi är, vad vi gör, vad som bör skyddas och om vi skyddar rätt saker. Hur ser vi till att vi har hållbart brukande i våra produktionsskogar? Det är en debatt som inte över huvud taget finns i skogspolitiken i dag, vilket jag tycker är djupt problematiskt.

Jag som socialdemokrat anser att vi ska bruka skog i Sverige. Det är en viktig råvara som bygger jobb och tillväxt i hela landet, står för mer än 3 procent av vår bnp och dessutom är helt nödvändig för att exempelvis växla över till ett fossilfritt samhälle och för klimatomställning. För mig är det alltså en självklarhet att vi ska bruka skog. Vi ska dock göra det så klokt som möjligt och med så mycket omsorg som möjligt om naturvärden och annat.

Det är också självklart att vi ska avsätta skyddsvärd skog. Men det ska göras utifrån god kunskap och fakta om vad man ska avsätta, utifrån rimliga ersättningsnivåer och en massa annat. Men här finns återigen en bild av att vi i Sverige skulle vara dåliga, som jag inte köper. Jag tycker på riktigt att alla vi som sitter i Sveriges riksdag borde vara stolta över det skogsbruk vi har i Sverige. Detta betyder inte att vi ska vara okritiskt inställda till det och att det inte kan bli bättre och utvecklas. Men jämfört med andra länder är vi duktiga i Sverige.

Jag kan också konstatera att när vi i Sverige rapporterar in för att leva upp till de internationella åtagandena gör vi det på ett annat sätt än alla andra länder. Det betyder att vi inte rapporterar in allt som är undantaget produktion, vilket nästan alla andra gör. Om man går på sådana siffror slår det alltså jättemycket.

Det här skulle vi kunna hålla på och bråka om till döddagar utan att bli överens. Jag tycker att vi måste höja blicken och konstatera för det första att vi i Sverige är duktiga, för det andra att vi behöver utveckla en massa saker, för det tredje att vi behöver hantera alla de olika storheter för utveckling som finns i detta och för det fjärde att det är vår förbannade skyldighet att hitta vägar framåt.

Anf. 139 ELIN SEGERLIND (V):

Fru talman! Tack för svaret, ministern!

Ministern svarade inte på min fråga om produktionsmålen och miljömålen i praktiken är jämställda skogspolitiken. Ministern får jättegärna återkomma till det i sitt slutanförande.

När ministern säger att hon saknar debatten om vad ett hållbart skogsbruk kan vara tänker jag att det väl ändå är det ministern och jag håller på med här och nu.

Vänsterpartiet anser att vi behöver en ny skogspolitik med en kraftigt ökad ambition för miljön och klimatet, en skogspolitik som sätter den biologiska mångfalden högst upp och som ser värdet i ett skogsbruk som vilar på hållbara grunder. Dagens skogsprogram antogs långt innan klimatförändringarna var en faktor som spelade in i våra politiska beslut. Situationen har ändrats drastiskt de senaste 30 åren.

Vi behöver en stärkt miljöhänsyn, och för att skogen ska kunna brukas och skyddas på ett sätt så att resurserna nyttjas hållbart krävs en skogsvårdslagstiftning som är uppdaterad.

Pandemin har gett oss en ny form av grön våg. Fler hittar ut i våra skogar, många har börjat reflektera över vad det är de ser och allt fler höjer sin röst mot ett ohållbart skogsbruk i allmänhet och de enorma kalavverkingarna i synnerhet. Också saknaden efter den gamla naturskogen uppmärksammas.

Skogen har många värden – för klimatet, för den biologiska mångfalden, för rennärningen och för naturturismen likaväl som för sociala värden i vår vardag. När vi pratar om svenskt skogsbruk framöver behöver vi också ta hänsyn till den helheten. Men oavsett vad vi gör behöver vi agera inom naturens ramar. Om klimatkrisen hittills har lärt oss något är det vad som händer när vi inte gör det.

Min avslutande fråga till ministern blir därför om regeringen är beredd att göra en verklig översyn av skogspolitiken och föra in den i 20-talet.

Anf. 140 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tiden går fort när man har roligt, höll jag på att säga. Det här skulle vi på riktigt kunna stå och prata väldigt mycket längre om. Men eftersom tiden nu är väldigt kort ska jag försöka nöja mig med att säga några saker.

Först och främst vill jag säga att Sverige och jag anser att skogen är en nationell kompetens, detta som en kommentar till en tidigare kommentar om hur vi agerar mot EU. Det är en viktig svensk grundprincip.

Sedan jobbar vi aktivt med att utveckla alla olika områden. Mellan 2012 och 2019 har vi exempelvis skyddat ytterligare 140 000 hektar skog med höga naturvärden nedanför gränsen för fjällnära skog. Det är ett ganska stort åtagande, och jag kan konstatera att det i Skogsutredningen finns förslag om ytterligare åtaganden. Vi kommer att titta på alla förslag. Vi kommer att väga dem, och vi ska göra kloka, balanserade val framåt.

När det gäller biologisk mångfald och hur den utvecklingen ser ut är det Artdatabanken som håller i rödlistan i Sverige. Tittar man på den ser man att vi har ett ganska stabilt läge i Sverige. Med det sagt tycker jag inte att det är gott nog. Det är klart att vi ska förbättra oss på alla områden där vi är dåliga. Jag tycker dock att det är felaktigt att tala som om utvecklingen hela tiden går åt det sämre. Data stöder inte det.

Det skiftar lite mellan olika arter. Vi har både arter som förbättrar sig och arter som försämrar sig. På totalen kan man konstatera att vi har 62 000 arter och att det är 2 449 som ligger och åker in och ut på listan. Det betyder ändå att vi på riktigt är ganska bra på detta. Framför allt har utvecklingen de senaste 10–20 åren legat still.

Det vi ska göra nu är givetvis att när vi utvecklar skogspolitiken försöka jobba med just det hållbara brukandet. Jag tror att mycket av nyckeln ligger där: i att se till att vi blir ännu bättre också på den biologiska mångfalden, för det behöver vi bli.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 25 Svar på interpellation 2020/21:449 om ökad matproduktion och lantbrukarnas villkor

Anf. 141 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag tänker vidta för att Sverige ska klara målet i livsmedelsstrategin om att öka matproduktionen så att vi också blir mer robusta för kris och krig, vad jag avser att göra för att lantbrukare inte ska lägga ned sin verksamhet på

grund av angrepp från varg samt om jag har några planer på att komma med förslag som skulle främja nyetablering av stora livsmedelsanläggningar i syfte att minska sårbarheten för lantbruket.

För regeringen är målet i livsmedelsstrategin om en ökad livsmedelsproduktion en prioriterad fråga. En stark livsmedelsproduktion som har en hög svensk marknadsandel bygger på konkurrenskraftiga jordbruks- och livsmedelsföretag. Den är också en grundförutsättning för vår försörjningsförmåga och livsmedelsberedskap.

Jordbruksföretag har en viktig roll för att förverkliga livsmedelsstrategins mål om en ökad produktion och samtidigt bidra till de svenska miljömålen och en levande landsbygd. Avgörande för att fler ska vilja satsa på jordbruk är att det upplevs som attraktivt och lönsamt.

Handlingsplanerna för livsmedelsstrategin innehåller satsningar på ett stort antal åtgärder som vidtas på både nationell och regional nivå för att säkerställa generellt goda företagsvillkor för livsmedelskedjan. I handlingsplanen del 2 för livsmedelsstrategin finns långsiktiga åtgärder som finansieras med 122 miljoner kronor årligen till och med 2025. Dessutom gjordes en extra satsning på totalt 114 miljoner kronor under 2020. Handlingsplanen innehåller satsningar på bland annat kompetensförsörjning och forskning. Genom budgetpropositionen för 2021 tillfördes ytterligare 74 miljoner kronor för 2021 för att förstärka arbetet med livsmedelsstrategin, och för åren 2022 och 2023 beräknas motsvarande belopp. De föreslagna åtgärderna utgör tillsammans en handlingsplan del 3.

Inom ramen för livsmedelsstrategin är en ökad livsmedelsexport ett verktyg för att öka livsmedelsproduktionen. Genom att skapa en större marknad för svenska livsmedelsföretag skapar vi också möjligheter för svensk primärproduktion att långsiktigt växa samt möjligheter för förädlade produkter med mervärden att nå exportmarknaden.

Även i arbetet med den framtida gemensamma jordbrukspolitiken är företagets villkor och regelförenkling en viktig utgångspunkt. Regeringen har gett Statens jordbruksverk i uppdrag att lämna förslag på framtida åtgärder. I uppdraget ingår att föreslå åtgärder för nyetablering och för att underlätta generationsväxling. Det kan bland annat handla om startstöd, inkomststöd och investeringsstöd riktat till unga.

Det ska vara möjligt för människor att bo och verka i sina gröna näringar på landsbygden. Det är viktigt att skapa förutsättningar för samexistens mellan rovdjur och människor. Staten ger därför bidrag till förebyggande åtgärder, till exempel rovdjursavvisande stängsel, eller ersättning för skador orsakade av rovdjur.

Regeringen har under mandatperioden vidtagit flera åtgärder inom detta område. I slutet av förra året förlängdes giltighetstiden för den förordning som gör det möjligt för jordbruksföretag att få stöd för exempelvis underhåll av rovdjursavvisande stängsel, flytt av betesdjur och vård av skadade djur. Regeringen har även beslutat att ta bort nuvarande beloppsgräns så att stöd kan ges med 100 procent av den faktiska kostnad som rovdjuren orsakar. Denna ändring träder i kraft den 1 mars 2021.

Härutöver har anslaget för främjande av rennäring med mera förstärkts med 15 miljoner kronor från 2021 och därefter 12 miljoner kronor årligen permanent. Anslaget uppgår från och med i år till 129 miljoner kronor.

För närvarande ser regeringen över regelverket för hur miniminivåer för de stora rovdjuren ska fastställas i syfte att öka flexibiliteten mellan länen och på så sätt underlätta processen med att vargpopulationen glesas ut, bland annat genom att den kan spridas över större områden i landet.

Avslutningsvis vill jag säga att Alexandra Anstrell och jag delar ambitionerna för svenskt jordbruk. Jag ser också att vi har en god potential att öka den svenska matproduktionen, då det finns en bred politisk majoritet.

Anf. 142 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Det var ganska många debatter i kväll som det hade varit intressant att vara med i, men man hinner inte med allt.

Svenska lantbrukare producerar mat av hög kvalitet och dessutom på ett hållbart sätt. Vi moderater värnar det svenska lantbruket och tycker att lantbrukarna ska kunna fokusera på kärnverksamheter i stället för på onödiga pålagor och regelkrångel.

Vi tycker också att djurrätsaktivismen har gått alltför långt, och det tror jag att vi är överens om. Detta behöver verkligen stävjas. Ingen lantbrukare ska behöva utstå hot och trakasserier för att de håller på med djurhållning. Lantbrukarna är de som ger oss mat på bordet och borde hyllas som hjältar i stället.

Miljö- och jordbruksutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp har nyligen lagt fram en rapport som heter *Lantbrukets sårbarhet – en uppföljning*. I rapporten kommer man fram till att riskerna för sårbarhet är många. Den främsta risken är bristen på drivmedel, men det finns även risker i att många lantbrukare är beroende av EU-stöd och andra stöd, att det är svårt att hitta personal med rätt kompetens och att det finns få stora livsmedelsanläggningar.

Många djurhållare har lagt ned sin verksamhet då situationen blivit ohållbar av olika anledningar, bland annat vargangrepp. På många platser runt om i Sverige där vargen tagit tamboskap, avelsdjur eller husdjur har detta medfört att djurägarna många gånger inte orkar. De kan helt enkelt inte driva sin verksamhet vidare.

Att gårdar tvingas lägga ned sin verksamhet är inte bara orättvist mot ägarna och problematiskt för företagandet på landsbygden i stort, utan det är också ett steg bakåt för svensk livsmedelsförsörjning och tillgången till lokala råvaror.

I början av 1990-talet producerade vi väldigt många fler procent av landets livsmedel än vad vi gör i dag. Ändå är vi många fler svenskar i dag, men vi producerar alltså inte mer mat. Självförsörjningsgraden har sjunkit, och med det blir vi också mindre robusta. Med en högre självförsörjning blir vi mer robusta, till exempel när det gäller att kunna hantera olika typer av kriser, handelshinder eller för den delen pandemier.

I Sverige saknar vi i dag tydliga strategiska inriktningar och ambitionsnivåer för en effektiv beredskapsplanering som skulle kunna skapa en sammanhållen totalförsvarsplanering. I går kom en utredning om ledning och styrning av det civila förvaret, men vad gäller just beredskapsplaneringen verkar vi ligga ljusår efter många andra kollegor runt om i Europa.

Det vi dock vet är att företagare är skyldiga att hjälpa till, men man vet inte riktigt hur. Flera utredningar visar på att man behöver tillsätta ett näringslivsråd för totalförsvaret, men trots utredning på utredning får vi inte se något sådant på plats.

Att vår livsmedelstillgång är sårbar är tydligt då vi har en låg självförsörjningsgrad och vi inte heller har tillräckliga beredskapslager eller planer för det.

Fru talman! Vi har inte ens en drivmedelsförsörjning, vilket är centralt för att våra lantbrukare ska kunna fortsätta sin drift vid en eventuellt höjd beredskap.

Jag har frågat landsbygdsministern vilka konkreta åtgärder som statsrådet avser att vidta för att Sverige ska klara målet i livsmedelsstrategin om att öka matproduktionen så att vi också blir mer robusta i kris och krig.

Jag får mest svar om hur mycket pengar som satsas och så vidare, men jag får egentligen inga svar om hur man följer upp att det man satsar leder till önskat resultat. Jag håller med statsrådet om att det är avgörande för att fler ska vilja satsa på jordbruk att det upplevs som attraktivt och lönsamt, men hur avser statsrådet att hjälpa jordbrukarna så att det blir mer lönsamt?

Anf. 143 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack så mycket, Alexandra Anstrell, för en viktig fråga!

Den förra regeringen fattade beslut om livsmedelsstrategin. Det gjordes i den här kammaren i full enighet – samtliga av Sveriges politiska partier stod bakom det arbetet. Jag tror att det var väldigt viktigt. Det var första gången någonsin som Sverige fick en strategi för hur vi skulle jobba med utvecklingen av den här sektorn, och det är någonting som skiljer oss från länder som ligger längre fram och som vi sneglar avundsjukt på, till exempel Danmark eller Tyskland.

Mycket av det som är ett problem är kopplat till lönsamhetsfrågorna, som jag för övrigt tror är den absolut enskilt viktigaste orsaken till varför någon företagare lägger ned sin verksamhet inom den här sektorn. Men en annan del av problemen är att man inte har gjort vad man skulle ha behövt göra för fem, tio eller femton år sedan. Vi har satsat för lite på forskning och innovation. Vi har satsat för lite på samverkan. Vi har satsat för lite på att ta vara på den potential som finns i att skapa premiumprodukter för en världsmarknad. Aktörerna har varit för små för att själva i någon större utsträckning kunna ta sig ut på en exportmarknad och så vidare.

Alla de här sakerna identifierades kopplat till att man arbetade med livsmedelsstrategin. I tre olika handlingsplaner har vi omhändertagit den här typen av erfarenheter och de strategiskt viktiga satsningar som branschen tillsammans med myndigheter och andra identifierat för att öka lönsamheten på sikt. I det finns också en diskussion om att det ska märkas på gårdsnivå här och nu, och det behöver man givetvis förhålla sig till.

Det är tråkigt om Alexandra Anstrell tycker att det är trist att höra hur mycket pengar regeringen satsar på det här, men jag tror att det ändå är lite viktigt att man vågar prioritera den här branschen så tydligt och göra så stora satsningar som vi nu faktiskt gör om man ska vända en utveckling som har varit negativ över väldigt lång tid.

Jag kan konstatera att här finns fyra stora prioriterade områden. Det handlar om kompetensförsörjning, forskning och innovation, export och – nu glömde jag den fjärde – digitalisering, tror jag. De här områdena tror jag är avgörande på lång sikt.

Jag kan också konstatera att i den senaste forskningspropositionen, som inte är en produkt som jag äger utan som givetvis ligger på hela forskningen, ökade andelen forskning på de gröna näringarna och landsbygds- och regionalutveckling kraftigt. Mer än 500 miljoner satsas under den här fyraårsperioden på detta. Det är väldigt efterlängtat av näringen att det säkerställs att man kan forska och titta på att utveckla affärsmodeller, produktionsmetoder, nya produkter, nya varor och nya tjänster. Det är grundläggande viktigt och sådant som Sverige är duktigt på. Det behöver vi ta vara på.

Vi behöver också ta vara på erfarenheter från exempelvis pandemin och krisen. Vi är fortfarande mitt i en kris. Jag kan dela Alexandra Anstrells oro över att man ska kunna hantera fullkomliga nedstängningar. Pandemin har varit väldigt utmanande. Vi har hanterat livsmedelsförsörjningen på ett gott sätt eftersom Sverige inte är det enda land som inte är självförsörjande på livsmedel – jag skulle säga att inget land i EU är det – och därför fanns det ett gemensamt intresse av att hitta vägar för att hålla det öppet.

Men vi behöver dra lärdom av det här och säkerställa att vi hanterar andra kriser minst lika väl eller bättre.

Anf. 144 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Ministern säger att det ska vara möjligt för människor att bo och verka i sina gröna näringar på landsbygden. Jag håller verkligen med ministern om att det är viktigt. Men då måste man ju kunna få leva och verka utan att ständigt behöva vara rädd för rovdjursangrepp, hot och trakasserier från djurrättsterrorister eller annat.

Ministern talar om att regeringen har vidtagit flera åtgärder såsom underhåll av rovdjursavvisande stängsel, flytt av betesdjur och vård av skadade djur, och det är ju bra. Men jag representerar Stockholms län här i riksdagen, och Stockholms län har väldigt mycket skärgård. Haninge består exempelvis till cirka 75 procent av vatten, och vargar är duktiga simmare. De som driver sin djurhållning vid vatten kan ju inte behöva stängsla in hela sin mark mot vattnet, eller hur menar ministern? Rent teoretiskt skulle det kunna betyda att vi behöver stängsla in stora delar av Stockholms skärgård. Så kan vi inte ha det ur vare sig ett äganderätts-, ett strandskydds- eller ett allemansrättsperspektiv. Då krävs det lite andra metoder.

Det ska vara möjligt för människor att bo och verka i sina gröna näringar på landsbygden. Ja, jag håller fortfarande med ministern. Men många lantbrukare är tusenkonstnärer, och en hel del av dem har både jordbruk och skogsbruk för att klara sig och för att det kanske är så gården ser ut.

Om Skogsutredningens förslag som debatterades här innan skulle gå igenom som det ser ut i dag, hur ska man då tolka att det ska vara möjligt att bo och verka i sina gröna näringar på landsbygden? Hur ska det då vara möjligt att göra generationsväxlingar när exempelvis Skogsutredningen föreslår att man ska bakbinda skogsägare 100 mil efter fjällgränsen?

Fru talman! Jag har varit i kontakt med ett antal skogsägare uppe i Jämtland. En stor del av de utpekade fjällnära skogarna verkar på sina håll inte innehålla de värden som utredningen påstår att de gör. I utredningen sägs det att avsättningar inte behöver göras för biologisk och genetisk mångfald utan för deras värde som sammanhängande ekosystem. Problemet är bara att en hel del av det som utpekats inte hänger samman. Det fragmentiseras av till exempel skogsbilsvägnät.

För mig blir det väldigt svårt att förstå hur det skulle kunna främja generationsväxlingar eller att man ska kunna bo och verka i sina gröna näringar på landsbygden. Hur avser ministern och regeringen att stärka den för att få ökad lönsamhet? Hur ska lantbrukare kunna överleva och bidra till en ökad självförsörjningsgrad om de motarbetas från så många håll?

Ministern har tidigare i kväll sagt att vi ska ta beslut baserat på fakta och god kunskap. Upplever ministern att ministern har fått det med den skogsutredning som har lämnat sin rapport?

Hur ska det ses som attraktivt och lönsamt när vi har ett stort antal lantbrukare och djurhållare som utsätts för hot och trakasserier? Det är för mig obegripligt. Hot, trakasserier, stöld, olaga intrång, gravskändning, mordbrand och skadegörelse riktas inte bara mot enskilda näringsidkare utan ofta mot deras familjer och närstående. Det är ganska vanligt förekommande. Senast i morse hörde jag på radion att polisen i syd trappar upp för att kunna nå det här än mer. Men det är ganska svårt för rättssväsendet att hantera, eftersom det ofta är maskerade personer. Familjers, näringslivs och livsmedelsförsörjningens existens hotas av att våra demokratiska principer sätts ur spel.

Fru talman! Jag tror att ministern håller med mig om att brottsligheten mot djurhållare, politiker och jägare aldrig får normaliseras eller accepteras av ett samhälle. Men här behövs fler insatser. När kommer de?

Anf. 145 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag börjar bakifrån. Jag håller helt och hållet med om att det är oacceptabelt att det förekommer brott och hot. Det finns ofta en politisk eller ideologisk agenda, på ett helt oacceptabelt sätt. Det kan aldrig accepteras av samhället. Därför har vi också vidtagit ett antal olika åtgärder. Vi har exempelvis sett till att det inte behövs tillstånd för att ha kameraövervakning på gård och sett över straffskalor och brottsrubriceringar. Det pågår just nu ett arbete på Regeringskansliet med att göra ännu mer av det. Man planerar också för att det under det här året ska komma någonting till riksdagen om en ytterligare upptrappning av det här. Jag tror att vi är överens om att det är helt oacceptabelt.

Det är också viktigt att man jobbar med att givetvis undanröja sådant som är utmaningar och hinder för att bedriva verksamhet men också med sådant som bygger starka förutsättningar. Livsmedelsstrategins grundfundament handlar om att långsiktigt stärka livsmedelsproduktionen i Sverige. Den är viktig, och jag har redogjort för en del saker i den.

Jag tror fortfarande att lönsamhet är det viktigaste för vi ska få ökad självförsörjningsgrad, för att det ska produceras mer i Sverige och för att se till att det blir en växande bransch som kan ta till vara sin fulla potential. Det finns andra frågor kopplat till det som också är viktiga och som inte har nämnts tidigare i debatten. Jag nämnde kort FOI-satsningen på mer än 500 miljoner tidigare.

Men vi har också ett sådant förslag som UTP. Det har nu kommit en utredning till riksdagen som handlar om otillbörliga handelsmetoder. Regeringen väljer nu att gå fram med ett förslag på området för att stärka de små aktörerna, primärproducenterna och livsmedelsförädlingssektorns möjligheter att få bättre betalt för det man producerar. Det skapas helt enkelt mer jämnstarka förhållanden i systemet mellan säljare och köpare. Det är grundläggande för att skapa lönsamhet i den kedjan, inte minst i primärproduktionen. Om man ska producera premiumprodukter måste man kunna få betalt för dem.

Sammantaget sker det nu mycket på området. Vi ser också glädjande trendbrott i utvecklingen. Jag ska inte hävda att det bara är livsmedelsstrategins förtjänst, men jag tror faktiskt att den bidrar. Det samlade värdet ökade med ungefär 1 procent mellan 2019 och 2020 och närmar sig 64 miljarder, om jag kommer ihåg rätt. Att dra siffror ur huvudet nu är väl lite livsfarligt strax före klockan 23 och efter många timmars debatt, men om ingen skjuter mig om jag kanske har lite fel är det ändå ett betydande trendbrott. Vi ser också att mjölkinkvägningen ökar för första gången på fem år.

Svenska konsumenter väljer alltmer bort att äta kött. Den totala konsumtionen går alltså ned. Men för svenskt kött går den upp. Det som händer är alltså att importen på den sidan minskar. Slagsidan mellan importen och exporten är alltså till kraftig fördel för svenskt kött eftersom medvetna svenska konsumenter väljer att köpa kvalitativa produkter. Vi behöver jobba med alla olika verktyg som bidrar till den typen av processer.

Anf. 146 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern!

I rapporten som jag tidigare hänvisade till kommer man fram till att riskerna för sårbarhet för våra lantbrukare är ganska många. Det handlar främst om bristen på drivmedel, att det är svårt att hitta personal och att det finns få stora livsmedelsanläggningar. Vi har alltså inte en trygg drivmedelsberedskap i Sverige. Det är ett ganska stort problem. Och inga större lösningar är på gång.

Att det är svårt att hitta personal till lantbruk är också en stor fråga. Hur ska yrket kunna göras attraktivt när man beläggs med näringsförbud för en viss del av sin verksamhet, när man blir utsatt för hot och hat och när man får sina djur rivna av varg och andra rovdjur? Hur ska regeringen göra det attraktivt att vara lantbrukare? De arbetar dagligen för att öka vår självförsörjningsgrad, för att vi ska ha bra mat här i dag men också för en ökad robusthet i händelse av kris och krig. Hur avser regeringen att agera för att lantbrukarnas lönsamhet ska kunna öka nere på sista raden, så att man också ska kunna starta fler stora livsmedelsanläggningar?

Lantbrukarna kliver varje dag upp tidigt på morgonen och driver sina gårdar med stolthet. De är inte bara ute efter lönsamhet utan har också en stolthet och en stor kärlek till jordbruket, till jorden och till sina djur.

Anf. 147 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Min bild är att det finns en stor samstämmighet inom svensk politik om att det är en prioriterad fråga. Jag tolkar också samstämmigheten om att ta fram en livsmedelsstrategi som att vi alla i det läget idkade självkritik i någon mening för att vi inte tidigare hade haft långsiktiga strategier på plats. Vi konstaterade att det behövdes.

Nu är det på plats. Men allt är givetvis inte bra i och med det. Det krävs långsiktiga, kontinuerliga och fortsatta investeringar i sådant som bygger de verksamheterna starkare. Det handlar om forskning och innovation, exportsatsningar, exportgodkännande, kompetensförsörjning, koppling mellan naturbruksgymnasium, yrkesvux och SLU och så vidare, för att adressera den typen av problem. Allt det pågår. Men det tar tid och kräver långsiktighet och uthållighet.

Med det sagt ser vi positiva tendenser. På nästan alla områden ser vi en positiv utveckling. Man producerar mer, man har något bättre lönsamhet och framför allt ökar exporten mycket. Det är glädjande och väldigt viktigt, inte minst när vi pratar om att skapa förutsättningar för stora anläggningar.

Sverige är många gånger, om man pratar om högkvalitativa premiumprodukter, en ganska liten marknad. Vi har all anledning att vara stolta över svensk produktion och vill att den ska kunna nå större marknader till bra pris, så att vi därmed kan fortsätta investera i det inhemska.

Kris och krig har jag missat i varje inlägg. Det är viktigt. Jag tycker att vi ska lära oss av pandemin och identifiera de sårbarheter som finns i systemet: den stora andelen och beroendet av säsongsanställda är en sak. En annan är att säkerställa att vi exempelvis har insatsvaror som innebär att vi i händelse av krig eller total nedstängning kan öka produktionen eller om vi inte kan producera. Det kommer vi att återkomma med i det fortsatta arbetet med civilt försvar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 26 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Propositioner

2020/21:94 Särskilt investeringsutrymme för elnätsverksamhet – investeringar i ökad nätkapacitet

2020/21:96 Dröjsmålstalan vid erkännande av yrkeskvalifikationer

Redogörelse

2020/21:RJ1 Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfonds årsredovisning 2020

EU-dokument

COM(2020) 789 Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén SAMT Regionkommittén Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden

Motioner

med anledning av skr. 2020/21:92 En god arbetsmiljö för framtiden – regeringens arbetsmiljöstrategi 2021–2025

2020/21:3865 av Ali Esbati m.fl. (V)

2020/21:3868 av Mats Green m.fl. (M)

2020/21:3870 av Arman Teimouri m.fl. (L)

2020/21:3871 av Sofia Damm m.fl. (KD)

§ 27 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 26 februari

2020/21:508 Regeringens bilpolitik

av *Thomas Morell* (SD)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:509 Regeringens narkotikapolitik

av *Niels Paarup-Petersen* (C)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:510 Elleveranser i Norrbotten

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:511 Projekt Malmöporten

av *Mattias Karlsson* i Luleå (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:512 Självförsörjning kontra sysselsättning

av *Tobias Andersson* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:513 EU:s blyförbud och definitionen av våtmark

av *Alexandra Anstrell* (M)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:514 Obehöriga lärare

av *Roger Haddad* (L)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:515 Försäkringskassans arbete med omvårdnadsbidraget

av *Bengt Eliasson* (L)

till statsrådet Ardan Shekarabi (S)

den 1 mars

2020/21:516 Arbetssituationen på manuella biltvättar

av *Lars Beckman* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:517 Andelen invandrare bland de som begår våldtäkt

av *Tobias Andersson* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

§ 28 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 26 februari

2020/21:1971 Gotlandstrafiken

av *Sten Bergheden* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:1972 Sveriges rankning som gruvnation
av *Sten Bergheden* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:1973 Ett starkare näringsliv efter pandemin
av *Lotta Olsson* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:1974 Kyrkoantikvarisk ersättning
av *Cassandra Sundin* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:1975 Småskaligt fiske
av *Betty Malmberg* (M)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:1976 Ökad psykisk ohälsa
av *Betty Malmberg* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1977 Enskilda avlopp och retention i mark
av *Betty Malmberg* (M)
till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:1978 Åtgärder inför en tredje våg
av *Johan Hultberg* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1979 Åtgärder mot prostitution och människohandel
av *Emma Ahlström Köster* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1980 Radikalisering och våldsbejakande extremism
av *Caroline Nordengrip* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1981 Gemensamma energieffektiva lösningar
av *Rickard Nordin* (C)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:1982 Trängselskatt och bildelningstjänster
av *David Josefsson* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:1983 Samhällskontraktet och socialförsäkringssystemet
av *Monika Lövgren* (SD)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:1984 En svensk öppningsstrategi
av *Tobias Andersson* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1985 Vinter-OS i Kina 2022
av *Björn Söder* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:1986 Initiativet Hållbar bolagsstyrning
av *Tobias Andersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1987 Andelen invandrare bland dömda våldtäktsmän
av *Björn Söder* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1988 Taxiföretag som verkar över gränsen
av *Mats Sander* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:1989 Reduktionsplikten och Försvarsmaktens förmåga att försvara Sverige

av *Jörgen Berglund* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:1990 Det ökade antalet avslag på sjukintyg

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:1991 Vaccin mot covid-19

av *Ann-Christine From Utterstedt* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:1992 Utbyggnaden av laddinfrastruktur

av *Roger Hedlund* (SD)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:1993 Rättsstöd till kurdiska självstyret i Rojava

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:1994 Ställningstagande om narkotikaanvändare

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1995 Klassaspekter i narkotikamissbruket

av *Jennie Åfeldt* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:1996 Bistånd till Uganda

av *Fredrik Malm* (L)

till statsrådet Per Olsson Fridh (MP)

2020/21:1997 Lynetteholmen

av *Lina Nordquist* (L)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:1998 Utredning av arbetsskadeförsäkringen

av *Ida Gabrielsson* (V)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

den 1 mars

2020/21:1999 Pandemihanteringen

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2000 Kontrollerad dödshjälp

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2001 Satsningarna på vissa bristyrken

av *Ulrika Jörgensen* (M)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2020/21:2002 Socialministerns ställningstagande om munskydd

av *Björn Söder* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2003 Elenergi från Norrland

av *Lotta Olsson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:2004 Jämförelsemånad i förhållande till permitteringsmånad

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2005 Personliga handläggare för företag hos Tillväxtverket

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2006 Företagens rapportering till Tillväxtverket

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2007 Ansökningar till och utbetalningar från Tillväxtverket

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2008 Information från Tillväxtverket till butiksägare

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2009 Sverige som gruvnation

av *Helena Antoni* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2010 It-säkerheten och elförsörjningen

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

2020/21:2011 Sjöfartens konkurrenskraft

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

2020/21:2012 Digitala angrepp

av *Jimmy Ståhl* (SD)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:2013 Sveriges totalförsvar och livsmedelsförsörjningen

av *Ann-Sofie Alm* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:2014 Skydd av våra lärare

av *Alexandra Anstrell* (M)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:2015 Plaståtervinning

av *Markus Wiechel* (SD)
till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:2016 Techjättarna

av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2017 Språkbruket i plenisalen

av *Markus Wiechel* (SD)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:2018 Ställningstagande i fråga om användning av munskydd

av *Ann-Christine From Utterstedt* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2019 Opartisk medicinsk bedömning för försäkringstagare

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

Prot. 2020/21:86

2 mars

2020/21:2020 Åtgärder mot hundsmuggling

av *Kristina Yngwe* (C)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:2021 Åtgärdsprogram inom vattendirektivet

av *Kristina Yngwe* (C)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:2022 Mötet med techjättarna

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2023 Uppföljning och kontroll av att maxantal i lokaler efterlevs

av *Björn Söder* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2024 Regeringens nya gymnasieamnesti

av *Jonas Andersson* i Skellefteå (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:2025 Lynetteholmen

av *Lina Nordquist* (L)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:2026 Transportbidragets utformning

av *Eric Palmqvist* (SD)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:2027 Myndigheten för tillgängliga medier

av *Angelika Bengtsson* (SD)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:2028 Veterinärbristen

av *Staffan Eklöf* (SD)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:2029 Möjligheterna att genomföra försvarsbeslutet

av *Alexandra Anstrell* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

§ 29 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 26 februari

2020/21:1870 Vattenförsörjningen vid attentat

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

den 1 mars

2020/21:1918 Övergreppen i Xinjiang

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 12 anf. 37 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.55,
av andre vice talmannen därefter till och med § 19 anf. 95 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med § 23 anf. 129 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 3 Meddelande om särskild debatt om gränshinder inom Norden och situationen i gränsregionerna	1
§ 4 Meddelande om frågestund	3
§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövningar	3
§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	4
§ 7 Ärenden för bordläggning	7
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:400 om adoptioner från Chile	7
Anf. 1 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	7
Anf. 2 JON THORBJÖRNSON (V)	9
Anf. 3 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	10
Anf. 4 JON THORBJÖRNSON (V)	11
Anf. 5 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	12
Anf. 6 JON THORBJÖRNSON (V)	13
Anf. 7 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	14
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:418 om prioriteringsordningen vid vaccination mot covid-19	14
Anf. 8 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	14
Anf. 9 ARIN KARAPET (M)	15
Anf. 10 NICKLAS ATTEFJORD (MP).....	16
Anf. 11 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	16
Anf. 12 ARIN KARAPET (M)	17
Anf. 13 NICKLAS ATTEFJORD (MP).....	18
Anf. 14 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	19
Anf. 15 ARIN KARAPET (M)	20
Anf. 16 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	20
§ 10 Svar på interpellationerna 2020/21:321 och 440 om brottslighet som drabbar näringslivet	21
Anf. 17 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	21
Anf. 18 ALEXANDER CHRISTIANSSON (SD)	22
Anf. 19 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	23
Anf. 20 THOMAS MORELL (SD).....	24
Anf. 21 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	25
Anf. 22 ALEXANDER CHRISTIANSSON (SD)	26
Anf. 23 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	27
Anf. 24 THOMAS MORELL (SD).....	28
Anf. 25 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	29
Anf. 26 ALEXANDER CHRISTIANSSON (SD)	30
Anf. 27 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	31
Anf. 28 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	31
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:360 om stölder och olaglig godstrafik.....	32
Anf. 29 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	32
Anf. 30 THOMAS MORELL (SD).....	33

Anf. 31 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	34	Prot. 2020/21:86
Anf. 32 THOMAS MORELL (SD).....	35	2 mars
Anf. 33 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	36	
Anf. 34 THOMAS MORELL (SD).....	37	
Anf. 35 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	37	
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:385 om alternativ till		
förtida stängning av Bromma flygplats.....	38	
Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	38	
Anf. 37 MARIA STOCKHAUS (M).....	38	
Anf. 38 THOMAS MORELL (SD).....	39	
Anf. 39 BORIANA ÅBERG (M).....	40	
Anf. 40 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	41	
Anf. 41 MARIA STOCKHAUS (M).....	42	
Anf. 42 THOMAS MORELL (SD).....	43	
Anf. 43 BORIANA ÅBERG (M).....	44	
Anf. 44 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	44	
Anf. 45 MARIA STOCKHAUS (M).....	45	
Anf. 46 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	46	
§ 13 Svar på interpellation 2020/21:425 om åtgärder mot		
undermåliga fordon	47	
Anf. 47 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	47	
Anf. 48 THOMAS MORELL (SD).....	47	
Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	48	
Anf. 50 THOMAS MORELL (SD).....	49	
Anf. 51 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	50	
Anf. 52 THOMAS MORELL (SD).....	51	
Anf. 53 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	52	
Ajournering.....	52	
Återupptaget sammanträde	52	
§ 14 Svar på interpellation 2020/21:426 om tågpersonal som		
hotas och utsätts för våld.....	53	
Anf. 54 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	53	
Anf. 55 THOMAS MORELL (SD).....	53	
Anf. 56 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54	
Anf. 57 THOMAS MORELL (SD).....	55	
Anf. 58 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	56	
Anf. 59 THOMAS MORELL (SD).....	57	
Anf. 60 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	58	
§ 15 Svar på interpellation 2020/21:433 om sprejskydd i		
tunga fordons stänkskärmar	58	
Anf. 61 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	58	
Anf. 62 THOMAS MORELL (SD).....	59	
Anf. 63 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	60	
Anf. 64 THOMAS MORELL (SD).....	60	
Anf. 65 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	61	
Anf. 66 THOMAS MORELL (SD).....	61	
Anf. 67 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	62	
§ 16 Svar på interpellation 2020/21:434 om arbetet med		
Norrbotniabanan.....	62	

Anf. 68	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	62
Anf. 69	PATRIK JÖNSSON (SD)	63
Anf. 70	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	64
Anf. 71	PATRIK JÖNSSON (SD)	65
Anf. 72	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	66
Anf. 73	PATRIK JÖNSSON (SD)	67
Anf. 74	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	68
§ 17 Svar på interpellation 2020/21:435 om försäljning av		
	tågbiljetter	68
Anf. 75	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	68
Anf. 76	MARIA STOCKHAUS (M)	69
Anf. 77	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	70
Anf. 78	MARIA STOCKHAUS (M)	71
Anf. 79	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	72
Anf. 80	MARIA STOCKHAUS (M)	72
Anf. 81	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	73
§ 18 Svar på interpellation 2020/21:381 om		
	avverkningsanmälningar	74
Anf. 82	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	74
Anf. 83	MAGNUS OSCARSSON (KD)	74
Anf. 84	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	75
Anf. 85	MAGNUS OSCARSSON (KD)	76
Anf. 86	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	77
Anf. 87	MAGNUS OSCARSSON (KD)	78
Anf. 88	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	78
§ 19 Svar på interpellation 2020/21:382 om rapportering till		
	nötkreatursregistret	79
Anf. 89	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	79
Anf. 90	MAGNUS OSCARSSON (KD)	80
Anf. 91	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	81
Anf. 92	MAGNUS OSCARSSON (KD)	82
Anf. 93	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	82
Anf. 94	MAGNUS OSCARSSON (KD)	83
Anf. 95	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	84
§ 20 Svar på interpellation 2020/21:386 om		
	trygghetsskapande åtgärder för lantbrukare	84
Anf. 96	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	84
Anf. 97	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	86
Anf. 98	STEN BERGHEDEN (M)	87
Anf. 99	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	87
Anf. 100	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	88
Anf. 101	STEN BERGHEDEN (M)	89
Anf. 102	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	90
Anf. 103	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	91
Anf. 104	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	92
§ 21 Svar på interpellation 2020/21:387 om ökad svensk		
	matproduktion	92
Anf. 105	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	92
Anf. 106	STEN BERGHEDEN (M)	93
Anf. 107	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	94

Anf. 108 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	95	Prot. 2020/21:86
Anf. 109 STEN BERGHEDEN (M).....	96	2 mars
Anf. 110 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M).....	97	
Anf. 111 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	98	
Anf. 112 STEN BERGHEDEN (M).....	99	
Anf. 113 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	99	
§ 22 Svar på interpellationerna 2020/21:389 och 390 om		
beslutet om att inrätta en viltmyndighet	100	
Anf. 114 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	100	
Anf. 115 STEN BERGHEDEN (M).....	100	
Anf. 116 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M).....	101	
Anf. 117 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	102	
Anf. 118 STEN BERGHEDEN (M).....	104	
Anf. 119 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M).....	105	
Anf. 120 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	106	
Anf. 121 STEN BERGHEDEN (M).....	107	
Anf. 122 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M).....	107	
Anf. 123 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	108	
§ 23 Svar på interpellationerna 2020/21:393 och 398 om		
åtgärder för bättre djurskydd vid handel med djur	108	
Anf. 124 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	108	
Anf. 125 SOFIA WESTERGREN (M)	109	
Anf. 126 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M).....	110	
Anf. 127 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	111	
Anf. 128 SOFIA WESTERGREN (M)	112	
Anf. 129 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M).....	113	
Anf. 130 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	114	
Anf. 131 SOFIA WESTERGREN (M)	115	
Anf. 132 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M).....	115	
Anf. 133 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	116	
§ 24 Svar på interpellation 2020/21:441 om stärkt		
miljöhänsyn i skogsbruket.....	116	
Anf. 134 JENNIE NILSSON (S).....	116	
Anf. 135 ELIN SEGERLIND (V)	117	
Anf. 136 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	118	
Anf. 137 ELIN SEGERLIND (V)	119	
Anf. 138 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	120	
Anf. 139 ELIN SEGERLIND (V)	121	
Anf. 140 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	122	
§ 25 Svar på interpellation 2020/21:449 om ökad		
matproduktion och lantbrukarnas villkor	122	
Anf. 141 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	122	
Anf. 142 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	124	
Anf. 143 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	125	
Anf. 144 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	126	
Anf. 145 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	127	
Anf. 146 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	128	
Anf. 147 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	128	
§ 26 Bordläggning.....	129	
§ 27 Anmälan om interpellationer.....	130	

§ 28 Anmälan om frågor för skriftliga svar	130
§ 29 Anmälan om skriftliga svar på frågor	134
§ 30 Kammaren åtskildes kl. 22.59.	135