

§ 1 Förnyad bordläggning

Följande dokument bordlades för andra gången:

Yrkandet om misstroendeförklaring mot statsminister Stefan Löfven (S)

Andre vice talmannen meddelade att prövningen av yrkandet skulle äga rum *måndagen den 21 juni kl. 10.00*.

§ 2 Justering av protokoll

Protokollet för den 28 maj justerades.

§ 3 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Abir Al-Sahlani* (C) avsagt sig uppdraget som ersättare i riksdagen.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 4 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde

att *Paula Örn* (S) skulle tjänstgöra som ersättare för *Aylin Fazelian* (S) under tiden för hennes ledighet den 29 juli–1 december samt

att *Axel Hallberg* (MP) skulle tjänstgöra som ersättare för *Emma Berginger* (MP) under tiden för hennes ledighet den 20 september 2021–13 februari 2022.

§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:795

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:795 Andelen manlig personal i förskolan av Michael Rubbestad (SD)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 28 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 16 juni 2021

Utbildningsdepartementet

Anna Ekström

Interpellation 2020/21:813

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:813 Felaktigheter i samband med Pisa 2018 av Christian Carlsson (KD)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 28 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 16 juni 2021

Utbildningsdepartementet

Anna Ekström

Interpellation 2020/21:819

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:819 Vattenfalls köp av ryskt kärnbränsle av Helena Antoni (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 30 september 2021.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 16 juni 2021

Utrikesdepartementet

Ann Linde (S)

Enligt uppdrag

Anna Hammargren

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:828

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:828 Rättssäkerhet vid klargörande av identitet och åtgärder för fastställande av identitet av Ann-Sofie Alm (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade arrangemang.
Interpellationen kommer att besvaras den 16 september 2021.

Prot. 2020/21:144
18 juni

Stockholm den 16 juni 2021

Justitiedepartementet
Morgan Johansson (S)
Enligt uppdrag
Jenny Kvarnholt
Expeditionschef

§ 6 Anmälan om granskningsrapport

Andre vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till civilutskottet:
RiR 2021:21 Systemet med energideklarationer – tydligt syfte men oklart mål

§ 7 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

EU-dokument

COM(2021) 189 till civilutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 13 september.*

COM(2021) 202 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 13 september.*

§ 8 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skatteutskottets betänkanden

2020/21:SkU27 Nya EU-bestämmelser om tullkontroller av kontanta medel

2020/21:SkU29 Redovisning av skatteutgifter 2021

Civilutskottets betänkanden

2020/21:CU16 Modernare regler för bekräftelse av föräldraskap, faderskapsundersökningar och för att åstadkomma könsneutral föräldraskapspresumtion

2020/21:CU21 Löneutmätning och digitala ansökningar i utökningsförfarandet

2020/21:CU22 Privat initiativrätt – planintressentens medverkan vid detaljplaneläggning

2020/21:CU23 Klimatdeklaration för byggnader

2020/21:CU24 Genomförandet av MKB-direktivet i plan- och bygglagen

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden
2020/21:MJU22 Utfodring av vilt
2020/21:MJU23 Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation
2019

Utbildningsutskottets betänkande
2020/21:UbU14 Högskolan

*Svar på
interpellationer*

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:697 om ett reformerat strand- skydd

Anf. 1 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Eric Palmqvist har frågat mig hur arbetet med att ta fram ett slutgiltigt förslag till ett reformerat strandskydd fortlöper. Eric Palmqvist har även frågat hur regeringen ser på att föreslå lättnader i strandskyddet i syfte att öka landsbygdskommunernas attraktionskraft för såväl boende som företagande.

Som Eric Palmqvist nämner i sin interpellation redovisade Utredningen om översyn av strandskyddet sitt betänkande till regeringen i december 2020. Betänkandet har därefter remitterats, och remisstiden pågick till och med den 3 maj i år. För närvarande pågår den fortsatta beredningen inom Regeringskansliet av utredningens förslag.

Jag kan inte föregå denna beredning. Men jag kan – i likhet med Eric Palmqvist – konstatera att det av direktiven till utredningen bland annat framgår att det i områden med lågt exploateringsstryck ska vara enklare att få bygga strandnära. I sådana områden ska det också skapas bättre förutsättningar för bostäder och näringsverksamhet, främst för småföretagare, besöksnäring och gröna näringar.

Anf. 2 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret på min interpellation även om det, kanske av givna skäl, inte är så uttömmande.

Att som jag i det läge den här frågan nu befinner sig inkomma med en interpellation är alltid vanskligt. Antingen har regeringen hunnit peka ut en riktning och kan ge någorlunda konkreta svar, eller så är det, som i det här fallet, svårt för statsrådet att svara över huvud taget, då någon färdig proposition inte lurar bakom hörnet.

Statsrådet kan inte lastas för det, men det är i alla fall skälet till att denna interpellationsdebatt kanske inte kommer att bli så spänstig som interpellationsdebatter annars kan bli. Talmannen och eventuella åhörare får helt enkelt ha överseende med det.

Nåväl – jag bor i Gällivare, en av alla de kommuner där man länge efterlyst lättnader i strandskyddsreglerna. Det är något vi har gemensamt med övriga 13 kommuner i min valkrets, Norrbotten.

I flera av våra norrbottniska kommuner kämpar vi för att begränsa den tilltagande utflyttningen, samtidigt som några kommuner faktiskt tror och

hoppas på att kunna vända trenden och få till en inflyttning. För att detta ska vara möjligt måste naturligtvis en rad pusselbitar falla på plats för de människor som väger mellan att lämna sin kommun eller stanna i den och kanske än mer för de människor som vi vill locka till inflyttning. En del av dessa pusselbitar är sådant vi själva kan påverka ute i kommunerna, medan andra pusselbitar är kopplade till de beslut som fattas i den här kammaren eller på andra sidan vattnet, i Regeringskansliet.

Fru talman! Jag är inte bara riksdagsledamot utan även fullmäktigeledamot i min hemkommun Gällivare. Vi befinner oss nu i budgettider, och alla som sysslat med kommunal budget i en mindre svensk kommun vet hur hårt ett vikande skatteunderlag kan slå. För många mindre kommuner är nivån och kvaliteten på den kommunala servicen direkt avhängig av huruvida folk flyttar ut – eller in.

En pusselbit som ofta pekats ut som viktig i sammanhanget är en av dem som ligger på regeringens bord – strandskyddet. Det är en fråga som skulle kunna vara själva nyckeln till att skapa rätt förutsättningar för attraktiva boenden eller företagsetableringar på riktigt natursköna platser.

Många är vi norrbottningar som med avund ser hur det ser ut på den norska sidan om riksgränsen. Färdas man längs E10:an från Kiruna till Narvik ser man på den svenska sidan nästan ingenting mer än fjäll, Torne träsk, Malmbanan och några enstaka hus längs de 13 milen. Men så fort man har kommit över på den norska sidan är det hytter lite varstans i den fantastiska naturen. Norrmännen har gjort naturen tillgänglig för folket. Varför går inte det här?

Därför mottogs beskedet om att strandskyddsreglerna skulle utredas med glädje och förhoppningar på många håll, inte minst i mitt län. Men utredningen resulterade i ett betänkande som fick glädjeropen att komma av sig och övergå till kritik och skepsis – en kritik som i alla fall samtliga kommuner i min valkrets står bakom. Det är en kritik som handlar om att länsstyrelsernas makt skulle stärkas och det efterfrågade kommunala självbestämmandet skulle försvagas. Hur blev det så, och var det verkligen regeringens avsikt?

Därför, fru talman, dristar jag mig till att fråga statsrådet följande, även om statsrådet uppgett att han inte önskar föregripa regeringens beredning av ärendet: Kan statsrådet här i dag ge några lugnande besked till kommunpolitikerna i min valkrets, Norrbotten?

Anf. 3 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Att vi vill ha en positiv utveckling i Norrbotten är bortom all tvekan.

Jag är glad och stolt över den politik som regeringen har fört. Det gäller inte minst de höga klimatambitionerna, som nu genererar enorma klimatdrivna investeringar i industrin. Det handlar om hundratals miljarder kronor, och man pratar om i storleksordningen 100 000 nya arbetstillfällen som skulle kunna komma norra Sverige till del. Det är någonting som är fantastiskt positivt, och jag är väldigt glad för att den gröna politik som vi har drivit nu ger upphov till detta. Det gäller bland annat Gällivare men också många andra ställen.

Det är en enormt spännande utveckling som sker nu, och den gör att det också finns behov av att bygga många nya bostäder för att kunna ta emot alla de nya arbetstagare som kommer att kunna få arbete inom och kring de nya klimatdrivna industrierna.

Det är tydligt att omställning ger möjligheter i hela landet. Det är någonting som vi har pratat om väldigt länge från regeringen och mitt parti. Nu ser vi det hända, vilket är otroligt stimulerande och glädjande.

Utredningen om strandskyddet är tillsatt med direktiv, och man kan genom direktiven dra en del slutsatser om vad vi vill åstadkomma. Det viktigaste budskapet är att utredaren ska se över hur man kan göra det betydligt enklare att bygga i landsbygdsområden. Det handlar om att bygga bostäder, vilket det som sagt finns behov av, inte minst i norra Sverige i och med den utveckling vi ser. Men det handlar också om exempelvis näringsverksamhet och andra verksamheter.

Samtidigt är det viktigt i politiken – och det tror jag att Eric Palmqvist håller med om – att man kan hålla två bollar i luften samtidigt. Det finns utmaningar när det gäller strandskyddet och när det gäller möjligheten att värna värdefull natur och att göra precis det som Eric Palmqvist efterlyser – göra naturen tillgänglig för folket.

Vi vet att stränderna är otroligt viktiga miljöer för växter och djurliv. Man brukar kalla dem för ekologiska hotspots, där väldigt mycket av artrikedomen finns. Därmed är det också viktigt att det finns stränder som är tillgängliga för djur och natur.

Men det handlar också, och inte minst, om att vi alla som svenska medborgare ska kunna använda den allemansrätt som vi har inskriven i lagen. Vi ska ha möjlighet att njuta av den svenska naturen oavsett om vi har de ekonomiska resurserna att köpa ett eget hus eller om vi vill gå på vandringståd eller upptäcka naturen med våra barn. Det är en princip som jag tycker är väldigt viktig.

Vi har nu under pandemin sett hur enormt mycket miljö- och klimatengagemanget och inte minst engagemanget för naturen har vuxit och hur svenska folket i det närmaste har gått man ur huse för att besöka naturområden i närheten och kunna få den kraft och energi som naturen ger. Då tycker jag att vi har ett stort ansvar att se till att denna möjlighet finns tillgänglig i hela landet.

Där är det ändå otvetydigt så att stränder har bebyggts i ganska hög takt även i Sverige. Det är verkligen inte så, som en del debattörer får det att låta, att det har legat något slags död hand över utvecklingen. Tittar man på hur stor del av Sveriges kustlinje som är bebyggd ser man att det redan i dag är 28 procent av den totala havsstrandlinjen som är påverkad av bebyggelse – detta var 2018; det har kanske utvecklats sedan dess. Bara mellan 2015 och 2018, under ett par års tid, ökade det med knappt 3 procent. Med en sådan utveckling är det lätt att se att man på några årtiondens sikt inte kommer att ha så stor tillgång till stränder.

Detta är någonting som vi måste ta på allvar. Därför är det viktigt att kunna ha det här dubbla perspektivet: att kunna göra det lättare att bygga i områden där det är ganska lågt befolkningstryck och inte så mycket exploateringsstryck men samtidigt också kunna se till att strandskyddet fungerar i områden i Sverige där det är väldigt högt exploateringsstryck.

Anf. 4 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Att det är skillnad på exploateringstrycket längs stränder i Sverige är vi alldeles överens om. I min egen valkrets, och framför allt i min egen kommun, är ju exploateringstrycket exceptionellt lågt. Det är en enormt stor kommun med väldigt liten befolkning, så det finns definitivt utrymme att släppa på reglerna där.

Statsrådet framhåller också de satsningar som görs i Norrbotten. Det är satsningar som jag inte sällan framhåller i den här talarstolen. När jag flyttade till Gällivare för 13 år sedan såg det lite ut som Tjernoby, och det är lite värre i dag i och med att man avvecklar Malmberget. Jag har för mig att statsrådet själv har varit uppe och sett hur det ser ut. Om han inte har varit det skulle jag rekommendera statsrådet att göra en resa upp till Gällivare och se hur gruvbrytningen påverkar vår stad, positivt och negativt.

De investeringar som görs är fantastiska, men det måste också till bostäder. Dock ska man inte ha en övertro på folks vilja till inflyttning om det inte byggs attraktiva bostäder. Jag har själv jobbat i gruvbranschen och sett hur mycket *fly in* och *fly out* man har. Folk är inte benägna att flytta till Gällivare, då man ser det som en arbetskoloni.

Strandskyddsreglernas vara eller icke vara, eller snarare deras utformning, är ingen ny fråga. Detta är frågor som har behandlats i den här kammaren många gånger. Jag sökte på riksdagens hemsida i går och fick då 1 600 träffar på "strandskydd". Att det är en fråga som engagerar är alltså ingen överdrift.

En genomlysning och modernisering av strandskyddsreglerna har varit efterfrågad länge, och förväntningarna har varit väldigt höga. En översyn av strandskyddsreglerna utgjorde också en del i den så kallade januariöverenskommelsen.

Statsrådet konstaterar i sitt svar till mig att det i direktiven till Strandskyddsutredningen bland annat framgår att det i områden med lågt exploateringstryck ska vara enklare att få bygga strandnära. Vidare säger han att det i sådana områden också ska skapas bättre förutsättningar för bostäder och näringsverksamhet främst för småföretagare, besöksnäring och gröna näringar.

Fru talman! Jag tror att det är många kommunpolitiker som har tagit fasta på detta och har höga förväntningar på att regeringen nu levererar en proposition som infriar de högt ställda förväntningarna.

Jag vet att det är att föregripa regeringens beredning, men samtidigt är det i detta läge, då någon proposition ännu inte finns att ta ställning till, som det ännu finns utrymme för politiska inspel och tid för eftertanke hos dem som arbetar med frågan. Om statsrådet tillåter uppmanar jag honom alltså att betrakta en del av det jag anför i den här debatten som medskick i det fortsatta arbetet med frågan.

Eftersom det som statsrådet anger i sitt svar tycks gå stick i stäv med hur utredarnas förslag uppfattas av beslutsfattarna i många av de berörda kommunerna kvarstår frågan: Kan statsrådet här i dag lova att verka för att regeringens slutgiltiga förslag inte kommer att besanna de farhågor om minskat kommunalt inflytande över strandskyddet som kommunpolitikerna i Norrbotten hyser?

Anf. 5 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Jag kan försäkra Eric Palmqvist att jag kommer att ta med mig de synpunkter som kommer fram i den här debatten, precis som vi också tar med oss de synpunkter som kom in i den remissomgång som avslutades i maj.

Samtidigt kan jag inte låta bli att konstatera att om man är angelägen om att det ska komma fram en proposition som tar steg framåt är det ju en fördel om det finns en regering som kan lägga fram en sådan proposition. Med tanke på att vi har ett misstroendevotum som väntar på måndag får vi väl se hur det går i den frågan. Det finns ju en risk att den processen också lägger en del hinder i vägen för processen att komma fram med en proposition i det här fallet. Men det är inte den frågan vi ska debattera här och nu.

Jag tycker också att det är spännande att se hur vi nu har en helt annan landsbygdsutveckling än vad vi haft på många år i Sverige. Det är inte utan stolthet jag konstaterar att det är under en rödgrön regering som det händer. Vi har många gånger blivit beskyllda för att ha en politik som på olika sätt skulle hämma utvecklingen i glesbefolkade delar av vårt land. Det är lätt att nu konstatera att så inte är fallet, tvärtom.

Vi genomför nu en grön omställning med höga klimatmål men också med möjlighet till stöd till de stora klimatinvesteringar som behöver göras för att byta ut stålproduktionen med kol, som ger upphov till ungefär 10 procent av de svenska utsläppen, till att i stället producera kol med vätgas utan några som helst koldioxidutsläpp. Detta genererar faktiskt nu en enorm utveckling i Sverige. Även de investeringar som görs i utbyggnad av förnybar energi runt om i vårt land är någonting som verkligen genererar tillväxt och kraft långt ifrån Stureplan, ute på de platser där det har funnits stora behov av satsningar och investeringar tidigare.

Då är också inställningen från januariavtalspartierna att vi vill göra det lättare att bygga i områden som haft ett lågt exploateringsstryck. Det är också det som utredningen har tittat på. Jag skulle önska att jag kunde ge Eric Palmqvist tydliga svar, men eftersom vi fortfarande håller på att bereda propositionen och inte är färdiga med hur den kommer att se ut går det inte att ge några detaljerade svar. Det är dock tydligt i utredningen att ambitionen är att ge kommunerna mer och inte mindre inflytande. Det är någonting som också vägleder vårt arbete med att ta utredningsförslagen vidare.

Samtidigt vill jag understryka det jag var inne på i ett tidigare anförande: Det finns också stora värden i den fantastiska natur som Sverige har. Även där ser vi glädjande nog en utveckling när det gäller näringslivet som också genererar väldigt många jobb runt om i landet. Det man brukar kalla naturturism är en väldigt starkt växande näringsgren i Sverige och ger väldigt många arbetstillfällen, som också är långsiktiga. De kommer ju att vara kvar. En gruva finns där så länge som mineralerna är tillgängliga, men därefter kommer jobben inte att finnas kvar. Däremot ger naturturism, som bygger på natur som vi kan värna och se till att den finns kvar, jobb som är beständiga. Den ger också väldigt mycket kringaktiviteter i hotellbranschen och restaurangbranschen. Den ger helt enkelt positiva effekter för näringslivet i hela området.

Där är det också lika självklart att det är svårt att bedriva naturturism om man inte har en värdefull och tillgänglig natur att bedriva den i. Återigen finns det alltså starka skäl att ha blicken åt två håll samtidigt, att också

se hur viktigt det är att ha en natur som är tillgänglig för svenska folket och även besökare från andra länder.

Jag är otroligt stolt över den svenska allemansrätten, men jag ser också att den inte kan bevaras och vara för evigt om man inte också vidtar åtgärder för att se till att den kan efterlevas i praktiken. För att allemansrätten ska kunna efterlevas är det också viktigt att det finns tillgång till markområden där man faktiskt kan vara ute i naturen. Det vill vi också värna.

Anf. 6 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för det svaret! Mycket av det miljö- och klimatministern säger om strandskyddet här i dag låter väldigt bra. Det kan väl i sammanhanget påpekas att det inte är signifikant för vad jag brukar anse om de åsikter och argument som Miljöpartiets statsråd och ledamöter anför i sina debatter.

Jag vill egentligen tro och hoppas på att statsrådet i just den här frågan har de bästa av intentioner för de berörda svenska landsbygdskommunerna. Trots detta är det något som skaver, och det är vetskapen om att många kommunpolitiker runt om i vårt land oroas av och uttrycker besvikelse över det som föreslås i utredningens betänkande.

Jag hoppas att vi när vi väl ser regeringens proposition kan konstatera att oron var obefogad och att regeringen har hörsammat kritiken och landat i välavvägda ställningstaganden. Om inte får vi säkert anledning att debattera de nya strandskyddsreglerna här i denna kammare under nästa riksmöte, givet att regeringen inte entledigas efter de begivenheter som äger rum här i kammaren på måndag.

Med det sagt, fru talman, ser jag fram emot regeringens kommande förslag till strandskyddsregler. Jag, och många med mig, hoppas trots allt på att det kommer att leva upp till förväntningarna. Hur det blir med den saken får vi se.

Jag har ingen avslutande fråga i denna interpellationsdebatt, men eftersom det här med stor sannolikhet är min sista debatt med miljö- och klimatministern före riksdagens sommaruppehåll passar jag på att redan nu önska honom en behaglig och coronasäker sommar, även om jag utgår ifrån att han ännu har mycket arbete framför sig innan han går på sin sommarledighet.

Anf. 7 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Den oro som Eric Palmqvist ger uttryck för tar vi såklart på största allvar. Samtidigt är det viktigt att poängtera att när man till exempel tittar på remissutfallet är det tydligt att oron går åt två olika håll. Det finns också en oro över vad som kommer att kunna hända just med värdandet av strandskyddets syften.

Vi har haft ett strandskydd ända sedan mitten av 70-talet som har varit viktigt för att se till att det i Sverige finns stränder som är tillgängliga både för friluftslivet, som vi ju som folk uppskattar väldigt mycket, och för naturlivet som vi också har ett uppdrag att värna. Vi har ju i den här riksdagen ställt oss bakom mål om att vi ska ha ett levande djur- och växtliv, och det är någonting som vi tar på största allvar.

Ibland har man en känsla av att debatten i politiken blir mer och mer polariserad och att lägren inte förmår att mötas. Det oroas jag över. Där ser jag som min och regeringens uppgift att tillsammans med våra sam-

arbetspartier faktiskt visa att det går att hitta vägar för att förena olika intressen och att det går att ha två syften och uppnå dem samtidigt.

Det bör gå att göra det enklare att bygga i glesa delar av landet där det finns få människor och många sjöar som man också har behov av att ha tillgång till och samtidigt skärpa strandskyddsreglerna där vi vet att exploateringstrycket har varit stort och stora delar av strandområdena redan har bebyggts. Människor som inte har en ekonomi som gör att de kan köpa en strandtomt ska också ha möjlighet och rätt att kunna njuta av det fantastiska som svenska stränder ger. Det är vår ambition att kunna visa att detta går att förena.

Med detta vill jag också önska Eric Palmqvist en väldigt trevlig, vilsam och coronasäker sommar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:731 om statligt stöd till klimatskadlig verksamhet

Anf. 8 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Lorena Delgado Varas har frågat energi- och digitaliseringsministern vilka åtgärder statsrådet kommer att vidta för att säkra att statliga stöd inte riskerar att gå till klimatskadlig verksamhet. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Jag håller helt med Lorena Delgado Varas om att statliga stöd inte ska gå till klimatskadlig verksamhet. Tvärtom lägger klimatlagen, som antogs 2018, ett ansvar på nuvarande och framtida regeringar att föra en politik som utgår från klimatmålen.

Det stöd som Lorena Delgado Varas här syftar på avser bidrag som Energimyndigheten betalar ut genom Industriklivet med syfte att påskynda projekt för att hitta och utveckla fossilfria lösningar.

För att nå Sveriges mål att senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären och att därefter uppnå negativa utsläpp är industrins omställning helt central. För att industrin ska kunna ställa om krävs omfattande investeringar i ny teknik som ofta inte är kommersialiserad. Därför lanserade regeringen 2017 Industriklivet. Det är en långsiktig satsning för att stötta företag att utveckla lösningar för att minska de processrelaterade utsläppen inom industrin som ofta är svåra att komma åt.

Sedan dess har Industriklivet breddats två gånger och kan nu även ge stöd till tekniker för så kallade negativa utsläpp samt sedan i år till andra industriprojekt som på ett väsentligt sätt kan bidra till att nå klimatmålen, såsom produktion av biodrivmedel, plastreturraffinaderier, vätgasproduktion och batteriproduktion. Dessutom ska stöd kunna ges till åtgärder som bidrar till att minska sådana utsläpp av växthusgaser som indirekt är kopplade till industrins processer.

Finansieringen genom Industriklivet är direkt riktad till de specifika projekt som genomförs i Sverige för industrins klimatomställning. Det stöd som Lorena Delgado Varas tar upp är riktat specifikt till Preems olika projekt för klimatomställning. Stöd betalas alltså inte ut för företagets fossila verksamhet och inte heller till fossilverksamhet i andra bolag inom samma koncern. Stöden från Industriklivet följs upp noga av Energimyn-

digheten genom krav på redovisningar av hur projektmedel används samt måluppfyllelse för projektet. Energimyndigheten gör även stickprov med revisioner.

Att tung industri och, som i detta fall, drivmedelsföretag står för en betydande del av Sveriges klimatutsläpp är ett faktum. Att stötta projekt och innovationer som underlättar och påskyndar deras utveckling från fossilt till förnybart är därför helt centralt om vi inte vill riskera att Sveriges ekonomi förlorar samtidigt som de globala klimatutsläppen bara fortsätter att öka. Potentialen i industrins omställning är enorm.

Detta gäller naturligtvis också i andra länder än Sverige. Sverige driver på för att de internationella och europeiska regelverken för bland annat exportkrediter och annan offentlig handelsfinansiering ska bidra till hållbarhet och uppfyllandet av Parisavtalet. Exempelvis ska svenska exportkrediter inte gå till prospektering och utvinning av fossila bränslen från 2022. Vi bygger också en koalition, Export Finance for Future, med likasinnade länder som tillsammans vill gå i täten för en grönare klimatfinansiering.

Vi driver också frågan om industrins omställning globalt, exempelvis genom ledarskapsgruppen för industrins omställning, Leadit, och lyfter upp Industriklivet och svenska företags omställning i internationella sammanhang och genom våra ambassader världen över. Sverige arbetar också för att EU:s handels- och samarbetsavtal med tredjeland ska bidra till klimatomställningen och uppfyllandet av Parisavtalet.

Anf. 9 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Tack för svaret, minister Bolund!

Jag känner väl till att ambitionen finns att statliga investeringar, bidrag, garantier och så vidare inte ska gå till att främja fossilproduktion eller energi genom fossila medel. Men vi är inte riktigt där ännu. Det här är riktigt stora företag med stora investeringar som såklart i första hand drivs av vinstbehovet. Vi skulle önska att fossiltiden var förbi, men de här företagen ser ändå att det finns en vinst som de inte vill missa och även är villiga att fortsätta investera för att nå.

Jag vill bara påminna om att statliga myndigheter inte alltid har varit så tydliga med hur de investerar eller bidrar. Men det är faktiskt inte det som är frågan här. Eftersom företag hela tiden söker efter att maximera vinsten kan vi anta att vi kommer att se fler och fler sådana här lösningar som Preem har, det vill säga att man skapar dotterbolag för att sköta den fossila verksamheten och på så sätt inte missar möjligheten att skapa vinst åt båda hållen.

Nu får Preem miljoner i klimatbidrag för sina projekt med det fossilfria. Men med andra handen startar de oljeutvinning i Elfenbenskusten. I dag går Preem back, och man har räddat verksamheten tack vare andra statliga bidrag såsom till korttidspermitteringar. Jag menar inte att man ska lägga ned allt från en dag till en annan, men vi kan inte heller förlänga processen med lösningar som gör att företagen hittar vägar att hela tiden maximera vinsten utan att ta klimatfrågan på allvar.

Borde det inte finnas andra krav, till exempel att man, för att kunna ta del av stöd till projekt som bidrar till omställningen, inte kan utöka den fossila verksamheten i alla bolag under moderbolaget?

I dag har företagen extremt snåriga ägarskap och komplicerade internationella organisationer. Det finns anledningar till att det görs på det här sättet: dels att man vill kringgå ansvar inom både miljö och mänskliga rättigheter, dels såklart att man vill kunna flytta vinster. I den här kontexten undrar jag hur väl implementerat det är inom myndigheter, till exempel Energimyndigheten, att syna när företag försöker ”greenwasha”?

Företag som inte bryr sig om klimatet får det ju svårare här hemma, men hur blir det om dessa företag genom dessa komplicerade organisationer ändå upprätthåller en image här för att sedan fortsätta med klimatfientlig verksamhet i tredjeländer och kringgå klimatlagstiftningar genom komplicerade företagsstrukturer? Experter på sådana upplägg finns inom olje-, gas- och gruvnäringen, som är de mest klimatskadliga näringarna.

Anf. 10 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Tack, Lorena Delgado Varas, för en otroligt viktig fråga!

Jag kan försäkra dig om att regeringens ambition inte är att göra små förändringar och nöja sig med att företag ska göra lite gröna investeringar vid sidan av och sedan fortsätta med sin verksamhet som vanligt. Då tror jag att man har missat hela den debatt som har pågått när det gäller den svenska klimatlagen och hela klimatramverket, som ju entydigt syftar till att gå över från ett fossilt samhälle, där vi tyvärr fortfarande är, till ett förnybart, hållbart och fossilfritt samhälle. Den riktningen och vägen finns det ingen som helst tvekan om. Det är dit vi ska.

Däremot måste vi fundera över vilken som är den bästa, effektivaste och snabbaste vägen för att också nå dit. Det kan man se på olika sätt. Ett sätt, som jag tolkar det som att Lorena Delgado Varas menar, är att inga företag som i dag håller på med fossil verksamhet ska kunna få några stöd för att utveckla hållbara produktionsanläggningar. Det tror jag är en farlig väg. Jag tror att det är en väg som skulle leda till en väldigt långsam omställning. Det innebär ju att nya företag måste växa upp som från början är helt och hållet inriktade på bara förnybar produktion och hållbar elproduktion och att de skulle ersätta de gamla, fossila bolagen.

Min förhoppning är att vi i framtiden inte ska ha några fossila bolag över huvud taget och att de bolag som i dag bedriver fossil verksamhet faktiskt ska ställa om till att bli hållbara. Det är också exakt detta som vi ställer krav på. Vi ställer i klimatlagen krav på att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser om bara 24 år. Det är en snabb omställningstakt.

Jag hoppas så klart att det går ännu snabbare, och vi ser nu en utveckling som är fantastisk när det gäller hur nya tekniker utvecklas som faktiskt ger oss lösningar på sådant som vi inte har haft svar på förut. Hur ska vi kunna producera det vi behöver i form av stål, cement eller för den delen energi utan de fossila bränslena, som ju tyvärr har varit kärnan i det framväxande industrisamhället?

Vi ska minnas att 80 procent av världens energi – det är någonstans i den storleksordningen – fortfarande är fossil. Att bortse från att den historien finns och säga att vi ska bygga något helt nytt där inga av de tidigare aktörerna är aktiva tror jag skulle leda till att vi inte har en chans att nå de globala miljömålen. Tvärtom är min förhoppning att de som har varit fossila ska ta steget att i stället bli hållbara och förnybara.

Men vi har inte bara klimatlagen på svenskt område utan också Parisavtalet på global nivå, som trycker på i samma riktning. Där är ju Sveriges röst väldigt stark internationellt för att öka takten och göra mer, inom EU men också internationellt.

Nu ska länderna ta fram planer för hur de ska minska sina utsläpp och komma med sina nationella bidrag för att minska klimatpåverkan. Vi kommer att vara pådrivande för att ha en så hög ambitionsnivå som över huvud taget är möjlig.

En sanning som jag tror att vi måste kunna enas om är också att om det inte finns pusselbitar att lägga pusslet för det hållbara samhället med, om det inte finns tekniker som faktiskt kan ta över efter de fossila, kommer vi inte att ha en chans att komma framåt. Det är just genom att ge statligt stöd till att utveckla de hållbara nya teknikerna som det finns en möjlighet att göra omställningen.

Om vi skulle sitta passiva och säga att vi nöjer oss med lagstiftning och att ni sedan får hantera detta bäst ni vill – ja, då är jag rädd för att vi aldrig skulle ha fått se den utveckling som vi ser nu, där vi ju börjar hitta lösningarna.

Vi ser också hur företag inte håller fast vid det gamla. De säger inte att de vill fortsätta att vara fossilbaserade, utan tvärtom säger de att de ser att utvecklingen är att de måste bli hållbara.

Volvo, som är Sveriges största biltillverkare, har ju sagt att man helt och hållet ska gå över till elbilar. Det hade inte varit möjligt om inte svenska staten också hade sett till att det fanns en marknad för elbilar och laddhybrider som möjliggör att man kan ta det steget. Vi ser nu hur företag går över till fossilfritt stål och minskar sina utsläpp. Det är en utveckling som jag välkomnar.

Anf. 11 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Självklart vill jag inte hämma omställningen, men jag oroas av att man mer och mer flyttar ut verksamheter.

Jag är säker på att ministern håller med om att det i dag krävs mycket mer för att följa upp, granska och proaktivt arbeta för att få företagen att ta ansvar, oavsett storlek och organisation.

Tyvärn tror jag att man helst av allt inte vill gå in i snåret med internationella strukturer och vad det gör med vårt ansvar i klimatfrågan. I detta kan man inte ge stuprörssvar. Det räcker inte att svara att stödet till projekten leder till minskade utsläpp när Preem samtidigt utökar utsläppen i andra delar av världen. Här måste man avkräva ett reellt ansvar genom att se till att kraven sträcker sig genom hela företagsstrukturen.

Självklart finns det väldigt många företag som tar sitt ansvar och ställer om, men det finns också företag som inte borde gagnas av dessa bidrag när de skapar strukturer för att driva klimatskadlig verksamhet vidare.

Anf. 12 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Om Lorena Delgado Varas har låtit sig missledas till att tro att jag skulle vara nöjd med att bara ge stöd och sedan se företagen fortsätta med sin verksamhet som förut har jag inte varit tillräckligt tydlig. Självklart är det inte detta som är regeringens ambition.

Stöden är ämnade att just skapa förutsättningar för den omställning som vi ser som helt nödvändig och som vi också ser innebära en enorm

möjlighet för nya arbeten för en ny hållbar ekonomi i Sverige. Det är ju genom dessa stöd och genom den tydliga riktning som regeringen har när det gäller att vi faktiskt ska ha nollutsläpp i Sverige som vi nu ser en enorm våg av investeringar svepa över hela vårt land.

Inte minst i norra Sverige talar man nu om 100 000 nya arbetstillfällen på grund av ett antal projekt för fossilfritt stål, elbilsbatterifabriker, bioraffinaderier och elbilstillverkare. På punkt efter punkt ser vi hur vi bygger upp den nya hållbarheten i ekonomin, och det är just på grund av regeringens engagemang. Vi visar att vi menar allvar. Vi lyckas samla brett stöd i riksdagen kring ett nollutsläppsmål om bara 24 år. Men vi är också en möjliggörande kraft. Vi gör det också möjligt för företagare att göra de investeringar som krävs.

Sammantaget har detta en enorm utvecklingspotential som jag är väldigt stolt över. Sedan jobbar vi verkligen med att också ställa krav i andra ändan. Det kan jag garantera. Till exempel har vi nu beslutat att inga företag som exporterar från Sverige ska kunna få exportkrediter för fossila verksamheter. Väljer man att hålla fast vid gamla principer och stå kvar i det fossila samhället och de fossila teknikerna kan man inte räkna med statens stöd för det.

I det här sammanhanget är det också viktigt att påminna om att vi har ett stort ansvar för att avveckla fossila subventioner. Det är någonting som regeringen också har ägnat sig åt med stor kraft. Det gör att ekonomin för att fortsätta i gamla hjulspår hela tiden försämras.

Vi har till exempel slopat nedsättningen för diesel i gruvindustriell verksamhet, vilket gör att det nu pågår en elektrifieringsvåg också i gruvnäringen i Sverige. Vi har slopat nedsättningen för uppvärmningsbränslen inom industrin och jord-, skogs- och vattenbruk, vilket gör att man till exempel går från gamla oljepannor till exempelvis pellets pannor i växthus- och jordbruksverksamhet.

Vi har höjt skatten på fossila bränslen i kraftvärmeverk, vilket har gjort att vi äntligen har kunnat stänga de sista kolkraftverken i Sverige. Moderaterna kämpade emot och ville att vi inte skulle ta det steget, men jag är glad att vi tog det. Därmed har vi också kraftigt minskat utsläppen från energiproduktionen i Sverige.

Vi har gjort justeringar när det gäller förmånsvärdet för personbilar, vilket också har föranlett väldigt mycket kritik från dem som vill ha skatte-subventioner för att köpa bilar. Vi tycker att det är bättre att man betalar för det på egen hand samtidigt som vi har en styrning för att man ska köpa de allra miljöbästa bilarna. Även där ligger Sverige i framkant. Vi är väl på plats 3 i världen när det gäller försäljningen av el- och laddhybridbilar. Det är en väldigt snabb omställning som sker där också.

Vi har också infört en skatt på avfallsförbränning som styr mot en mer cirkulär ekonomi. Vi har infört en skatt på flygande för att även flyget ska betala för sin klimatpåverkan.

På punkt efter punkt höjer vi trycket på dem som i dag har en starkt fossilberoende verksamhet att gå över till att bli förnybara. Men en viktig pusselbit som behöver finnas med är att stötta det hållbara, det som är en del av framtidens lösningar. Där är jag lite bekymrad över att Lorena Delgado Varas tycks hålla fast vid att man måste ha en perfekt verksamhet från början för att kunna få stöd.

Detta förstår jag inte riktigt. Stöden är ju till för omställning. De är ju till för att man ska gå från att vara en utsläppare som bidrar till klimatproblemen till att bli en del av lösningen. Genom dessa stöd ser vi nu hur de nya utvecklingslösningarna kommer på plats. Det är jag väldigt stolt över.

Anf. 13 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Jag tror att ministern har missförstått mig. Jag menar inte att företagen ska vara perfekta innan de kan söka de olika klimatbidragen. Däremot skulle jag vilja se att företagen åtminstone tar ansvaret att inte utöka den klimatfarliga verksamheten, det vill säga att man inte här jobbar för att utveckla företaget framåt samtidigt som man öppnar nya oljeraffinaderier i andra delar av världen.

Exemplen som ministern tog upp är nationella. Egentligen hittar vi de stora klimatfientliga verksamheterna utanför våra gränser. Jag menar absolut inte att förändringarna behöver ske på en dag. Men klimatavtrycken ska definitivt inte försämrats åt ett annat håll. Jag befärar att vi missar det om vi har stuprörstänk. Det var det som föranledde frågan, eftersom vi ändå har gett flera miljoner till Preem samtidigt som de öppnar ny oljeverksamhet.

Slutligen undrar jag om ministern har haft samtal med Preem angående miljonbidragen när det uppdagades i medier att de samtidigt öppnade oljeverksamhet i Elfenbenskusten.

Anf. 14 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är som tur inte så regeringsarbete försiggår, att jag har en stor påse pengar som jag sedan delar ut till företag efter att ha diskuterat med dem. Vi lägger fram en budget och sätter ramarna, och vi ger uppdrag till myndigheterna att fördela anslagen med tydliga syften.

Det tydliga syftet kan ingen tveka om. Det tydliga syftet är att minska utsläppen och minska klimatpåverkan. Det är också den effekt som det får. Nu ser vi en utveckling där vi för första gången kan lösa några av de allra svåraste problemen när det gäller att nå ett hållbart fossilfritt samhälle.

Vi vet att de tunga industrierna länge har betraktats som närmast omöjliga att göra omställningen i. På grund av regeringens väldigt starka driv för att ställa krav men också regeringens stöd börjar vi nu se lösningarna. Det är fantastiskt.

Vi ser också att Sverige går först i den utvecklingen. Vi ser att många andra länder tittar med avund på Sverige. Delegationer kommer hit för att titta på hur vi hittar de lösningarna.

Jag tror att det inte hade varit möjligt om vi först hade ställt krav på att man måste ha en fossilfri verksamhet. Det är just genom att visa på att teknikerna kommer som vi ger förutsättningar för företagen att ta klivet över till att bli fossilfria.

Kan vi lyckas med det i Sverige kan vi lyckas med det också internationellt. Då kan vi se till att vi når Parisavtalets mål. Där ser jag att vi i Sverige har vår viktigaste uppgift i att vara en föregångare som visar att det är möjligt.

Jag är väldigt glad och stolt över att det är där vi är just nu. Ursula von der Leyen lyfte upp ett projekt inom industrin i sitt State of the European Union-tal, och det var det svenska projektet med stål utan kol. Det gör att världens ögon riktas mot Sverige.

Det är många som vill följa i våra fotspår. Vi kan göra väldigt stor nytta, inte bara genom att ta vårt klimatansvar här utan också med att hjälpa världen att lösa sina klimatproblem.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:745 om entreprenadberg och tunnelbanans utbyggnad

Anf. 15 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Camilla Brodin har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att i närtid säkerställa att entreprenadberg klassas som en bi-produkt som ingår i en cirkulationsprocess för det pågående tunnelbanebygget.

Jag vill inledningsvis konstatera att nyttjandet av restprodukter, oavsett var de uppstår eller hur de klassificeras, är en viktig del i omställningen till en cirkulär ekonomi. Det är en omställning som har stor potential att minska resursanvändningen och antalet transporter och därmed klimat- och miljöpåverkan.

Vidare är jag och regeringen väl medvetna om situationen när det gäller entreprenadberg och de konsekvenser för utbyggnaden av tunnelbanan och annan infrastruktur som lagstiftningen innebär. Det är en viktig anledning till att regeringen har tagit flera initiativ till att skapa bättre förutsättningar för hanteringen av bland annat entreprenadberg.

Bland annat har Naturvårdsverket fått i uppdrag att göra en bred översyn av hanteringen av schaktmassor och andra naturliga material som till exempel entreprenadberg. I uppdraget ingår bland annat att analysera om resursanvändningen kan effektiviseras, om det finns kostnader som inte är miljömässigt motiverade och om det finns en miljöpåverkan som kan undvikas. Naturvårdsverket ska även undersöka hur man gör i andra länder. Med detta som underlag ska Naturvårdsverket föreslå åtgärder för att åstadkomma en förbättrad och kostnadseffektiv hantering av schaktmassorna.

Naturvårdsverket har också fått i uppdrag att bedöma om det skulle kunna vara aktuellt att ta fram nationella kriterier för när avfall inte längre är avfall, det vill säga vad som krävs för att något som är avfall inte längre ska betraktas som det.

I promemorian *Ordning och reda på avfallet*, som nyligen varit ute på remiss, har Miljödepartementet föreslagit regeländringar för att förebygga att avfallet hanteras bristfälligt och att kostnaderna hamnar på kommunen eller den enskilde. Reglerna förtydligas också, vilket underlättar för tillsynsmyndigheterna. Det är också viktigt att seriösa verksamhetsutövare kan bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt. Därför har undantag från anmälnings- och tillståndsplikt föreslagits för när avfall som schaktats ur, som till exempel entreprenadberg, används igen i anslutning till samma plats.

Syftet med avfallsbegreppet och tillhörande lagstiftning är att reglera hanteringen av det som någon har för avsikt att göra sig av med så att miljön och människors hälsa kan skyddas. Vad som är avfall regleras i avfallsdirektivet, och vi kan inte tillämpa en annan definition i Sverige. Det

är domstolarnas och inte regeringens sak att pröva om det är fråga om avfall utifrån de förutsättningar som råder i varje enskilt fall.

Camilla Brodin har även frågat mig hur jag avser att hantera fördyringar som riskerar att uppstå i samband med tunnelbanans utbyggnad mot bakgrund av nuvarande omklassificering av entreprenadberg. Den praxis om entreprenadbergs klassificering som utvecklats är domstolarnas tolkning av EU-rätten. Regeringen kan inte kompensera enskilda parter för ökade kostnader som uppstår på grund av domstolspraxis.

Avslutningsvis, regeringen har alltså vidtagit en rad åtgärder i syfte att förbättra och effektivisera hanteringen av bland annat entreprenadberg. De uppdrag som Naturvårdsverket har fått är omfattande och kräver tid och noggranna överväganden. Det återstår att se vilken betydelse som resultatet av uppdragen får för entreprenadberg. Men jag är övertygad om att vi med dessa som grund kan ta ytterligare steg i vårt arbete för en cirkulär ekonomi.

Anf. 16 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Först vill jag tacka Per Bolund för svaret som han har gett på min interpellation om entreprenadberg.

Vi kan snabbt bocka av några mycket viktiga punkter där jag tror mig veta att vi är ganska hyfsat överens och inte spilla tid på dem. Vi är positiva till utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm. Vi omfamnar cirkulär ekonomi som en god möjlighet att minska klimatbelastningen. Vi är lojala mot Sveriges åtagande att EU-direktiv lägger grunden för vår lagstiftning. Vi vill heller inte ha ett samhälle där politiker styr domstolar. Här finns det inga skavsår mellan kristdemokrater och miljöpartister.

Varför har jag då interPELLERAT? Sedan några år har Naturvårdsverket valt att göra en omtolkning av avfallsdirektivet med innebörden att entreprenadberg inte ska kunna klassas som en biprodukt i en produktionsprocess utan ska anses vara avfall. Det som vid första anblick bara ses som en administrativ teknikalitet ger en dramatisk påverkan på verkligheten när det gäller villkoren för att till exempel bygga ut tunnelbanan i Stockholm.

En beräkning visar att projektet kan fördyras med drygt 20 miljarder kronor som en konsekvens av att bergmassorna beläggs med avfallsskatt. Man måste betala deponiavgift, och av praktiska skäl tvingas man till långa transporter. Förutom att det orsakar koldioxidutsläpp motsvarande det svenska inrikesflyget under ett år blir det också stora ekonomiska fördyringar.

Får då inte miljön kosta någonting? Det är klart att den får. Men då ska vi också få någonting för de pengarna, nämligen en bättre miljö. Det får vi inte här. Tvärtom riskerar vi att försämra vårt lands möjligheter till en cirkulär ekonomi genom den tolkning som Naturvårdsverket har gjort när det gäller avfallsdirektivet.

Vi får flera signaler från näringslivet som säger att de vill vara med och bidra till ett hållbart samhälle. Jag tror på att vi i grunden har väldigt seriösa aktörer som menar vad de säger. De lever inte i ett vakuum utan inser att de i stället måste agera med förvaltarskap som en ledstjärna.

Jag blir lite bekymrad när jag samtidigt får signaler från näringslivet om att det har blivit svårare att vara cirkulär och att tolkningen av lagar och direktiv sätter käppar i hjulet.

När vi tittar på hur Naturvårdsverket sedan några år har valt att driva dessa frågor kan jag inte frigöra mig från tanken att vi här ser en juridisk vattenplaning. Det saknas en övertygande legal grund för att klassa entreprenadberg som avfall på det sätt som Naturvårdsverket har gjort de senaste åren. De svenska domstolarna landar rimligtvis i domslut utifrån de riktlinjer som utgår från Naturvårdsverkets tolkning av avfallsdirektivet. Men vi ser nu mer och mer vilka orimliga effekter det faktiskt blir för miljön, för den cirkulära ekonomin och för tunnelbanans kostnadsutveckling.

Det är bra att regeringen har gett i uppdrag till Naturvårdsverket att titta på andra länder. Jag är övertygad om att vi kommer att lära oss en hel del av det. Ett påstående från mig är att Finland kan ge oss värdefulla erfarenheter. Jag tror att även Tyskland och Nederländerna är ett par exempel som vi kan lära oss av. Det intressanta är ju hur andra EU-länder, som också måste följa avfallsdirektivet, lyckas bättre än vad vi gör med den nuvarande tolkningen av direktivet som Naturvårdsverket gjort.

Låt mig vara tydlig: Vi har inga problem med avfallsdirektivet på denna punkt. Förändringsdirektivet som kom för ett par år sedan var dessutom en förbättring som bottnar i en bra ambition att underlätta möjligheterna till cirkulär ekonomi. Men när man går vilse trots att man har en karta kan man liksom inte slänga kartan, utan då måste man bli duktigare på att läsa och tolka den.

Anf. 17 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Jag vill tacka Camilla Brodin för en väldigt viktig fråga som också engagerar regeringen. Det är inte varje dag vi ger den här typen av uppdrag till en myndighet, utan det är för att vi ser med allvar på den här frågan. Vi har också stora investeringar som behöver göras i vårt land, och därför ska vi på alla sätt möjliggöra dem och inte lägga hinder i vägen.

Samtidigt har vi, som Camilla Brodin också säger i sitt inlägg, en gemensam EU-lagstiftning som lägger grunden för vad vi får och inte får göra, vilket också gäller alla andra EU-länder. Det kan vi inte bortse från, utan det är den grund vi måste stå på. Avfallsdirektivet har ganska nyligen reviderats. Man såg då ingen anledning att göra några stora förändringar i det, så det kommer inte att förändras i närtid.

Däremot har vi som sagt gett Naturvårdsverket i uppdrag att titta på vilka rörelsemöjligheter och vilken mån man faktiskt har för att göra en annan bedömning. I det arbetet ska man också titta just på hur frågan hanteras i andra länder. Skulle det vara så att andra länder har hittat andra sätt än Sverige att hantera till exempel bergmassor på är det en viktig lärdom. Om det är någonting som fungerar inom EU-rättens ramar skulle Sverige kunna göra på motsvarande sätt.

Ambitionen delar vi absolut. Vi ska ha en avfallslagstiftning som verkligen gör nytta när det gäller att skydda miljön och människors hälsa. Det är också viktigt att poängtera att detta inte är självklart. Vi har sett en hel del avfallsskandaler i Sverige under de senaste åren som vi också måste ta på allra största allvar. Att generellt göra stora lättnader i avfallslagstiftningen ser jag därför inte som aktuellt. Tvärtom behöver vi skärpa avfallslagstiftningen på viktiga punkter för att se till att gangstermetoder inte kan förekomma i en sådan viktig bransch. Det kan med stor tydlighet påverka miljön och också kringboendes hälsa väldigt negativt, vilket inte är acceptabelt.

Med det sagt tror och hoppas jag att vi med det ganska gedigna uppdrag som vi har gett till Naturvårdsverket kommer att hitta lösningar på den här utmaningen och att vi då också kommer att kunna möjliggöra för cirkulär användning av till exempel schakt- och bergmassor som inte är förorenade. Det är ju viktigt att poängtera att det förorenade massor måste de också hanteras på ett miljö- och hälsomässigt acceptabelt sätt. Vid till exempel bergssprängningar för tunnelbana och liknande är det däremot rena material som vi pratar om. Skulle vi kunna hitta en väg för att se till att det materialet inte behöver hanteras som avfall skulle det vara alldeles utmärkt i mina ögon.

Grunden är ändå att vi har ett avfallsdirektiv att förhålla oss till, och det är också det som svenska domstolar tolkar. Det är viktigt att poängtera att myndigheter inte kan ändra praxis på egen hand. Även länsstyrelsens beslut kan ju överklagas, och det är i överklagandet som man sedan slår fast en domstolspraxis. Ska den ändras måste man göra det med ett gediget underlag och med den kunskap som krävs, och det är precis det som Naturvårdsverket håller på att ta fram.

Anf. 18 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Tack, Per Bolund, för ditt svar!

Jag sa i mitt förra inlägg att jag är glad över att Naturvårdsverket ska titta på andra länders erfarenheter. Jag är också glad över att regeringen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att borra i frågan om entreprenadberg utifrån en bred översyn.

Jag är också lite kritisk till att man har låtit situationen gå så pass långt att vi har fått dessa uppenbara problem. Det borde inte ha behövt hända. Det är bra att regeringen är på bollen, men jag skulle önska att man hade lite mer tempo i arbetet.

Tyvär kan jag inte bara vara glad. Jag blir riktigt bekymrad när jag får ta del av den första delen av utredningen, som nu är ute på remiss. Det är den första av fyra delar, och den handlar om att definiera centrala begrepp. Det visar sig att Naturvårdsverket i sitt förslag redan har satt ned foten och i frågan huruvida entreprenadberg kan anses utgöra biprodukt enligt Miljöbalken bestämt sig för att de inte kan det. Jag häpnar över detta.

Jag hoppas verkligen att Naturvårdsverket lyssnar på remissinstanserna när de än en gång försöker lyfta fram relevanta fakta. Jag ger gärna miljöminister Bolund tipset att ta del av Stockholmsregionens remissvar, som skickades in den 25 maj i år, och jag vill ge ytterligare ett lästips inför sommarens hängmatta, nämligen länsstyrelsens remissvar på promemorian *Ordning och reda på avfallet*, som sändes in till Miljödepartementet den 5 maj. Det är ett klokt och väldokumenterat dokument där man kan läsa hur länsstyrelsen nu inser hur fel hela processen har landat. De skickar in mycket viktiga och läsvärda synpunkter som jag hoppas att Per Bolund tar intryck av.

Vi har inte ministerstyre i det här landet, och det vill heller ingen av oss ha. Men i slutet av dagen styrs staten ändå av regeringen, och det finns i botten en politisk vilja bakom alla beslut. Regeringen utövar sin ledning över myndigheterna genom regleringsbrev, utredningsdirektiv och inte minst en ständigt pågående myndighetsdialog. Jag räknar därför med att Per Bolund inte försitter någon chans att utifrån sin position säkra att avfallsdirektivet landar i Sverige på ett sätt som uppfyller målsättningen med

detsamma och att vi snart kan få se ett tillrättaliggande av den juridiska misstolkning som har tillåtits lägga en våt filt över entreprenadberg under ganska lång tid.

Anf. 19 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är väl ändå i sin ordning att påminna om varför vi har de här förslagen på bordet och därmed kan ha den här diskussionen. Vi hade inte fått svar på frågan om ordning och reda på avfallet om inte regeringen hade lagt fram förslagen och skickat ut dem på remiss. Då får vi igång den här värdefulla processen och får också in synpunkter.

Vi hade inte heller haft förslag från Naturvårdsverket om inte regeringen hade gett ett uppdrag till Naturvårdsverket att ta fram förslag som gör att vi kan ha de här viktiga diskussionerna och också ta in inspel och idéer från näringslivet, regionerna och andra som har erfarenheter.

Vi har inte heller lagt uppdragen och skickat ut förslagen av en slump, utan vi gör det för att vi har en ambition att få en avfallslagstiftning som verkligen fungerar och levererar på bästa möjliga sätt. Här har vi inte vilat på hanen; tvärtom har vi agerat när vi sett att det finns utmaningar och problem, till exempel i form av att man inte har hanterat avfall i Sverige på ett säkert sätt. Det har tyvärr varit för många situationer där oansvariga bolag har tjänat stora pengar och sedan inte hanterat avfallet på ett sätt som är rimligt utan på ett sätt som leder till skador på både miljön och människors hälsa.

Det kan vi inte acceptera, och därför föreslår vi också tydliga förändringar. Vi skickar även ett uppdrag till Naturvårdsverket att utvärdera avfallslagstiftningen just för att se om det går att hitta sätt att göra lättnader för till exempel stora infrastrukturprojekt.

Regeringen har alltså tagit bollen, och vi har också gett den vidare till våra myndigheter. Vi måste dock ha respekt för att det är så Sverige styrs. Vi styr inte genom att en minister sitter på sin kammare och kommer på en briljant idé och genomför den, utan vi gör det genom att låta våra myndigheter och experter ta fram det underlag som behövs och som är så gediget att det håller över tid.

Jag tror inte att någon skulle tjäna på att vi gjorde en snabb förändring som sedan inte visar sig vara juridisk hållbar utan som i domstol skulle revideras än en gång. Då skulle vi hamna i samma problematik en gång till. När vi gör förändringar behöver vi faktiskt veta vad vi gör, och vi behöver veta att vi har på fötterna för att göra de förändringarna.

Det är det som är regeringens ambition: att vi ska kunna göra förändringar men att det också ska vara en gedigen process med lösningar som är hållbara över tid.

Anf. 20 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Tack för svaret även denna gång! I mina öron låter det som om vi är hyfsat överens om att någonting måste göras för att vända utvecklingen så att den går åt rätt håll.

Jag vill ändå skicka med tipset om länsstyrelsens svar. Man har ändå ändrat uppfattning i detta. Naturvårdsverket har i sin enfald låtit sätta en praxis som inte kommer Sverige till nytta över huvud taget.

Det finns inga rättsfall inom EU som styrker Naturvårdsverkets tolkning av direktivet – utan tvärtom. De rättsfall i Sverige där det har dömts

till entreprenadbergets nackdel bottnar i Naturvårdsverkets tveksamma tolkning av direktivet. Ingen svensk domstol har heller låtit frågan prövas av EU-domstolen, men om Region Stockholm låter EU-domstolen pröva frågan skulle Sverige få svårt att få igenom sin tolkning.

Här behöver regeringen sätta frågan under lupp och vara effektiv så att vi inte försätter oss i en alldeles för dyr situation där vi inte tar till vara möjligheterna att klara klimatomställningen på grund av alldeles för långa transporter eller för att käppar sätts i hjulen så att företagare inte kan arbeta så effektivt som möjligt. Ingen vill att tunnelbanans utbyggnad ska dra ut på tiden längre än vad den gör.

Med de tipsen hoppas jag att vi snart får se en ändrad praxis i Sverige och att vi går åt rätt håll.

Anf. 21 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Att utnyttja entreprenadberg som ersättning för annat material är en viktig del i arbetet för att nå en cirkulär ekonomi. Där framgår regeringens mål tydligt i den handlingsplan och strategi som vi har antagit.

Regeringen har också tagit flera initiativ som har betydelse för hur entreprenadberg kan hanteras. Jag har varit inne på att bland annat Naturvårdsverket gör en bred översyn av hur schaktmassor kan hanteras.

Det är också viktigt att poängtera att det faktum att entreprenadberg klassificeras som avfall inte innebär något förbud mot att använda det för till exempel vägbyggnad. Tvärtom är ett av syftena med avfallslagstiftningen på EU-nivå att avfall ska kunna återvinnas utan risk för miljö och människors hälsa.

Vad som är avfall eller en biprodukt avgörs av EU-rätten. Vad som är avfall behöver också avgöras i det enskilda fallet och bedömas av den myndighet som prövar ärendet vid varje tillfälle. Regeringen kan inte i vare sig det enskilda fallet eller genom generella beslut fatta beslut om vad som är avfall, utan det är just i prövningen som det görs.

Med detta sagt har vi gett flera viktiga uppdrag som syftar till att få en bättre fungerande avfallslagstiftning ur flera synvinklar, det vill säga stänga dörren för oseriösa aktörer som försöker tjäna snabba pengar på att hantera avfall på ett farligt sätt för människor och miljö. Det ska inte förekomma i vårt land. Vidare ska vi se hur vi kan ta viktiga steg för att verkligen nå målet om en cirkulär ekonomi. Det gäller även för entreprenadberg.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:772 om Sveriges ansvar för giftigt avfall i Chile

Anf. 22 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Lorena Delgado Varas har frågat mig om jag kommer att agera för att avhjälpa miljö- och hälsohoten i Arica, arbeta för att Sverige ska återta det giftiga avfallet så att det kan slutförvaras på ett betydligt säkrare sätt än i Chile samt undersöka möjligheten att bistå Chile med stöd

för att åtgärda de befintliga hälso- och miljöskadorna i Arica till följd av gruvavfallet.

Regeringen har tagit emot ett brev från åtta av FN:s specialrapportörer där de beskriver situationen för mänskliga rättigheter i Arica i Chile och Boliden Mineral AB:s hantering av våtverksslam 1984–1985. Specialrapportörerna har uppmanat regeringen att vidta omedelbara åtgärder för att stoppa påstådda pågående övergrepp mot mänskliga rättigheter samt se till att ansvar utkrävs av personer som påstås ha orsakat övergreppen. Regeringen har svarat på brevet. I svaret har regeringen framhållit att den ser med oro på den situation i Arica, Chile, som FN:s specialrapportörer beskriver. Situationen är djupt beklaglig.

Sverige har en drivande och ambitiös linje i det internationella kemikalie- och avfallsarbetet, liksom för att utveckla arbetet med hållbart företagande, inte minst för att öka kunskapen om risker men också för att utveckla innovativa lösningar som bidrar till mindre miljöpåverkan. Alla människor ska kunna leva under säkra, hälsosamma och hållbara förhållanden.

Regeringen konstaterar i svaret att det vid tidpunkten för exporten av våtverksslammet inte uppställdes krav på exportlicens från svenska myndigheter eftersom material med metallinnehåll liknande våtverksslammet inte klassificerades som farligt avfall. När exporten genomfördes fanns det inte heller några specifika rekommendationer från OECD angående export av avfall som inte klassificerats som farligt avfall. Därför har regeringen inte anledning att vidta de åtgärder som rör våtverksslammet som krävs i brevet.

Det har gått lång tid sedan det inträffade, och frågan har varit föremål för domstolsprövning i både Sverige och Chile. Regeringen har också i svaret till specialrapportörerna pekat på att det skett en utveckling av regelsystemet sedan 1980-talet. Sedan 2006 är det inom EU förbjudet att exportera farligt avfall utanför OECD.

Regeringen för en aktiv dialog och samarbetar i miljöfrågor med Chile. Sverige undertecknade bland annat 2016 ett bilateralt avtal med Chile om hållbar gruvnäring och uppdaterade ett annat om hållbart företagande. Sveriges ambassadör i Chile besökte Arica 2019 och träffade representanter för boende som drabbats. Förhandlingar pågår också mellan EU och Chile om ett moderniserat associeringsavtal som ska innehålla ett särskilt hållbarhetskapitel med skrivningar om miljö, mänskliga rättigheter, sociala villkor och jämställdhet. Avtalet kommer att ytterligare stärka EU:s och Sveriges dialog med Chile i dessa frågor. I svaret till FN:s specialrapportörer har regeringen framhållit det aktiva arbete som bedrivs för att implementera FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter.

Regeringen lägger stor vikt vid arbetet med företagande och mänskliga rättigheter och för en aktiv dialog med företag, fackföreningar, civilsamhället och näringslivsorganisationer. I december 2019 lanserades regeringens plattform för internationellt hållbart företagande, i vilken det uttrycks en tydlig förväntan på svenska företag. Oavsett var i världen företag verkar ska de agera hållbart och ansvarsfullt genom att arbeta för mänskliga rättigheter, jämställdhet, goda arbetsvillkor, miljö, klimat och korruptionsbekämpning.

Anf. 23 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Jag tackar för svaret.

Jag uppskattar att minister Bolund räknar upp det arbete som genomförs i dag i fråga om hållbart företagande. Det är positivt, men inte tillräckligt.

Egentligen handlar interpellationen inte om vad regeringen kräver eller den dialog regeringen har med företagen i dag, utan interpellationen handlar om reparation och upprättelse kring en miljöorättvisa som Boliden, med svenska statens goda minne, ändå utförde och som fortfarande i dag är högst relevant i vardagen för invånarna i Arica.

Ministern sa att när exporten genomfördes fanns inte heller några specifika rekommendationer från OECD angående export av avfall som inte klassificerats som farligt avfall. Men sanningen är att Sverige inte levde upp till de internationella krav som gällde när Boliden fraktade avfallet från Sverige till Chile. Här duckar minister Bolund och regeringen från Sveriges ansvar genom några ohållbara argument.

Vid tiden för utförelsen av avfallet hade OECD i februari 1984 beslutat om riktlinjer för transporter av farligt avfall. Dessa gällde även för Sverige. Enligt OECD:s beslut definierade man farligt avfall enligt följande: Varje avfall som anses som farligt eller som är rättsligt definierat som farligt i det land det befinner sig i på grund av den potentiella risken för människor eller miljö som sannolikt uppkommer vid en olycka, felaktig transport eller slutförvar.

OECD:s beslut gäller alltså varje avfall som ansågs vara farligt vid den aktuella tiden, inte bara det som är rättsligt definierat som farligt. Här gör man en juridisk misstolkning av OECD:s beslut.

Jag undrar om ministern verkligen menar att avfall som innehåller mer än 17 procent arsenik och därtill höga halter av bly, kvicksilver, kadmium och andra giftiga ämnen inte skulle ha ansetts farligt i mitten av 1980-talet. Kunskapen om de ämnenas giftighet har vi haft i mer än ett sekel.

Det är just därför att avfallet var så enormt farligt som Boliden och Naturvårdsverket vid den tiden hade hållit samråd om andra hållbara lösningar för slutförvar. Men Boliden valde ändå 1984 att meddela staten att man tänkte skicka avfallet till Chile i stället. Svenska staten gjorde ingenting för att stoppa eller kontrollera utförelsen och ingenting för att följa upp, i strid med internationella förpliktelser och med katastrofala följder för människors hälsa i Arica.

Anf. 24 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Jag vill börja med att konstatera att jag tycker att det vi har kunnat se i Arica är oerhört olyckligt,. Jag är glad över att det är något som vi aldrig skulle acceptera i dag.

Samtidigt är det så att myndigheter vid varje givet tillfälle följer den lagstiftning som gäller just då. Våtverksslammet som exporterades betraktades inte som farligt avfall vid det tillfället, och därför var myndigheterna tvungna att agera på det sättet.

Sedan kan man tycka vad man vill om den lagstiftningen. Där kan jag säga att Miljöpartiet bildades ungefär samtidigt som den här exporten skedde, och vi bildades just för att kunna bemöta den här typen av händelser. Det är ju tyvärr inte bara i Chile som vi har sett exempel på att männi-

skor har skadats av hantering av olika former av avfall, i det här fallet våtverksslam. I andra fall är det elavfall, plastavfall eller liknande.

Min och regeringens inställning är att detta aldrig ska vara acceptabelt utan att människor och miljö ska skyddas från den här typen av utveckling. Det är också därför vi har drivit på med så enormt stor kraft för att ändra lagstiftningen så att något sådant här aldrig ska kunna hända igen.

Det är samtidigt viktigt att poängtera att det är långt ifrån bara i Chile vi haft problem med farliga ämnen som förgiftar människor och miljö. Även i Sverige har vi tusentals platser runt om som sitter på gamla giftsynder, där gifterna riskerar att läcka ut och påverka miljön och människors hälsa.

Ett väldigt känt exempel i Sverige är BT Kemi i Teckomatorp, där det också var människor som drabbades av hälsoeffekter på grund av att man hade dålig hantering. Där har saneringen fortsatt ända fram till nu för att hantera den typen av problem.

Det här visar väl på att den stora bristen har varit att vi inte haft tillräckligt lagligt skydd för miljö och hälsa. Det har vi haft all anledning att kämpa hårt för att förändra, och jag är väldigt glad över att vi har lyckats förändra det så att vi nu har en helt annan lagstiftning på plats. I dag skulle en liknande hantering inte vara tillåten.

Vi har som sagt många egna saneringsarbeten att göra. Det är också något som vi lägger mycket resurser på, och det gör att vi utvecklar tekniker och lösningar. Där är vi såklart beredda att bistå Chile om man skulle begära sådan hjälp. Vi har inte fått någon formell begäran från Chile om insatser från svensk sida. Däremot vill jag vara tydlig med att vi inte på något sätt lägger hinder i vägen för Boliden om Boliden skulle vilja göra insatser för att hantera den här situationen.

Jag är den förste att beklaga att människor både i Chile och i Sverige har drabbats av förstörd miljö och förstörd hälsa på grund av agerande i historien. Vi har allt ansvar att se till att det inte kan upprepas.

Anf. 25 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Jag vill bara så att vi har med oss det lyfta fram att det här är ett svenskt företag och att svenska myndigheter gjorde en feltolkning, dessutom då Chile var en diktatur.

Jag kan inte låta bli att bli både arg och upprörd. Folk utsätts för avfallet än i dag, så det här är inte på något sätt ett avslutat kapitel. De första barnen som växte upp med detta ser nu sina egna barn påverkas av det.

Jag läste till exempel om Patricia Aguirre och hennes familj, som flyttade till en av de kontaminerade stadsdelarna 1995. Hennes yngsta var då ett år gammal och hade höftproblem. Han fick ofta leka på framsidan av huset, som täcktes av damm. Ibland kunde han till och med svälja damm, så som barn gör när de leker till exempel i sand. Hela familjen testades år 2000, och de hade klart förhöjda värden av arsenik och bly. Patricias son har i dag mist synen och har en funktionsnedsättning. Hennes äldsta dotter har fått missfall. Folk i Arica beskriver livet som en pilgrimsfärd mellan sjukhus och vårdcentraler.

I sin slutreplik i Svenska Dagbladet i går, den 17 juni, skriver Marcos Orellana, en av FN:s rapportörer, följande om den invändning som ministern tog upp tidigare: "Detta påstående, att svensk rätt inte betraktade avfall med så höga koncentrationer av arsenik, kvicksilver, bly och kadmium

som farligt, är i bästa fall helt enkelt fel, i värsta fall avsiktligt missledande. Vi måste komma ihåg att dessa ämnen är bland de giftigaste som människan känner till. Arsenik har exempelvis varit typexemplet på gift i århundraden. De katastrofala hälso- och miljöeffekterna som drabbat lokalsamhället i Arica undanröjer varje tvivel på att Bolidens avfall var farligt.”

Kan ministern och regeringen på fullt allvar påstå att Bolidens giftiga avfall inte ansågs farligt under 80-talet? Är detta verkligen regeringens linje? Väljer regeringen att glida undan sitt ansvar och ducka bakom ett juridiskt ohållbart argument?

En sådan linje försvagar Sveriges internationella trovärdighet på miljöområdet. Det är lätt att prata om att Sverige ska vara drivande och ambitiöst i klimatfrågorna. Jag är den första att uppskatta det. Men vi måste också ta hand om det som hänt i historien. Vi måste gå från ord till handling och visa att det här betyder någonting.

Är det den här bilden som människorna i Arica och omvärlden ska ha av Sverige, nu inför förberedelserna av 50-årsfirandet av Stockholmskonferensen och den miljödeklaration som Sverige antog 1972?

Jag tänker att ministern ändå måste förstå att uppmärksamheten som den här frågan skulle kunna få under FN-konferensen är väldigt negativ.

Anf. 26 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är ju en fruktansvärd beskrivning av ett väldigt tragiskt fall som Lorena Delgado Varas ger. Det går inte att inte beröras av den.

Jag kan säga att mycket av min mission, anledningen till att jag gick in i politiken, är att se till att man inte ska kunna skada människor och miljö på ett så här allvarligt sätt. Det är också det jag ägnar hela min arbetstid åt.

Sedan finns det många sätt att skada människor och miljö. Giftiga ämnen är ett. Klimatförändringarna är ett annat som riskerar att skada människor och miljö väldigt allvarligt i framtiden. Det är precis där vi behöver lägga vår kraft och vårt arbete för att motverka att det händer.

Det är också viktigt, tycker jag, att hålla fast vid principer när vi försöker bekämpa händelser som skadar människor och miljö. En princip som jag tycker är viktig att hålla fast vid är att det är förorenaren som ska betala, det vill säga att det är den som ger upphov till ämnen som riskerar att skada människor och miljö som också ska stå för kostnaden.

Det är den principen som vi arbetar efter i Sverige när vi sanerar farliga områden. Det kan ibland vara ett frustrerande arbete. Det är ju inte alltid självklart vem som är ekonomiskt ansvarig – i slutändan är det ofta domstolar som får avgöra vilken aktör det är som har gett upphov till risker eller skador i miljön. Men det är ändå en viktig princip att hålla fast vid.

Jag tror inte att Lorena Delgado Varas vill se en situation där svenska staten alltid kliver in när företaget, oavsett om de är svenska eller internationella, har begått olika former av fel eller orsakat miljö- eller hälso-skador. Det är en viktig princip att det är den som har orsakat problemen som i slutändan ska stå för kostnaderna.

Från regeringens sida är linjen väldigt tydlig: Företag som har aktiviteter i andra länder har ett oerhört stort ansvar, var de än är. Man kan inte bara dumpa sina problem på de länderna eller på andra aktörer, utan man har ett ansvar att agera på ett hållbart sätt när det gäller miljö men också när det gäller till exempel sociala rättigheter. Det är något som vi varit

starkt pådrivande för i relation till svenska företag som har aktiviteter internationellt och något som det är viktigt att hålla fast vid.

Det är väldigt beklagligt, tycker jag och även regeringen, att frågan om sanering inte har kunnat lösas. Som jag sa tidigare kommer regeringen inte att stå i vägen om Boliden vill agera i det här fallet.

Den här frågan har också prövats i domstol både i Sverige och i Chile, och regeringen kan inte överpröva beslut som en domstol har fattat. Så fungerar inte det svenska politiska och rättsliga systemet. Men regeringen är som tidigare öppen för att ha en dialog och ett samarbete i miljöfrågor med Chile och även med andra länder. Det har vi också varit tydliga med.

Både regeringen och ambassaden i Chile har under många år följt Bolidenärendet, och vi har kunnat konstatera att den här frågan skulle ha hanterats inom ramen för rättsväsendet. Staten kan inte uttala sig i det här fallet – inte i andra fall heller – om de juridiska överväganden som ligger bakom de domslut som har kommit.

Samtidigt visar detta fall också på vikten av att Sverige och Chile, för den delen, och även exporterande företag arbetar aktivt med hållbart företagande och inte minst ökar kunskaperna om risker samt på behovet av att göra det man kallar för väsentlighetsanalyser, eller due diligence, när man för över avfall eller ämnen mellan länder.

Vi för också en aktiv dialog och samarbetar med Chile i miljöfrågor. Bland annat utvecklade vi 2016 bilateralt ett avtal med Chile om hållbar gruvnäring och uppdaterade ett avtal om hållbart företagande. Regeringen för alltså en fortsatt aktiv dialog med Chile i dessa frågor.

Anf. 27 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! FN har ändå bett Sverige att agera i denna fråga. Regeringen har nu en chans att bli ett internationellt föredöme genom att tillsammans med Boliden och Chile hitta en lösning som är hållbar för människorna i Arica. Avfallet bör fraktas tillbaka till Sverige för slutförvar i Bolidens moderna anläggning på Rönnskärsverken.

Förutom när det gäller Arica behöver Boliden även ta sitt historiska ansvar för dammkatastrofen i Andalusien i Spanien, där 7 miljoner kubikmeter giftig massa vällde ut över åkermark och naturskyddsområden. Senast för två veckor sedan frågade spanska miljöorganisationer varför Boliden fortfarande inte betalat skadeståndet fullt ut.

Ansvar bör man ta, precis som man valt att göra med avfallet från Forsmark. Jag blir ställd över skillnaderna i hanteringen. Angående tunnorna från Forsmark valde ministern att uttala sig på följande sätt:

Det här är ett exempel på hur otroligt allvarligt det kan bli när man inte tar hand om livsfarligt avfall på ett bra sätt. Här har man historiskt avfall som uppenbart hanterats ansvarslost. Därför ger vi myndigheten i uppdrag att under det här året göra en rejäl analys av det historiska avfallet och föreslå hur vi kan hantera det, både finansiellt och med ansvar för miljön.

Jag kan bara dra slutsatsen att ansvaret för att säkerställa att varken människor eller miljö kommer till skada på grund av historiskt avfall endast sträcker sig till Sveriges gränser.

Anf. 28 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP):

Fru talman! Där delar jag inte Lorena Delgado Varas slutsats. Vi tycker tvärtom att principen är densamma: Förorenaren ska betala, oavsett var

denna typ av skador uppstår. Det är också precis den processen vi har satt igång med strålsäkerhetsavfallet. Vem har ansvaret för att det har hanterats på det sättet, och vem har ansvaret för att stå för kostnaden för det?

Däremot kan vi tydligt enas om att den lagstiftning som fanns på plats på 70- och 80-talen kring miljö och hälsa inte var tillräcklig. Den var alldeles för bristfällig. Detta är också något som inte minst mitt parti, Miljöpartiet, har ägnat enormt mycket kraft åt att förändra – att faktiskt se till så att vi har en lagstiftning på plats som kan stoppa olika aktiviteter som riskerar att förstöra människors hälsa eller miljön, för den delen. Där har vi också som land varit starkt pådrivande i arbetet för att skärpa Baselkonventionen, till exempel, för att förhindra att händelser som denna inträffar igen. Detta är en otroligt viktig uppgift som vi har i framtiden.

Men det innebär inte att den svenska regeringen eller svenska skattebetalare kan ta ansvar i varje enskilt fall där svenska företag har varit inblandade. Det vore också en dålig princip att etablera. Vår syn är att det är den som står för en förorening som också ska stå för kostnaden för och arbetet med att hantera den.

Jag vill återigen poängtera att Sverige är en föregångare när det gäller en miljömässigt hållbar hantering av farliga ämnen, men också när det gäller gruvnäring och avfallshantering generellt. I dag har vi också verkligen förändrat våra verksamheter och inte minst förändrat lagstiftningen på ett sätt som är oerhört viktigt.

Därmed inte sagt att arbetet är färdigt. Vi kommer även i fortsättningen att behöva skärpa lagar och regler så att vi ser till att alla företag, oavsett var i världen de är verksamma, tar sitt fulla ansvar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:771 om Sveriges relationer med Belarus

Anf. 29 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Håkan Svenneling har frågat mig vad jag gör för att Sverige ska stödja Belarus demokratiska opposition, vilka initiativ jag tar för att Sverige ska agera för att diktatorn Lukasjenko ska tvingas avgå, vad jag anser om att Sveriges ambassad i Minsk varit inblandad i Exportkreditnämndens förhandlingar och avtal med två statliga energibolag i Belarus samt vad jag anser om den statsledda flygplanskapningen och vad jag anser att omvärldens respons bör vara.

När det gäller Sveriges stöd till demokratiörelsen i Belarus har vi sedan många år genom vårt bistånd stöttat det belarusiska folkets strävan efter en demokratisk utveckling i landet. Vi har ett aktivt demokratibistånd med fokus på att stärka civilsamhället och fria och oberoende medier. Sedan valet i augusti 2020 har Sverige ytterligare intensifierat stödet. Det har även EU gjort, något som Sverige aktivt drivit på för att få igenom, tillsammans med flera andra medlemsstater. Jag kan försäkra Håkan Svenneling om att vi ständigt tittar på nya möjligheter att stödja civilsamhället och bidra till en demokratisk utveckling i Belarus, inte minst genom biståndet.

Det omfattande valfusk som förekom i samband med presidentvalet i augusti i fjol och regimen brutala övergrepp är oacceptabla. Vi behöver använda alla tillgängliga medel, även inom ramen för EU, OSSE, FN och Europarådet, för att påverka utvecklingen i rätt riktning och verka för att Belarus respekterar sina åtaganden om mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer.

Sverige och EU erkänner inte valresultatet i presidentvalet, som varken var fritt eller rättvist. Vi anser att Belarus folk har en lika självklar rätt som alla andra att välja sina ledare i fria, demokratiska val. Hur den politiska övergången ska se ut är en fråga för det belarusiska folket att ta ställning till.

När det gäller Exportkreditnämndens tillbakadragna offerter har Sveriges ambassad i Minsk inte deltagit i några förhandlingar. Ambassaden har inte heller varit involverad i förhandlingen av något annat avtal rörande affären. Sveriges ambassadör deltog i ett studiebesök på det svenska exportföretaget 2019 och närvarade samma år vid underskriften av två färdigförhandlade kontrakt mellan det svenska exportföretaget och de belarusiska energibolagen. Ambassadören har agerat inom ramen för en ambassadörs uppdrag att främja Sveriges ekonomiska intressen utomlands. Detta skedde alltså 2019, långt innan protesterna och våldet mot protesterande i samband med det förfuskade presidentvalet inleddes.

Beträffande det civila passagerarplanets tvångslandning i Minsk har Sverige och EU samt övriga omvärlden kraftigt fördömt Belarus agerande. Den belarusiska ambassadören kallades upp till UD den 25 maj för att motta våra protester mot det inträffade. EU har reagerat snabbt och bestämt, och Europeiska rådet har enats om att så snart som möjligt anta ytterligare sanktioner mot Belarus inom den befintliga sanktionsramen samt att anta ytterligare ekonomiska sanktioner. Stats- och regeringscheferna enades även om att förbjuda belarusiska flygbolag att flyga i EU:s luftrum och att landa på och starta från flygplatser i EU samtidigt som europeiska flygbolag uppmanas att undvika flygningar över Belarus.

Anf. 30 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! Diktatorn Lukasjenko har nu haft makten i Belarus i 26 år. Sedan han tillträdde genom demokratiska val har alla val varit riggade. Efter valet den 9 augusti förra året rann tålmodet över för det belarusiska folket. Därefter har det varit stora och omfattande folkliga, fredliga protester. De som har protesterat har varit fredliga och vänliga och endast krävt sin rätt till riktig demokrati. Ändå har de mötts av ett omfattande våld från polis och militär samtidigt som underrättelsetjänsten, som fortfarande heter KGB, systematiskt har gripit dem som organiserat protesterna. Inget har dock stoppat det hårt prövade belarusiska folket. Deras kamp fortgår alltjämt.

Fru talman! Jag vill tacka utrikesministern för svaret. I grunden råder stor enighet i svensk politik om att diktatorn Lukasjenko måste avgå och att Belarus måste bli en demokrati. Utrikesministern har själv vid flera tillfällen varit väldigt tydlig med Sveriges politik i detta avseende.

Men, fru talman, samtidigt måste man konstatera att utrikesministerns agerande vittnar om en omsvängning i regeringens politik. Så sent som i november 2019 besökte utrikesminister Ann Linde Belarus som första utrikesminister på 27 år. Hon var då också den första utrikesminister som

träffade diktatorn Lukasjenko. Besöket skedde vid en mycket olämplig tid. Bara en vecka innan hade regimen hållit ett riggat parlamentsval som OSSE:s observatörer konstaterade inte gick rätt till.

Att Ann Linde valde en olämplig tidpunkt för sitt besök var också något som diktatorn Lukasjenko noterade. På presidentens hemsida skrev man: "The head of state praised the fact that the meeting is held right after the parliamentary elections in Belarus."

Under våren har regeringen skakats av den så kallade EKN-affären. I den har det blivit tydligt att regeringen inte har varit konsekvent i sin politik gentemot Belarus, men också att det för utrikesministern finns en tydlig skillnad mellan det som skedde före respektive efter det förfuskade presidentvalet den 9 augusti förra året, trots att Belarus har varit en diktatur i mer än två decennier.

Myndigheten Exportkreditnämnden, EKN, erbjöd två statliga energibolag i Belarus lånegarantier på nära 2 miljarder, samtidigt som demonstranter brutalt slogs ned av den belarusiska regimen. Regimens energibolag gjorde då också nedslag mot protesterande anställda och avskedade ett flertal av dem.

Under förhandlingarna av dessa avtal deltog Sveriges ambassad i Minsk vid minst tre tillfällen då Siemens och energibolagen skulle skriva kontrakt. Det var inte så att man deltog i själva förhandlingarna, men man närvarade som ett sätt att ge förhandlingarna viktig legitimitet. Nu har Exportkreditnämnden beslutat att dra sig ur de här avtalen om kreditgarantier, ett beslut som borde ha kommit mycket tidigare än vad som blev fallet i en affär som aldrig borde ha inletts.

Utrikesministern har länge förnekat inblandning i denna affär, trots att affären omnämns i Lukasjenkos kommunikation på hans hemsida efter mötet. Detta gör att utrikesministern varit en del av Sveriges dubbelspel i sina relationer med Belarus. Enligt Lukasjenkos beskrivning av mötet med Ann Linde är det definitivt så att svenska företag och deras möjligheter att göra affärer varit en fråga på dagordningen. Man nämner ett flertal svenska företag, och man nämner specifikt gasturbinerna som man vill ska säljas från Sverige.

Det här gör att jag, fru talman, undrar varför utrikesministern inte anser att Belarus var en diktatur före den 9 augusti förra året och varför den svenska ambassadören i Belarus hade ett handelsfrämjande uppdrag.

Anf. 31 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Jag förstår att Håkan Svenneling inte kommer från ett parti som är vant att jobba hårt för att få ett land som är en diktatur att vända sig till demokratier. Det är ju hela Vänsterpartiets historia ett exempel på. Men om man är en ansvarsfull utrikesminister och en ansvarsfull regering vet man att man måste göra allt för att få en diktatur att försöka bli mer demokratisk och vända sig till demokratiska länder i stället för att som i Belarus fall vända sig till Ryssland. Det kallar Håkan Svenneling för omsvängning, fru talman. Det är bara för att han inte förstår hur sådant här går till.

När jag besökte Belarus var det en mycket lämplig tid. Det var nämligen så att ett av mina första beslut som utrikesminister var att bejaka något som det belarusiska folket, den belarusiska oppositionen och belarusier i Sverige ville: att vi skulle byta namn från det missvisande Vitryssland till Belarus. Det gjorde att jag och den finländske utrikesministern åkte dit

efter att det hade varit ett omstritt val, dock inte ett val som följdes av repression, våld och tortyr på ett sådant sätt som valet i augusti.

Jag fick oerhört mycket positiva reaktioner från oppositionen. Jag vet inte hur ofta Håkan Svenneling själv, fru talman, genom åren gjort besök och talat med oppositionen. Jag gör det hela tiden. De sa: Tack så mycket för att ni kom hit – att ni kommer hit gör att vi kan framföra våra synpunkter på ett bättre sätt! Jag kunde också framföra det till journalister på presskonferenser. Det är alltså ingen omsvängning, och det var ett mycket lämpligt besök vid en mycket lämplig tidpunkt.

När det gäller frågan om EKN är det naturligtvis så att mitt besök i Belarus hade en bred agenda, med starkt fokus på situationen för mänskliga rättigheter. Jag kommenterade inte Siemensaffären för någon motpart under mitt besök. Tyvärr kan man inte bestämma vad de man besöker skriver. Det har jag varit med om gång på gång. Det är inget konstigt med det.

Jag måste också invända mot att ambassadens inblandning på något sätt skulle vara problematisk. Låt mig ta tillfället i akt att uttrycka mitt fulla stöd och förtroende för ambassadör Christina Johannesson och hennes professionella agerande som regeringens representant i Belarus. Jag har i professionella sammanhang träffat Christina Johannesson i årtionden. Det finns få som jobbat så mycket för att stärka frivilligorganisationer, demokratisk opposition och journalister som Christina Johannesson. Hon bedriver ett aktivt och långsiktigt arbete för att främja respekten för mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer. Det är ingen enkel uppgift. Ambassadör Johannesson har under sin tid i Minsk uppvisat stort prov på mod, utmärkt omdöme och initiativkraft när hon i en svår miljö stått upp för vår politik, inklusive det belarusiska folkets och civilsamhällets rätt att verka.

Anf. 32 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! Det är en ful retorik vi hör från utrikesministern. Hon går så långt att hon antyder att jag inte skulle vara demokrat eller vilja ha demokrati. Det tycker jag pekar på och visar hur bitter den regering som styr det här landet är just nu. Jag tror att jag vet orsakerna till att man är så bitter. Men jag tycker inte att detta är värdigt en utrikesminister. Jag får väl dock acceptera den fula retoriken och fokusera på sakfrågan.

Jag tycker i grunden att det är bra att utrikesministern bytte namn från Vitryssland till Belarus i Sveriges officiella kontakter med landet och i vår kommunikation om landet. Jag tycker dock att man kan byta namn utan att resa till diktaturens Minsk.

Jag tycker att det är jättebra att utrikesministern talar med oppositionen och har tät kontakt med oppositionen. Det behöver vi ha för att visa att det bara är oppositionen som kan bli legitim i omvärldens ögon. Det är bara oppositionen som kan hålla fria, demokratiska och rättvisa val där man själv får utse sina ledare. Vi får från och med i dag och framåt aldrig tumma på de principerna och på något sätt ge Lukasjenko legitimitet. Så hoppas jag att utrikesministern fortsatt kommer att agera. Jag har stort förtroende för att hon kommer att göra det.

För mig är Belarus en långvarig diktatur. Jag hade ett möte med en ung belarusisk aktivist i min egen ålder när jag var nybliven kommunpolitiker i början av 2000-talet. Han berättade om hur han hade blivit misshandlad och hur hans kompisar hade blivit gripna. Ändå kämpade de på. Det är så

här regimen i Minsk har jobbat under lång tid. Man har haft perioder av stort förtryck mot oppositionella, med tortyr och förföljelse, vilket är vidrigt. Sedan har man haft perioder då man lättat upp och bara gett bötesstraff eller inte slagit ned lika hårt på oppositionen. Men detta har hela tiden handlat om ett spel gentemot EU, Sverige och omvärlden; man har då fått det lättare och fått ett andrum, så att man kunnat mobilisera för att slå ned på oppositionen än hårdare dagen efter. Den här gången ska vi inte gå på denna taktik från diktatorn Lukasjenko. Den här gången ska vi hålla i med de sanktioner vi har mot regimen så länge det behövs.

Jag tycker att vi ändå ser en omsvängning i Sveriges utrikespolitik mot Belarus sommaren 2020. Innan dess hade ambassadören i Minsk ett handelsfrämjande uppdrag. Det har hon inte i dag. Jag har fullt förtroende för ambassadören i Minsk. Jag tycker att hon gör ett utmärkt jobb. Problemet är ju vem det är som är uppdragsgivare. I det här fallet är det utrikesministern och Utrikesdepartementet, som ger ambassadören ett handelsfrämjande uppdrag som hon inte borde ha.

Vad kan man då göra åt detta? En sak som skulle kunna göras, nu när det pratas om utökade sanktioner mot den belarusiska regimen, är att visa att de här två energibolagen, som man var på väg att göra affär med, kan komma upp på EU:s sanktionslista. Det skulle vara ett sätt att tydligt markera att statliga bolag som bidrar till regimen grepp och bidrar till att finansiera regimen straffas. Det hoppas jag att EU klarar av att fatta beslut om nästa vecka.

Historien med EKN är en sorglig historia som aldrig borde ha inträffat. Det är så tydligt att den affär som EKN gav en lånegaranti varken är miljömässigt hållbar eller socialt hållbar. Den är inte ens ekonomiskt hållbar, för mejl som EKN har skickat till mig visar att man till och med klassade ned Belarus till den lägsta nivån av ekonomisk hållbarhet och att riskerna med projektet var jättestora. Ändå gick EKN in i denna affär.

Även om EKN är en fristående myndighet borde man ha kunnat stoppa denna affär mycket tidigare än vad man gjorde.

Anf. 33 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Det är bra att det finns en enighet i Sveriges riksdag om att stödja civilsamhället i Belarus. Det svenska biståndet är inriktat på det och har fokus på tre sektorer: demokrati och mänskliga rättigheter, marknads-ekonomisk utveckling samt miljö och klimat.

Samtidigt är det väldigt svårt att stödja civilsamhället just nu. Regimens repression mot enskilda organisationer medför stora risker för dem vill vi stödja, och vi behöver hela tiden titta på deras situation. Vi måste värna demokratiförespråkarnas hälsa och säkerhet; det måste gå först.

UD för en dialog med människorätts- och civilsamhällesorganisationer för att se hur Sverige i detta läge på ett kreativt sätt kan se till att de får stöd och hur vi kan hjälpa till att utveckla civilsamhället i landet.

Det är också positivt att EU, efter att bland annat Sverige och flera andra länder har tryckt på, kommit med ett löfte till Belarus på över 30 miljarder om landet går i demokratisk riktning. När det gäller civilsamhället har ett särskilt stöd redan betalats ut.

Vi bibehåller kontakterna med oppositionen och stöder deras legitima krav på mänskliga rättigheter, frisläppande av alla fångar samt fria och rättvisa val. Jag har välkomnat flera oppositionsledare till Stockholm,

bland andra Svetlana Tichanovskaja, Olga Kovalkova, Veronica Tsepkaló och Valerij Tsepkaló.

Vi kommer att fortsätta att vara tydliga med att de som har tvingats i exil, vilket flera av dem jag nyss nämnde har gjort, ska få återvända.

Vi försöker också att stödja utbildning för belarusiska studenter. European Humanities University grundades 1992 i Minsk men fick flytta till Vilnius 2004. Tanken är att belarusiska studenter ska kunna gå där och sedan vara ett viktigt bidrag till det belarusiska civilsamhället. Vi har bidragit till den Emergency Fund som Humanities University har upprättat för att bekosta utbildningen för studenter som har drabbats av regimen repression för att de har ett politiskt engagemang.

Utvecklingen i Belarus är mycket negativ. Där skiljer sig inte min och Håkan Svennelings uppfattningar åt. Deras internationella agerande blir alltmer produktivt, men vi måste göra vad vi kan för att få en förändring i demokratisk riktning.

Anf. 34 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! Det gläder mig att utrikesministern på detta tydliga sätt lyfter fram civilsamhället, för jag tror att det är otroligt viktigt att diskutera hur vi på bästa sätt kan stödja det belarusiska folket.

Hur kan vi motverka den isolering som riskerar att drabba belarusiska medborgare? Den oroar mig mycket. Det handlar om svåra avvägningar eftersom vi måste agera mot flygbolag och det belarusiska nedtvingandet av flygplan och samtidigt möjliggöra för belarusier som vill lämna Belarus att komma till EU och Sverige.

Som Ann Linde är inne på handlar det om att bygga ett demokratiskt civilsamhälle av exilbelarusier utanför Belarus så att vi kan stödja oberoende medier och bildandet av viktiga organisationer och underlätta demokratisering och organisering för oppositionen. När Belarus en dag blir en demokrati kan då det som exilbelarusierna för tillbaka till Belarus bli grunden för ett demokratiskt Belarus.

Därför är det viktigt att Sverige, EU och hela omvärlden är långsiktiga i sitt stöd till den belarusiska oppositionen.

Fru talman! Det är också uppenbart att så fort vi i debatten går bakåt i tiden och tittar på vad som har hänt blir jag och utrikesministern djupt oense i vår beskrivning av vad som var rätt och fel. Men när vi tittar framåt är enigheten större. På måndag kommer utrikesministern att möta sina kollegor i EU, och då kommer de att diskutera Belarus och ta kliv framåt. Vänsterpartiet har ingen avvikande åsikt om Sveriges ståndpunkt i detta fall, utan vi stöder helhjärtat regeringens arbete framåt.

Det enda sättet för att komma framåt är att ha en levande och frisk debatt om hur Sverige på bästa sätt kan stödja det belarusiska folket.

Anf. 35 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Låt mig börja med den skilda synen på vad som har skett. Belarus har hela tiden haft en politik där man å ena sidan har vänt sig åt EU och väst, å andra sidan åt Ryssland. Det hade varit helt kontraproduktivt att inte försöka utnyttja det till att få mer demokrati och större möjlighet för civilsamhälle, opposition och medier att verka.

Därför var det rätt att införa hårda sanktioner efter valen i mitten av 2000-talet och att ta bort dem när den belarusiska regimen gick med på att

släppa nästan alla politiska fångar. De skulle införas igen om det gick åt fel håll, och det gör det ju nu. Därför utökar vi nu den sanktionsregim som finns med ekonomiska sanktioner. De är ännu inte på plats, för det krävs enhällighet för att få igenom en ny sanktionsregim, vilket inte alltid är så lätt att få till.

Vi har i alla skeenden av den pågående krisen och tidigare gjort ansträngningar för att uppmärksamma situationen i Belarus, för att fördöma våld och förtryck, för att värna om mänskliga rättigheter, för att uppmana till genuin dialog och för att få en fredlig lösning på konflikten och krisen. Vi har gjort det bilateralt, och vi har gjort det med OSSE, med EU, med FN och med Europarådet. Vi har hela tiden haft som mål att Belarus ska bli en demokrati, att folket ska få välja sina ledare, att det inte ska vara några politiska fångar och att det måste finnas frihet och mänskliga rättigheter.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:776 om villkorade stöd i FN-systemet för att värna kvinnors och flickors rättigheter

Anf. 36 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Amineh Kakabaveh har frågat mig om regeringen avser att framföra kritik mot UNFPA:s senaste SWOP-rapport. Kakabaveh har också frågat om regeringen avser att villkora finansiering till UNFPA och UN Women och hur regeringen kommer att säkerställa kvinnors och flickors rättigheter när organisationerna i höst antar nya strategiska planer.

Prostitution och människohandel för sexuella ändamål är ett hänsynslöst och cyniskt utnyttjande av andra människor. Det är en allvarlig kränkning av den enskilda individens människovärde och rätt att få bestämma över sitt liv och sin kropp. Det utgör också stora hinder för social jämlikhet, jämställdhet och möjlighet att åtnjuta mänskliga rättigheter och för att uppnå målen i Agenda 2030.

Arbetet mot prostitution och människohandel är därför en mycket högt prioriterad fråga för regeringen. Att kvinnor, flickor, hbtqi-personer, pojkar och män utnyttjas i prostitution kan aldrig accepteras.

Regeringen motverkar användning av begrepp som sexarbetare och sexarbete. Det är köparen liksom den så kallade sexindustrin som bär skulden, och språkbruket får inte bidra till att normalisera prostitution.

Den svenska positionen är glasklar och framförs tydligt och konsekvent. Vi för en aktiv dialog, tillsammans med likasinnade, för att få med andra länder och organisationer på vår linje.

Sveriges feministiska utrikespolitik innebär att utrikesförvaltningen genomgående arbetar med att driva och främja kvinnors och flickors fulla åtnjutande av alla mänskliga rättigheter, inte minst deras sexuella och reproduktiva hälsa och rättigheter, såväl politiskt och normativt som inom utvecklingssamarbetet.

Det svenska utvecklingssamarbetet ska utifrån ett fattigdoms- och rättighetsperspektiv skapa förutsättningar för människor att förbättra sina levnadsvillkor. UNFPA och UN Women är viktiga samarbetspartners när det gäller det internationella arbetet för SRHR och jämställdhet. Att vill-

kora och dra in kärnstöd till organisationer som UNFPA och UN Women skulle riskera att slå mot det bredare arbetet för jämställdhet, hälsa och SRHR, inklusive viktiga och ofta livräddande verksamheter.

Som en av de största givarna till både UNFPA och UN Women är det av högsta prioritet för Sverige att rättighetsperspektivet tas till vara när organisationernas nya strategiska planer utformas och antas.

Sverige kommer fortsatt att stå upp för multilaterala överenskommelser om flickors och kvinnors rättigheter och vara en stark röst för SRHR och en nära och strategisk partner till UNFPA och UN Women, samtidigt som vi tillsammans med likasinnade driver på för att ändra normer och attityder i syfte att motverka utnyttjandet av människor genom prostitution och människohandel. Sverige är, och ska fortsätta att vara, ett föregångsland för alla flickors och kvinnors rättigheter, både här hemma och genom vårt internationella arbete.

Anf. 37 AMINEH KAKABAVEH (-):

Fru talman! Tack, utrikesministern, för svaret!

Vi är helt överens om var vi står och ska stå i dessa frågor när det gäller kvinnors och flickors rättigheter. Jag tror inte att det finns någon skiljelinje här, men vilken roll har Sverige ute i världen?

Flera stora kvinnoorganisationer i Sverige har, både under 2020 och för någon vecka sedan, då vi skickade ett brev till utrikesministern och Utrikesdepartementet, uppmärksammat regeringen på att vi är väldigt oroliga på grund av den senaste rapport som UNFPA har skrivit. Där förordas såväl sexköp – som kallas för sexarbete – som surrogatmoderskap och barnäktenskap.

Man ska vara försiktig med att kritisera länder som lagstiftar mot barnäktenskap. Konservativa krafter i FN sitter alltså och kritiserar Sverige och andra länder som har kommit långt i jämställdhetsarbetet. Detta är allvarligt. Det är samma synsätt och strategi som organisationerna i FN har. Man väljer könsapartheidregimer som Saudiarabien och Iran, och det är klart att de kommer med en konservativ, förlegad och patriarkal kvinnosyn i sina skriftliga rapporter och strategier.

Min fråga är: Varför är det så svårt för regeringen och utrikesministern att villkora just jämställdhetspengar och pengar till just kvinnors sexuella och reproduktiva hälsa? Varför är det så svårt att göra det när det gäller barnäktenskap och exploatering av kvinnors rättigheter och kroppar?

Vi i Sverige har ett arbete på gång, men vi har inte kommit så långt. Senast i morse hörde jag att kvinnor från andra länder, migrantarbetare här i vårt eget land, utnyttjas av sexköpare. Det innebär att vi aldrig får backa på våra grundläggande idéer eller FN:s egna grundläggande kärnkonventioner, där man håller fast vid alla människors lika värde och flickors och kvinnors rättigheter. Men nu backar man, och det gör oss väldigt oroliga.

Min fråga är därför: Varför kan dessa frågor inte villkoras? Sverige skulle aldrig ge bistånd till organisationer inom FN eller andra som arbetar mot abort, till exempel. Vi skulle aldrig backa där. Varför skulle vi göra det när det gäller sexhandel? Varför skulle vi inte kunna villkora när det gäller barnäktenskap och tvångsäktenskap? Varför skulle vi inte kunna markera mot Saudiarabien, Iran och liknande? Det är ju de som har tagit sig in i FN:s olika organisationer och som i dag helt enkelt sätter olika

gränser för hur ett demokratiskt land som Sverige och andra länder ska agera. Detta oroar oss.

Min fråga är därför: Varför är det så svårt att villkora, utrikesministern? Skulle man backa när det gäller till exempel abortfrågan? När det rör sig om kvinnohandel måste man få fria tyglar att göra vad man vill.

Prot. 2020/21:144

18 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 38 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Jag delar helt Amineh Kakabavehs oro för detta, men vi ser olika på hur man ska komma till rätta med det. Låt mig förklara.

Den feministiska utrikespolitiken har gjort det möjligt att höja profilen när det gäller mänskliga rättigheter och jämställdhet, driva på arbetet och bygga allianser. Det handlar om att flickor och kvinnor ska kunna få sina mänskliga rättigheter. Det gäller också sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter, alltså SRHR. Detta försöker vi driva på för, trots starkt motstånd.

Det är viktigt att notera att den mobilisering som vi jobbar för och vårt gemensamma arbete ger resultat. Trots att det finns ett ökat motstånd och en ökad polarisering har SRHR-gruppen av likasinnade vuxit. Årets kvinnokommission försvarade det överenskomna språket om SRHR. Och under årets befolkningskommission lyckades vi anta en resolution med språk om SRHR, efter fint samspel mellan den afrikanska gruppen, EU och USA. Det är första gången detta har skett sedan 2016.

Det svenska utvecklingssamarbetet utgår från fattigdoms- och rättighetsperspektivet och att människor ska kunna få bättre levnadsvillkor. I många länder är flickor, kvinnor, män och pojkar som är i prostitution allra mest utsatta. Det gäller både ekonomiskt och socialt. Denna grupps hälsostatus är ofta mycket sämre än den övriga befolkningens, de utsätts för våld och de får lättare hiv.

För att det svenska biståndet ska nå de grupper som utsätts för detta är vi beroende av samarbetspartner i länderna, inom både FN-systemet, nationella myndigheter och civilsamhället. Om vi skulle villkora stöden eller dra in kärnstödet till organisationer som UNFPA och UN Women skulle det riskera att slå mot dessa individer och det bredare arbetet för jämställdhet, hälsa och SRHR.

Vi behöver arbeta för att förändra länders och FN-organisationers positioner i stället för att villkora och dra tillbaka stödet. Så agerar USA, och jag vill inte att vi ska agera så. Där hade man inställningen att inte ge något stöd över huvud taget till organisationer som jobbar för abort eller preventivmedelsrådgivning.

Under Trumps alla år, och för den delen Bushs år, gjorde USA precis som Amineh Kakabaveh nu föreslår. Man villkorade biståndet, och man drog tillbaka det. Vilka drabbades? Jo, kvinnor och flickor, inte minst de som är i prostitution och de som inte har sin sexuella och reproduktiva hälsa. Därför är detta inte ett effektivt eller bra sätt. Tvärtom ska man fortsätta att stödja organisationerna men ingå allianser för att förändra attityder och aktiviteter från både länder och organisationer.

Anf. 39 AMINEH KAKABAVEH (-):

Fru talman! Det är att gå lite långt att jämföra de krav som vi har med kraven från konservativa Trumpanhängare, där det handlade om abort-

frågor och SRHR-frågor. Vi pratar om barnäktenskap och tvångsäktenskap, och vi pratar om sexhandel.

Det blir kontraproduktivt om man å ena sidan ger pengar och å andra sidan inte villkorar dem. Det går att villkora dem. Jag har inte sagt att man ska stoppa medel, utan jag har sagt att man ska villkora medel. Det går. Det finns massor med demokratiska länder och massor med demokratiska röster. I så fall kan man påverka dem. Är man en majoritet kan inte några konservativa krafter vinna i FN:s eget organ, som har varit överens sedan Beijingkonferensen 1995 om att säkerställa kvinnors och flickors rättigheter ute i världen.

Därför undrar jag vad Sverige gör, förutom att skapa allianser? Det är för mig oroväckande att man skapar allianser med Saudiarabien, Iran och andra. Jag vill att vi skapar allianser med demokratiska rörelser och med demokratiska länder för att påverka dessa konservativa länder och rörelser. Nu ser vi också att Iran, Isisstaten, kommer att fortsätta. I dag är det val i Iran. Då får vi veta vad som kommer att hända när det gäller kvinnors rättigheter.

Då undrar jag hur Sverige vill stoppa könsstympning, barnäktenskap, sexhandel och surrogatmoderskap förutom att ge pengar. Det vill jag verkligen veta. Jag tror också att väldigt många är engagerade och lyssnar på den här debatten för att få veta vilket ställningstagande som regeringen och utrikesministern gör. Vi har inte sagt att man ska stoppa pengarna, vi har sagt att de ska villkoras. Bara för att Trump har varit konservativ när det gäller aborter och en religiös fanatiker handlar det också om ett ansvar. Vi har inte bara ett politiskt utan också ett moraliskt ansvar gentemot skattebetalarna. Vi är det största givarlandet och påverkar, vilket jag är stolt över. Men jag är inte stolt när jag ser att miljoner flickor och kvinnor är föremål för barnäktenskap, könsstympning, tvångsäktenskap, sexhandel och barnarbete och är en del av det som kallas sexarbete. Man skäms faktiskt över UNFPA:s rapport där dessa skrivningar finns. Den finns i den senaste State of World Population report, där man förordar sexarbete, surrogatmoderskap och barnäktenskap. Det är en relativisering av dessa frågor.

Vi i Sverige med en feministisk regering måste markera starkt för dessa organisationer och för FN att vi inte tolererar detta. Det är faktiskt väldigt enkelt att säga det. Det finns ingen som skulle säga: Oj, vad säger Sverige. Det skulle bara gynna kvinnorna och gynna det jämställdhetsarbete som dessa kvinnor och organisationer gör men som inte får gehör i sina hemländer. Man måste helt enkelt få gehör från ett land som Sverige. Det är det som vi vill, utrikesministern.

Anf. 40 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Prostitution och människohandel för sexuella ändamål är en av de värsta formerna för mäns våld mot kvinnor, och det har negativa konsekvenser för jämställdheten och samhället i stort. Män är de dominerande köparna när det kommer till prostitution och människohandel för sexuella ändamål. De som utnyttjas och säljs är kvinnor och flickor, hbtqi-personer, män eller pojkar. De flesta är dock kvinnor och dessvärre också barn.

Men Sverige har varit banbrytande i kampen mot sexhandel och för en modern syn på relationer mellan kvinnor och män. Som första land i värl-

den förbjöd vi 1999 köp av sexuella tjänster. Vi gör just det som Amineh Kakabaveh efterfrågar. Vi är ett föredöme, och andra länder följer efter. I detta fall är det Norge, Island, Irland, Nordirland, Kanada, Israel och Frankrike som vi märker har ett väldigt stort intresse.

Det som först kallades den svenska modellen blev sedan den nordiska modellen, och nu kallas den alltmer för jämställdhetsmodellen. Det är en utveckling som vi verkligen välkomnar.

Som ni vet togs inte den svenska lagstiftningen fram i ett vakuum, utan den utvecklades under årtionden. Den härrör från kvinnorörelsen och med en strävan att öka jämställdheten i hela samhället. Man måste konstatera att det tar tid att förändra normer. Utgångspunkten för vårt internationella arbete är långsiktig, och det är att vi ska gå mot en internationell jämställdhetspolitik, ett MR-utvecklingsperspektiv och få ett arbete mot människohandel och prostitution. Vi arbetar med att fortsätta informera om och argumentera för den svenska sexköpslagstiftningen, särskilt skälen till att inte kriminalisera säljaren – den som utnyttjas i prostitution och i människohandel för sexuella ändamål – utan köparen, alltså den som utnyttjar. Det är viktigt att förmedla ett fattigdomsperspektiv och ett rättighetsfokus, både när det gäller vikten av att ge stöd till dem som befinner sig i prostitution och för hälsotjänster och försörjningsmöjligheter.

Regeringen har också varit väldigt tydlig med att vi i alla forum, också i forum som FN, måste motverka och ifrågasätta användningen av begrepp som sexarbetare och sexarbete. Vi har ingen annan syn än Amineh Kakabaveh där. Ett språkbruk kan bidra till att normalisera prostitutionen.

Med anledning av detta har regeringen också utsett en särskild ambassadör mot människohandel som ett viktigt instrument i det internationella samarbetet mot trafficking.

Men FN-arbetet är grundläggande i vårt globala SRHR- och jämställdhetsarbete, och Sverige är inte bara en av de starkaste rösterna utan också en av de största givarna till det globala SRHR-arbetet, inklusive till FN. Både UNFPA och UN Women är nyckelpartner när det gäller Sveriges internationella arbete med dessa frågor. Vi är väldigt tydliga där. Vi jobbar väldigt målinriktat när det gäller den svenska synen på prostitution och vikten av att bekämpa efterfrågan.

Anf. 41 AMINEH KAKABAVEH (-):

Fru talman! Jag tackar utrikesministern för detta. Jag vet att vi inte har olika syn när det gäller dessa frågor, när det gäller Sveriges röst och när det gäller Sveriges ambition att verkligen kunna förändra människors liv. Men problemet är att det är här hemma vi är säkra. Vi vet inte hur detta arbete går i FN:s andra medlemsländer. Det är detta som är problemet, att de påverkar oss men att vi inte påverkar dem. Till och med FN:s egna kärnkonventioner kommer i skymundan på grund av konservatism och på grund av de synsätt som finns.

Utrikesministern talade mycket om sexhandel. Men vad säger vi om barnäktenskap? Länder kritiserar oss för att vi lagstiftar mot barnäktenskap. Detta är förfärligt. Detta innebär helt enkelt att man förespråkar sex med barn och våldtäkter av barn. Det kan man inte tolka på något annat sätt.

Min fråga är: Hur skulle regeringen och utrikesministern gjort om det hade handlat om abortfrågor? Skulle man inte ha villkorat vårt bistånd?

Skulle man inte ha drivit stenhårt att vi inte vill bidra till detta? Varför backar vi helt enkelt så fort det handlar om hedersförtryck och annat och vill vara tillmötesgående?

Jag vill att Sveriges röst ska vara starkare. Jag vill att Sverige bidrar med mer stöd men villkorar det. Jag vill inte att apartheidregimer ska påverka oss. Vår röst ska gälla i FN:s samtliga organ när det gäller kvinnors, barns och flickors rättigheter. Vi ska stenhårt driva på mot könsstympning och barnäktenskap.

Anf. 42 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Jag uppskattar verkligen att Amineh Kakabaveh tar upp de här frågorna, men jag måste protestera starkt när ledamoten påstår att de påverkar oss men att vi inte påverkar dem, fru talman. Det är helt fel – *helt fel!* Det är faktiskt att gå alldeles för långt, tycker jag.

När det gäller hedersrelaterat våld och förtryck innebär det en kränkning av mänskliga rättigheter, och de som utsätts för detta upplever ett stort lidande. Vi kan aldrig acceptera att individer utsätts för den här typen av våld, och regeringen har gjort – och fortsätter att göra – väldigt stora insatser på området. Sverige är väldigt tydligt: I det internationella arbetet står vi upp mot hedersrelaterat våld, mot barnäktenskap och mot könsstympning hela tiden.

Sverige är exempelvis som ett första vägvisarland engagerat i arbetet inom Globala partnerskapet mot våld mot barn, som lanserades i juli 2016. Initiativet är kopplat till Agenda 2030, och vi deltar särskilt i partnerskapet som handlar om att uppnå delmålet att eliminera alla former av våld mot barn. Dessutom jobbar vi naturligtvis mot våld mot kvinnor och våld i hemmet i den så kallade Istanbulkonventionen, som nu är utsatt från många håll.

Sveriges feministiska utrikespolitik innebär att utrikesförvaltningen genomgående arbetar med att driva och främja kvinnors och flickors fulla åtnjutande av mänskliga rättigheter, inte minst SRHR. Det görs både politiskt och när det gäller den svenska synen på prostitution med dess koppling till människohandel och vikten av att bekämpa efterfrågan. Jag är särskilt glad över den diplomatiska överenskommelse vi nu har med Frankrike om att främja detta arbete tillsammans.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:749 om elbilar på färja

Anf. 43 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat statsrådet Mikael Damberg om regeringen har en handlingsplan för hur effektiva räddningsinsatser ute till havs ska kunna släcka bränder i elektriska fordon och om handlingsplanen i så fall också omfattar räddningsinsatser för människor som befinner sig ombord på fartyg med brinnande elfordon.

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

Det finns omfattande bestämmelser i lag, förordning och myndighetsföreskrift om hur en brand ombord på ett fartyg ska förhindras eller släckas. Regelverket syftar till att säkerställa säkerheten för människoliv till sjöss.

Bestämmelserna om brandbekämpning ombord på fartyg baserar sig i mycket stor utsträckning på internationella regler. Det pågår nu en revidering av dessa regler, och Sverige driver aktivt på i förhandlingarna för ett förbättrat skydd vid händelse av bränder ombord på fartyg.

Anf. 44 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Men det var egentligen inte mycket till svar. Det kom en ganska allmän formulering: ”Sverige driver aktivt på i förhandlingarna för ett förbättrat skydd vid händelse av bränder ombord på fartyg.”

Bränder är något av det värsta man kan råka ut för, speciellt om man är i ett slutet utrymme och har svårt att ta sig därifrån. En brand kan även leda till dödsfall utan att den som avlider har träffats av själva elden; då är det rökgaserna som är ett problem.

Vi är ett av de ledande länderna när det gäller att elektrifiera fordonsparken. Det registreras elbilar i ganska stor omfattning, vilket betyder att vi får ut allt fler eldrivna fordon på vägarna. Av erfarenhet vet vi också att genomförande av service och underhåll varierar från individ till individ bland fordonsägarna, och det gör att en del fordon får den service de ska ha medan andra inte får det. En del fordon körs ganska omsorgsfullt, andra inte.

Erfarenheten visar att elbilar kan fatta eld flera veckor efter en skada på batteripacket. Det var en trafikolycka där bilen togs i beslag, och den började brinna tre veckor efter olyckan – tre veckor! Man har alltså egentligen ingen kontroll över vad som sker i batteriet, och det beror på att det är mycket energi lagrad på liten yta.

Jag är av den uppfattningen att det är bättre att förekomma än att förekommas. Det kommer ut allt fler elbilar, och det finns allt fler elbilar ombord på fartyg. Fartyg är av naturen slutna utrymmen – annars flyter de inte, vilket är allmänt bekant – och det gör ju att det blir väldigt svårt att släcka en brand som uppstår exempelvis på bildäck.

Nu är det så att elbilar har en lägre andel bränder än vad vanliga bilar har, men det spelar ju ingen roll när själva släckningen av en elbil är bra mycket svårare. Man vittnar om att det går att kyla ned en brand i en elbil och tro att läget är under kontroll – och sedan flammnar elden upp igen med full styrka. Det är det som gör det väldigt svårt att släcka en brand ombord på ett fartyg.

Vi kan ta en av färjorna som går över till Finland som exempel. Det kan finnas upp till ett par tusen individer ombord. Vad gör man om det uppstår en brand i en elbil på bildäck och man har så mycket människor i ett slutet utrymme, utan möjlighet att ta sig därifrån, om vi inte har utarbetat regelverk och system för att släcka sådana bränder? När en elbil står på ett bildäck kan den ju stå intill en lastbil. Lastbilen behöver inte ha en last som består av brandfarliga ämnen, utan den kan lika gärna innehålla sågat virke eller någonting sådant. När branden sprider sig över dit får man ett brandförlopp som är rätt dramatiskt.

Jag tycker att det är lite synd att svara så kort som man gör från regeringens sida. Man säger att man driver detta, men vadå? Man kan ju säga det, men finns det en plan för hur man ska hantera detta? Det ska ju inte behöva gå så långt att det inträffar en olycka med dödsfall innan det kommer en lösning på hur bränder ombord på fartyg ska hanteras.

Anf. 45 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD):

Fru talman! Jag tänkte inte göra den här debatten onödigt lång, utan jag tänkte bara försöka få in mitt perspektiv som ledamot av försvarsutskottet. Vi har ju till exempel Kustbevakningen i vår portfölj.

Vi hade Kustbevakningens generaldirektör Therese Mattsson på besök i utskottet för några månader sedan. Vi fick reda på att de resurser som regeringen tilldelat myndigheten inte räcker till för att den ska kunna upprätthålla den räddningstjänst till havs som den är skyldig att ha. Så är det. Man har svårt med bemanningen, och man har inte tillräckligt mycket fartyg eller resurser för att klara sitt räddningstjänstsuppdrag till havs. Förutom detta fick generaldirektören en rak fråga: Kan ni släcka en elbil som börjar brinna på en färja? Hon svarade: Nej, det kan vi inte.

Detta är ganska anmärkningsvärt, för precis som min kollega just redovisade är det oerhört svårt att släcka en elbil även på land – men inte nog med det, det är dessutom giftigt. När jag kollade på matchen mellan Turkiet och Wales häromdagen kom det ett VMA-larm som jag tror att väldigt många svenskar såg. Det handlade om en elbil som brann i Eskilstuna – en enda bil. Det var inte ett stort däcklager, en kemisk fabrik eller en industri-lokal, utan det var *en* elbil. Boende i området uppmanades att gå inomhus och stänga fönster, dörrar och ventiler på grund av giftig rök i området. Den kom från en enda elbil. Tänk dig då detta på en färja, fru talman! Det är just detta det gäller.

Det kanske går nu att sitta och säga att man försöker ändra regelverket, att vi lever under internationella sjöfartslagar och att vi måste lösa detta tillsammans. Men 2020 var det 1,1 procent av fordonsflottan i Sverige som var rena elbilar. Om man räknar med laddhybriderna var det 3,6 procent. Samtidigt utgjordes en tredjedel av nybilsförsäljningen av laddbara bilar. Det innebär att andelen elbilar i vår fordonsflotta kommer att öka snabbt.

Det innebär även att vi kommer att få fler och fler elbilar på våra färjor. Frågan är inte om det kommer att inträffa en olycka till havs, utan frågan är när.

Har vi då fått en lagstiftning på plats? Har vi då utvecklat metoder så att vi kan släcka bränder i elbilar till havs?

Detta är inte bara en fråga för Kustbevakningen, fru talman. Det är inte heller bara en fråga om släckningskapaciteten hos räddningstjänsten till havs, utan det är också en fråga för fartygsbesättningarna. De är normalt sett utbildade i att släcka bränder på fartyg och klarar normalt sett en brand i en konventionell dieselbil eller bensinbil på en färja, men de klarar inte att släcka en brand i en elbil.

Det är här problemet kommer. Elbilsbränder är inga vanliga bränder. Det bildas giftig rök, och det kan bli direkt farligt. Vi vill inte ha ett nytt Scandinavian Star eller ett nytt Estonia, framför allt eftersom Kustbevakningen inte har kapacitet att släcka eller att flytta människor.

Fru talman! Min fråga till infrastrukturministern är helt enkelt: Vad gör regeringen för att sätta press inte bara internationellt utan även på fordons-

industrin och batteritillverkarna? De har ju ett ansvar här. Ingen annan del av den internationella fordonsindustrin skulle kunna lägga ut en produkt på marknaden som man inte kan släcka, som är livsfarlig för människor och som riskerar att åsamka sådana skador. Vad gör ni?

Prot. 2020/21:144

18 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 46 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Detta är intressanta frågeställningar, och jag uppskattar engagemanget för säkerhet till sjöss. Där är Sverige världsledande.

Precis som sas tidigare är vi i Sverige ledande när det gäller antalet laddbara fordon; vi har flest laddbara fordon inom EU. Jag tycker att den teknikutveckling vi har är positiv. Den minskar koldioxidavtrycken och innebär att vi kan ställa om transportflottan på ett bra sätt. Här gör fordonsindustrin fantastiska insatser med den omställning som sker, inte minst här i Sverige.

Vi är också världsledande när det gäller sjösäkerhet. Vi är kända för att länge ha drivit detta framgångsrikt, inte minst inom ramen för IMO, International Maritime Organization. Det är våra erfarenheter av till exempel Scandinavian Star och Estonia som gör att vi i Sverige har en särskild kompetens på just sjösäkerhetsområdet.

Jag tycker att det är olyckligt och oroväckande att ledande företrädare i riksdagen sprider en väldigt stor oro och rädsla för elbilar, som om det aldrig går att släcka dessa. Det är ju inte riktigt sant. Däremot är det naturligtvis andra släckningsmetoder som tas till när det gäller elfordon som brinner. Att skapa rädsla hos människor så att de inte vågar åka med färjor bara för att en elbil kommer ombord tycker jag inte är riktigt lämpligt för riksdagens ledamöter att ägna sig åt.

Det finns tydliga bestämmelser när det gäller brandbekämpning ombord som befälhavaren har att förhålla sig till. Det finns tydliga internationella regler för detta. Det finns till och med särskilda regler just när det gäller transporter med batterier ombord, inte minst inom ramen för farligt gods-klassning. Transportstyrelsen har utfärdat ett antal föreskrifter och allmänna råd som berör lastsäkring och transporter av farligt gods.

Naturligtvis ligger ett stort ansvar på fartygets befälhavare för att säkerställa att det är säkert innan fartyget lämnar hamn och under färd. Det finns också ett väl fungerande internationellt samarbete mellan Sverige och andra länder för att säkerställa att räddningskapacitet finns på plats.

Det pågår ständigt ett arbete med att uppdatera och förnya dessa regelverk. I Sverige har vi, som jag tror att ledamoten i försvarsutskottet känner till, gett MSB i uppdrag att titta på släckningsmetoder. På grund av digitaliseringen och elektrifieringen av transportflottan pågår ett sådant arbete också internationellt.

Här är det naturligtvis så att man fortsatt får titta både på fartygskonstruktioner och på instruktioner för evakuering och räddning. Det pågår ett kontinuerligt arbete, och jag känner mig trygg med det ansvarstagande som sker inom ramen för de myndigheter som finns.

Det finns ingen särskild plan för enskilda typer av fordon. Däremot finns det särskilda råd och anvisningar för vilken typ av släckningsinsatser som ska göras. Det är så det fungerar. Det var också så det fungerade en gång i tiden när etanolbilar kom, när bensindrivna bilar kom och när dieseldrivna bilar kom. Väldigt många människor tyckte att det var oroväck-

ande att bilar med så pass brandfarliga ämnen skulle släppas ombord på fartyg – hur skulle detta hanteras?

Vi har faktiskt en ganska bra förmåga – inte bara i Sverige utan också i världen – att bygga säkra system. Men det är viktigt att detta uppmärksammas, och jag uppskattar interpellationen. Jag tycker att det är bra att det förs en samhällsdebatt om det här, så att alla blir medvetna om det. Det är naturligtvis viktigt att våra myndigheter fortsätter att arbeta både nationellt och internationellt med att säkerställa att det finns adekvata räddningsregler och insatser samt att befälhavarna har kapacitet att följa dessa.

Anf. 47 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Det måste väl ändå vara lite unikt att landets infrastrukturminister säger åt riksdagens ledamöter att de inte ska engagera sig i säkerheten till sjöss? Det är ju häpnadsväckande.

Vi vet att elbilar brinner i mindre omfattning än bilar som drivs av konventionella bränslen, men vi vet också att elbilsbränder är svårare att släcka. Bränder ombord på fartyg är dramatiska. Hur branden uppstår är egentligen inte så intressant – frågan är om vi har förmåga att släcka branden, så att inte människoliv går till spillo. Scandinavian Star var ju ett tydligt exempel på hur dramatiskt det blir. Det var 159 personer som miste livet ombord på det fartyget.

Man är ju fångad i en fälla om det uppstår en brand. När generaldirektören för Kustbevakningen säger att det inte finns metoder för att släcka bränder på fartyg ute till sjöss och att man inte har kapacitet måste väl ändå infrastrukturministern inse att vi måste lägga lite resurser på detta?

När jag var instruktör inom försvaret hade vi ofta brandövningar i bus-sar. Då använde vi rökgranater inne i bussen – ofarliga rökgranater, naturligtvis – för att öva på att evakuera och få ut människor ur fordonet i tid. Tumregeln var att det tar ungefär två minuter innan röken har påverkat människor i sådan omfattning att de blir medvetslösa och blir liggande kvar inne i fordonet.

Två minuter tar det att evakuera en buss, och den rymmer 50 personer. Ett fartyg har kanske upp till 2 000 passagerare. Då inser man omfattningen av de insatser som behövs för att rädda människor i händelse av en brand.

Eftersom vi är ett av de ledande länderna när det gäller registrering av elbilar måste vi också vara snabba och ta initiativ i fråga om hur vi hanterar en brand som uppstår ombord på ett fartyg. Vi vet ju om att gaserna är giftiga.

Precis som min kollega tog upp gick det ut ett VMA-meddelande i Eskilstuna där det varnades för en brand i en bil som stod utomhus – folk skulle gå in i sina hus och stänga fönstren. Men vad gör man om man befinner sig på en båt och samma situation uppstår? Vart ska man ta vägen? Ska man hoppa rätt ut i havet, eller hur är det tänkt?

Svaret på interpellationen var i kortaste laget. Jag hade önskat att få ett tydligare svar på vad regeringen gör. Eftersom vi är ett framstående land när det gäller elektrifiering måste vi också vara ett framstående land när det gäller räddningsinsatser för att kunna ta hand om en situation där det brinner, exempelvis på ett fartyg. Det kan dock lika gärna vara i ett bo-

stadshus, i ett parkeringshus eller något liknande – alltså i ett slutet utrymme.

Vi måste kunna hantera detta. Det måste finnas en strategi, en tanke och en idé om hur vi löser den situationen.

Jag ogillar att statsrådet tillrättavisar oss riksdagsledamöter som engagerar oss i människors säkerhet. Jag förbehåller mig rätten att fortsätta med det.

Anf. 48 SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD):

Fru talman! Här har vi alltså ett ansvarigt statsråd för en regering och från ett politiskt parti som gång efter gång har misslyckats i de kriser som landet har stått inför som tillrättavisar ledamöter av denna riksdag för att de vill öka säkerheten för folk som transporterar sig till sjöss. Det är häpnadsväckande.

Det som ministern står här och säger om transport av batterier och farligt gods gäller inte elbilar. Detta handlar om personbilar som rullar in på samma bildäck och som räddningstjänsten till sjöss – Kustbevakningen – inte kan släcka bränder i. Detta är ett faktum, fru talman. Häpnadsväckande var ordet.

Det är klart att vi ska stå här och skrika. Det är klart att vi ska lyfta upp fordonsindustrins förtjänster och att man har tagit fram alternativa drivmedel som minskar koldioxidutsläppen, men på samma sätt som man kan fösa fordonsindustrin och batteriindustrin framför sig genom skärpta regler måste man kunna göra det i detta fall.

Man måste ta fram metoder för att släcka dessa batterier när de börjar brinna och släcka elbilarna. Vi måste ta fram metoder som inte är giftiga. Fru talman, jag ska tillrättavisa mig själv. Det finns metoder för att släcka vissa av de här bränderna. Men de är nästan giftigare än batteriet i sig självt så man får inte använda dem, för att använda Kustbevakningens generaldirektörs egna ord.

Det här är ett problem. Det måste tas fram metoder och regelverk, och man måste tänka på säkerheten och sätta press på fordonsindustrin och batteriindustrin. Detta är inget motsatsförhållande till att vi ska öka antalet och andelen miljövänliga fordon i den svenska fordonsflottan. Men vi måste ha ökad säkerhet, för jag tror faktiskt inte att statsrådet om fem sex år vill att den här debatten ska rulla i nyhetssändningarna i svenska medier i samband med en stor olycka.

Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag vill påminna ledamöterna om att jag berömde engagemanget i säkerhet. Jag uppskattar att ni engagerar er i säkerheten till sjöss, vilken är viktig.

Det som jag kritiserade var spridandet av bilden att elfordon är farliga, att ett elfordon på en färja kan leda till väldigt stora risker för passagerare och att det gör att folk inte vågar åka med färjor längre.

Det är viktigt att komma ihåg att det finns fungerande regler för säkerhet till sjöss. Men precis som när det gäller all ny teknik har MSB och andra myndigheter i uppdrag att säkerställa att de tar till sig ny kunskap om hur bränder släcks.

Det finns naturligtvis alla möjligheter att ställa frågor till ansvarig myndighet, MSB, till andra som arbetar med räddningstjänsten eller till

ansvarigt statsråd för de här frågorna och formulera dem så att de landar hos ansvarigt statsråd.

Det som jag ansvarar för är säkerheten till sjöss, och det innebär att det finns tydliga regler och rutiner när det gäller befälhavarens ansvar. Vi är i Sverige världsledande när det gäller just sjösäkerhetsregler, bland annat utifrån våra erfarenheter, som jag sa tidigare, av Estonia eller för den delen Scandinavian Star. Regelverket har fungerat och tjänar oss väl.

Men det kommer alltid att vara viktigt att vi med ny teknik och nya fordon som kommer uppdaterar regelverken och att det görs internationellt inom EU. Inte minst viktigt är det att befälhavarna, rederierna och konstruktörerna har kunskap om nya skepp.

Det är intressant nu, för vi står i ett läge där vi kommer att fortsätta satsa än mer på sjöfarten. Där är min förhoppning att vi kommer att ha mer både gods- och passagerartrafik med sjöfart, för det är klimatsmart.

En del i detta – jag leder ju Elektrifieringskommissionens arbete – är att utöka elektrifieringen, inte bara av fordonen som åker ombord på färjan utan också av färjorna som sådana. Det är väl ganska självklart att både rederier och andra i det läget vet vilka förutsättningar för släckning av bränder som finns och att de använder de sjösäkerhetsföreskrifter som finns.

Jag vill också påminna om att det inte är regeringen som tar fram handlingsplaner för enskilda fordon. Vi ger instruktioner till våra myndigheter att upprätthålla den kunskap som behövs och ta fram de planer som behövs för att kunna göra ordentliga räddnings- och släckningsinsatser.

Vi för också genom våra myndigheter den internationella dialogen och tar ansvar för att regelverket uppgraderas så att ansvarskedjan förtydligas för inte minst befälhavarna och rederierna. Det är så det ska vara, och detta ansvar tar regeringen.

Jag vill återigen säga att jag uppskattar engagemanget, för det är viktigt att Sverige upprätthåller traditionen av en hög ambitionsnivå när det gäller sjösäkerhet.

Om jag ska vara personlig här, och det får man ju tillåta sig att vara i kammaren ibland, tillträdde jag riksdagen 1994, precis efter Estoniakatastrofen. Jag har burit med mig att personer som skulle ha blivit ledamöter i Sveriges riksdag inte blev det på grund av Estoniakatastrofen

För mig har sjösäkerhetsfrågorna varit otroligt viktiga. Det handlar om ny teknik men även om vanliga olyckor vid händelse av dåligt väder. Därför har uppföljningen av Estoniakatastrofen varit otroligt viktig för att säkerställa bra konstruktioner, bra instruktioner och bra räddningskapacitet inom svensk men också internationell sjöfart.

Anf. 50 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det här med säkerhet är oerhört viktigt – om man sedan flyger, åker båt, bil eller tåg är fullständigt ointressant. Säkerheten måste alltid vara den ledande stjärnan i arbetet.

Jag är en stor anhängare av *Haverikommissionen*, som handlar om utredningar av flygolyckor. Det arbete som görs i samband med varje olycka har lett till att det inte finns något säkrare transportmedel än just flyget. Det är oerhört lite skador och få dödsfall i flygtrafiken, med tanke på den

mängd människor som transporteras. Och den ledstjärnan måste man ju ha alldeles oavsett vilken typ av transportmedel man arbetar med.

När det finns ett problem med att släcka bränder i elfordon måste man vara lite på tåspetsarna och se vilka släckmetoder som ska användas och hur en brand ombord på ett fartyg ute till havs ska släckas. Vi hör generaldirektören säga att de inte har resurser för att klara det. Det är en varnings-signal, i alla fall i min värld.

Det är inte så att ett elfordon är farligare än något annat fordon. Det är branden i batteriet som är det farliga. Enligt MSB förekommer det gaser som väteklorid, vätecyanid och vätefluorid vid brand i litiumjonbatterier. Det är gaser som i värsta fall är dödliga. Det är det som vi har att handskas med. Man måste ha en plan för att lösa detta när det uppstår en brand i ett slutet utrymme.

Svaret som jag fick på interpellationen var inte tillräckligt tydligt, så det finns anledning att återkomma.

Med detta vill jag önska statsrådet och även talmannen och presidiet i övrigt en trevlig sommar.

Anf. 51 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag kan återgälda önsknigen och tacka Thomas Morell för många debatter under det här riksdagsåret. Det kommer säkert att bli fler debatter framöver. Det ser jag fram emot.

Återigen: Vi har ett stort kunnande i Sverige när det gäller sjösäkerhet, och det är något som vi ska vara stolta över och som svensk expertis sprider i landet.

På tal om de rent allmänna frågorna som rör oss som arbetar med transport- och infrastrukturfrågor är en viktig del också att öka inläggningen, så att det är svenskbyggda och gärna svenskdirvna fartyg som finns på våra vatten och för att säkerställa att vi har bra kompetens ombord. Men, och det är viktigt att poängtera för dem som följer den här debatten, säkerhetsreglerna gäller även annan personal och andra befälhavare.

Det finns ett internationellt regelverk inom IMO i Sverige. Just nu bedriver vi också en kampanj för att få komma in i IMO:s styrelse för att kunna göra än mer avtryck i det internationella säkerhetsarbetet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellationerna 2020/21:782 och 790 om prioritering av dubbelspårig ostkustbana

Anf. 52 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jörgen Berglund och Viktor Wårnick har frågat mig om jag kommer att verka för att regeringen i det kommande planbeslutet prioriterar en utbyggnad av dubbelspår längs Ostkustbanan. Jag väljer att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

När den här regeringen tillträdde var situationen sådan att det under många år hade underinvesterats i svensk transportinfrastruktur. Regeringen presenterade 2018 en nationell plan där resurserna ökade kraftigt. Nu genomförs också omfattande satsningar på transportinfrastrukturen i norra

Sverige. I den gällande infrastrukturplanen ingår bland annat utbyggnad av två etapper av Ostkustbanan till dubbelspår: Sundsvall–Dingersjö och Gävle–Kringlan. För Gävle–Kringlan innebar regeringens fastställelse 2018 av den nationella planen en utökad satsning jämfört med Trafikverkets förslag. I januariavtalet anges bland annat att den beslutade nationella planen för infrastruktur ska fullföljas. Dessutom anges att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och att planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras.

Regeringen har nyligen lagt fram en proposition till riksdagen med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastruktur. Sammanlagt uppgår ramen till 876 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Detta gör vi för att både ta hand om och utveckla befintlig infrastruktur men också för att genomföra nya investeringar i hela landet. Ett väl fungerande transportsystem är en viktig del i samhällsbygget. Regeringen kommer fortsatt att satsa på att bygga Sverige starkt och hållbart med infrastruktur-satsningar, inte minst i norra Sverige. Det är välbehövligt för att möta de stora behov som finns efter många år av uteblivna investeringar och efter-satt underhåll.

Anf. 53 JÖRGEN BERGLUND (M):

Fru talman! Tack till statsrådet för att han kommer hit i dag och debatterar denna viktiga fråga!

Jag har inte på långa vägar suttit i riksdagen så länge som infrastrukturministern. Han kom in 1994, fick jag lära mig i dag, och jag kom in 2018. Jag kommer ihåg att mitt absolut första anförande handlade just om en dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle, Sundsvall och Härnösand och vikten av det. Sedan dess har jag skrivit motioner och skriftliga frågor, deltagit i seminarier och skrivit debattartiklar. Jag har också engagerat mig kommunalt i frågan.

Om man vill vara lite elak kan man fundera på om jag är enkelspårig i mitt uppdrag. Nej, det är jag inte. Men det här är en fråga som är så pass viktig för mig att jag tycker att den är väl värd att fortsätta att upprepa, och det kommer jag också att göra tills det är klart med ett beslut om att bygga ut järnvägen till ett dubbelspår.

Det här handlar naturligtvis inte om att detta skulle vara bra för mig personligen. Det är inte därför jag engagerar mig, även om jag skulle tjäna restid när jag åker till Stockholm. Men det är bra för människor, miljö och företag.

Fru talman! De närmaste åren kommer det att investeras över 1 000 miljarder i norra Sverige. Man kan prata om en reindustrialisering. Det kommer att skapas tusentals nya jobb, och norra Sverige kommer att bli attraktivt att bo i. Det kommer att behövas en stor inflyttning för att klara det här, och det kommer att bli nödvändigt att ha en järnvägskapacitet som kan svara mot de behov som de nya företagen kommer att ha.

I min hemstad Sundsvall, till exempel, etablerar sig ett företag som heter Renewcell. Det är otroligt spännande. De återvinner textilier – ett område som det finns mycket att göra på internationellt. De kommer att ha stora behov av att transportera både på järnväg och till sjöss.

En sak som är gemensam för alla de här investeringarna i norra Sverige är att de har hållbarhet som ledstjärna. Det handlar om att göra stål utan kol, batterier till elektrifieringen av fordonsflottan och så vidare.

Både människor och varor kommer att behöva förflytta sig, framför allt varorna eller godset. Det som kommer att tillverkas i norra Sverige görs till stor del för exportmarknaden, och här spelar järnvägen en avgörande roll. Men som det är i dag finns det varken kapacitet eller ens järnväg på plats för att kunna lösa det här och möta utmaningarna. Här anser jag att ett dubbelspår mellan Gävle, Sundsvall och Härnösand är *en* nyckel.

Fru talman! Jag sa *en* nyckel. Den andra nyckeln är Norrbotniabanan, som jag helhjärtat stöder och som jag uppfattar att också regeringen stöder, i alla fall retoriskt. Vi får väl se när den blir klar.

Det är det här, fru talman, som jag inte riktigt förstår. Regeringen nämner i olika sammanhang – infrastrukturministern gjorde det senast nu i sitt svar – att hela Norrbotniabanan ska fullföljas. Men jag har faktiskt aldrig hört infrastrukturministern säga att hela nya Ostkustbanan ska fullföljas. Om vi bara bygger Norrbotniabanan kommer ju problemet att vara kvar och bara flytta sig när tågen kommer från låt oss säga Luleå ned till Västerasby norr om Härnösand, för där tar ett enkelspår vid ned till Gävle. Då blir inte investeringen fullt ut utnyttjad, och det tycker jag vore synd.

Min ärliga fråga till infrastrukturministern är: Vad är logiken i en utbyggnad av Norrbotniabanan när man inte säger att nya Ostkustbanan också ska byggas?

Det förväntar jag mig – och skulle gärna vilja höra – ett svar på.

Anf. 54 VIKTOR WÄRNICK (M):

Fru talman! Jag får inleda med att tacka infrastrukturministern för svaret på Jörgen Berglunds och min respektive interpellation.

Frågan om dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan är av mycket stor vikt för alla som bor och verkar i mitt hemlän Gävleborg. Hela Hälsingland och Gästrikland skulle dra stor nytta av förstärkt kapacitet på järnvägen, och det brådskar med beslut.

Järnvägsbanan längs ostkusten är bland de mest trafikerade enkelspåriga järnvägarna i landet, och den är i skriande behov av kapacitetsutbyggnad. Järnvägen mellan Sundsvall och Stockholm förser hela Sverige med viktigt gods och kompetenta individer som dagligdags pendlar och transporteras längs aktuell sträcka. En utbyggnad skulle inte bara ge en avsevärd tidsvinning för resenären och pendlaren utan också möjlighet till stor avlastning för trafiken på vägarna, där gods i alltför stor utsträckning i dag i stället transporteras.

Fru talman! Jag menar att det krävs ett skifte i synen på det Sverige som ligger norr om Dalälven. Länen norr om denna älv är centrala för att hela Sverige ska fungera. Det handlar om att industrierna, de entreprenöriella krafterna, naturtillgångarna och alla idoga människor som varje morgon har ställt klockan för att gå till jobbet behövs för hela Sveriges skull.

Eller för att uttrycka sig mer konkret: Utan varuleveranser och produktion som kommer från eller sker i andra delar av landet än storstäderna skulle det mesta stanna av. Transporterna från de norra länen till Stockholm och vidare ut till resten av Sverige och Europa måste prioriteras. En utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg är därför central för att hela Sverige ska fungera.

Inför det planbeslut som regeringen har att fatta om lite drygt ett år finns alltså en stor förväntan på att man prioriterar en dubbelspårig ostkustbana. Färska beräkningar som har gjorts av Nya Ostkustbanan, ett bolag

som ägs av Region Gävleborg och Region Västernorrland ihop med många av de berörda kommunerna, visar att den samhällsekonomiska nyttan är god.

Det region- och kommunägda bolaget har använt sig av Trafikverkets beräkningsmodeller, men i stället för att dela upp sträckan har man utgått från att det, som sig bör, ska vara en sammanhållen investering för hela sträckan. Anledningen till att det här är en nyhet är att Trafikverket från början valde att dela upp sträckan i 17 delsträckor. Man har dock gått i rätt riktning till att det nu är 5 funktionella etapper. Men det räcker inte; Ostkustbanan behöver ses som den helhet den faktiskt är.

Då skulle en dubbelspårig ostkustbana mellan Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall och Härnösand innebära en samhällsekonomisk nytta på 45 miljarder kronor. Netto, efter avdrag för byggkostnader, räntekostnader och drifts- och underhållskostnader, är det ändå 13 miljarder kronor. Detta framkommer efter försiktiga beräkningar, vilket troligen innebär en högre samhällsnytta i realiteten.

Fru talman! Lönsamheten är god för hela Sverige av att bygga ut Ostkustbanan. Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturministern: Kommer också regeringen att vilja se hela Ostkustbanan som en sammanhållen investering? Och är det då inte en klok åtgärd att i kommande planbeslut prioritera en utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår?

Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack till interpellanterna! Jag uppskattar verkligen engagemanget, och jag måste säga att jag också tycker om argumentationen. Vad härligt att höra moderata riksdagsledamöter diskutera och engagerat prata om industripolitik! Det händer inte ofta.

Jag satt här i kammaren när Fredrik Reinfeldt som statsminister sa: The industry sector in Sweden is basically gone. Det var ord från landets statsminister, som sa att industrin är på dekis och på väg bort. Vi satsar på tjänstesamhället! Och så subventionerades i stället sängbäddning, och rut-tjänster infördes.

Jag och vår nuvarande statsminister, som då var IF Metals ordförande, Stefan Löfven, arbetade intensivt med det vi då började kalla en nyindustrialiseringsstrategi. För Sverige måste, om vi ska kunna bibehålla vår välfärd, ta vara på de industriella kapaciteter och kunskaper vi har vare sig det är fordonsindustrin, skogsindustrin, gruvindustrin eller läkemedelsindustrin.

Vi ser nu resultatet med 1 000–1 500 miljarder i investeringar i norra Sverige. Hybrit, Green Steel och Northvolt – det är en framgångsrik satsning på nyindustrialisering i Sverige. Detta hade inte varit möjligt med en moderatledd regering.

Redan på den tiden föreslog vi att vi skulle bygga Norrbotniabanan för att kunna fullfölja bra godstransporter längs Norrlandskusten. Det första som gjordes då var att lyfta bort Norrbotniabanan ur nationell plan och minska planen.

Jag tvekar inte en sekund när det gäller engagemanget hos ledamöterna från regionen, och jag uppskattar det. Men faktum är att man ändå kan konstatera att riksdagen alldeles strax ska rösta om pengar till infrastruktur, och då kommer ni att rösta för 30 miljarder kronor mindre på utvecklingsanslaget. Det blir mindre pengar till satsning på infrastruktur.

Jag noterar att Moderaternas talesperson i infrastrukturfrågor finns i salen. Var välkomna att i pausen sedan diskutera dessa frågor med henne. Konsekvensen av Moderaternas egna förslag är minskade resurser. För om det inte är Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm, Ostkustbanan eller Norrbotniabanan, vad är det som ska bort?

Vi har i infrastrukturpropositionen föreslagit 876 miljarder kronor, närmare 900 miljarder, den största satsningen någonsin, inte minst när det gäller ny infrastruktur. Redan i dag görs stora satsningar. Jag nämnde Dingersjö. Jag nämnde Gävle–Kringlan. Jag har inga bekymmer med att tycka att det är väldigt utmärkt om Sverige kan få ett fungerande transport-system med järnväg, vare sig det är fyrspar Stockholm–Uppsala, via Gävle, via Sundsvall eller via Norrbotniabanan. Det därför vi genomför den största järnvägssatsningen i modern tid.

Vi gör det efter år av underinvesteringar, när andra regeringar valde att nedprioritera satsningar på järnvägen. Därför var det en viktig signal när vi 2018 kunde ta spadtaget och påbörja bygget av Norrbotniabanan. Därför var det en viktig signal när vi utökade satsningen på Ostkustbanan. Det är under socialdemokratiskt ledda regeringar som vi ser till att satsa på Ostkustbanan, på Norrbotniabanan och för den delen också på Malmbanan.

Vi har i den omröstning som ledamöterna i den här interpellationsdebatten ska delta i ett läge där regeringen föreslår 30 miljarder kronor mer till utbyggnad av järnvägssystemet än vad Moderaterna gör i sitt motsvarande förslag. Grundfrågan tillbaka till de båda interpellanterna, fru talman, får därför bli: Var ska de pengarna tas? Om det inte är på Ostkustbanan, vilka projekt tycker ni ska strykas i nuvarande nationell plan?

Anf. 56 JÖRGEN BERGLUND (M):

Fru talman! Jag hade tänkt att det här skulle vara en diskussion med argument om varför detta är viktigt. Infrastrukturministern använder dock hela sitt andra anförande till att angripa den tidigare alliansregeringen. Det är ett känt knep, både från honom och från andra statsråd. Sedan vill han ha svar på frågor av oss. Då får jag väl påminna statsrådet om att det är statsrådet som svarar på frågor inför riksdagen, inte tvärtom.

Jag vill ändå kommentera två saker till Tomas Eneroth. För det första var det under alliansregeringen, som han så gärna ville prata om, som beslutet om Gävle–Kringlan och Sundsvall–Dingersjö faktiskt kom. För det andra är svaret på frågan om de 30 miljarderna tämligen enkelt: Vi tänker inte bygga ut höghastighetståg i Sverige för hundratals miljarder. Jag tror att det är statsrådet som ska svara på var han ska få de där hundratals miljarderna ifrån.

Fru talman! Jag tog tidigare upp vikten av att ha ett dubbelspår i ett nationellt perspektiv kopplat till industriinvesteringarna. Låt mig nu zooma in och titta lite mer lokalt och regionalt på vilka effekter ett dubbelspår skulle få.

I morse åkte jag tåget från Sundsvall till Stockholm. Det tog 3 timmar och 35 minuter. Jag ska senare åka samma sträcka tillbaka, 3 timmar och 35 minuter. Det är inte precis någonting man vill göra varje dag. Jag noterar också att för 15 år sedan tog samma sträcka 3 timmar. Restiden har alltså ökat, vilket måste ses som ganska unikt. I en tid när vi uppmanar människor och företag att tänka hållbarhet vill vi ju att man ska välja tåget framför flyg och bil, och då kan inte restiderna öka. De måste minska.

Fru talman! För att dagspendla brukar man prata om en restid på ungefär 1 timme. Om jag sätter mig på tåget i Sundsvall i dag hinner jag åka till Hudiksvall, en sträcka på ungefär 8 mil, på 1 timme. Med ett dubbelspår skulle jag hinna ända till Gävle, som ligger 21 mil söder om Sundsvall. Det skulle betyda att människors och företags tillgång till arbete, studier och kompetens skulle mångdubblas i våra två län, Västernorrland och Gävleborg. Till Arlanda skulle det till exempel ta 1 timme och 45 minuter från Sundsvall. Jag skäms inte för att säga att Sundsvall då förmodligen inte skulle behöva en flygplats, i alla fall inte av dagens storlek. Då skulle Arlanda kunna bli även Västernorrlands regionala flygplats som tar oss ut i världen. Jag tror att det skulle vara väldigt bra.

Fru talman! I en tid när arbetslösheten i Västernorrland och Gävleborg är hög, högre än i Sverige i genomsnitt, och företag ropar efter kompetens är det avgörande att människor kan röra sig inom stora områden för att hitta arbete. Med ett dubbelspår skulle det bildas en arbetsmarknadsregion av det som i dag är fyra, eller om det till och med är fem. Det skulle bli en arbetsmarknadsregion med över 500 000 människor, den klart största norr om Uppsala. Då får jag väl också påminna om att det området är två tredjedelar av Sveriges yta.

Fru talman! Sverige har faktiskt inte råd att inte bygga ett dubbelspår Härnösand–Sundsvall–Gävle. Sverige, svenska företag och miljön behöver ett dubbelspår. EU, fru talman, har förstått vikten och pekat ut sträckan som berättigad till medfinansiering med upp till 50 procent. Så viktig tycker till och med Bryssel att den är. När, Tomas Eneroth, ska regeringen göra slag i saken och resonera på samma sätt som man gör i EU?

Anf. 57 VIKTOR WÄRNICK (M):

Fru talman! Det råder fullständig enighet bland Gävleborgs kommuner om att det är helt nödvändigt med en dubbelspårig ostkustbana. Så tycker moderater, socialdemokrater och alla andra, ministrarnas partivänner och mina, kommunalråd och regionråd, majoritet och opposition, inland och kust, hela Gävleborgsbänken här i riksdagen. Det är alltså ingen partiskiljande fråga. Jag söker inte heller konflikt, om det nu är vad infrastrukturministern tror.

Det här handlar till syvende och sist om förutsättningar att leva, bo och verka norr om Dalälven. Det kokar ned till en fråga om prioriteringar i den nationella planen. Därför är det glädjande att helhetsbaserade kalkyler i enlighet med Trafikverkets metodik visar att nettonytta av en dubbelspårig ostkustbana är positiv.

Sträckan Gävle–Härnösand är i dag en problematisk flaskhals för järnvägstrafiken. Det hjälper därför inte att bygga ut annan järnväg i anslutning till Ostkustbanan om Ostkustbanan fortsatt ska utgöra den svagaste länken med trängsel på enkelspårig räls. Exempelvis hindrar denna flaskhals ett fullt utnyttjande av Botniabanans och Norrbotniabanans potential, trots dessa banors utbyggnation, som ministern nämner. Jag menar att vi behöver bygga ihop svensk järnväg, inte fragmentera den.

Fru talman! Det är mycket glädjande att stora investeringar i bland annat industrierna nu görs i länen norr om Dalälven, men för att fullt ut kunna nyttja de tillväxtfrämjande insatserna krävs förbättrad infrastruktur som kan få ut produkterna på marknaden i resten av Sverige och också i Europa. Då behövs en dubbelspårig ostkustbana. Annars riskerar Sveriges längsta

flaskhals, med 27 mil enkelspårig järnväg, att kraftigt försvåra och förstöra allt det goda som nu planeras och genomförs. Arbetsmarknadsregionerna skulle stärkas, människors restider förkortas och miljön skonas.

Fru talman! Jag skulle vilja att infrastrukturministern resonerade om hur prioriteringarna i den kommande planen kommer att gå till, vilka kriterier som kommer att användas och i vilket scenario han kan tänka sig att en ny, dubbelspårig ostkustbana inte kan tänkas nå upp till de krav på nytta som det gemensamma, kommun- och regionägda Ostkustbanebolaget nu ändå förmått visa finns.

Anf. 58 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Återigen: Jag uppskattar verkligen engagemanget. Jag måste säga att det i det senaste inlägget inte fanns något jag invänder mot. Jag tycker att det förs en alldeles utmärkt argumentation om hur vi förstör arbetsmarknadsregionen och varför det är viktigt att satsa på järnvägen.

Det jag efterlyste hos ledamöterna, som ändå är invalda i Sveriges riksdag och snart kommer att rösta om resurser till infrastruktur, är lite konsekvens. Det räcker inte att tala väl om satsningar i sin egen hemmaregion.

Jag uppskattar verkligen att det finns en bred uppslutning. Min ambition som infrastrukturminister har varit att se till att regionerna pratar sig samman om gemensamma prioriteringar. Men faktum kvarstår: När vi i riksdagen ska rösta om resurser till infrastruktur kommer ledamöterna i denna interpellationsdebatt med all sannolikhet, om de inte har anmält någonting annat till sin gruppleddare, att rösta för att 30 miljarder kronor mindre ska gå till satsningar på järnväg.

Nu fick jag höra svaret: Dem tar vi från höghastighetstågen. I nationell plan för de kommande tolv åren är det tre objekt som är stambanor för höghastighetståg. Det är Göteborg–Borås, det är Lund–Hässleholm och det är Linköping–Järna. Är det några av dessa objekt som ledamöterna då tycker ska bort?

Nu är det lite av sanningens minut. Jag tycker att det är alldeles utmärkt att vi bygger ut ny järnväg, och det är därför som vi nu har satsat 876 miljarder kronor och föreslår det i en proposition. Om man sätter till mindre resurser måste man ta konsekvenserna av det.

När det gäller Ostkustbanan är jag i allra högsta grad för en fortsatt utbyggnad. Jag tycker att det är otroligt viktigt för en förstoring av arbetsmarknadsregionen, för kapaciteten och för att minska pendlings tiderna. Det finns starka regionala skäl men också nationella skäl för att fortsätta de stora satsningar som görs. Detta gäller även på godssidan med triangel-satsningen i Sundsvall som har varit väldigt viktig. Jag tror att det är närmare 12 miljarder kronor totalt som satsas och som inkluderar den regionala medfinansieringen.

Det är bra. Det behöver ett industriland som Sverige. Vi behöver det både för att klara kompetensförsörjningen och minska pendlingsavstånden och för att avlasta våra vägar från godstrafiken eftersom det är fullt ibland på E4:an och E6:an. Vi kan göra det genom att satsa på sjöfarten eller för den delen på järnvägstrafiken. Det är därför vi har det rekordstora beloppet 437 miljarder kronor i vår satsning på utvecklingsanslaget.

Det är också sant att det kostar att inte investera. Jag tycker att berättelsen om när en moderatledd regering tog bort Norrbottenbanan är en bra beskrivning av detta. Tänk om det inte hade gjorts? Då kanske vi hade

invigt Norrbotniabanan nu. Det hade varit otroligt viktigt för Skellefteå, Lule och hela Norrlandsregionen med Norrbotniabanan. Det hade säkert underlättat och förbättrat förutsättningarna för ytterligare investeringar i norra Sverige.

Men på den tiden var det viktigare att prioritera annat. Det är därför jag lyfter fram den diskussionen nu. Det är inte för att påminna om någonting som hände förr utan för att säga att det kan hända igen eftersom det ändå är så att Moderaterna själva har 30 miljarder mindre i utvecklingsanslaget på infrastruktur i sitt budgetförslag.

Återigen vill jag säga att jag verkligen uppskattar engagemanget och inte minst uppslutningen med regionen när det gäller Ostkustbanan. Den är viktig och den visar, tillsammans med fyrspår på sträckan Stockholm–Uppsala och en satsning på Norrbotniabanan, hur man kan göra regionförstoringar och korta avstånden. Inte minst liknelsen med effekterna för Sundsvalls flygplats tycker jag var intressant i det här sammanhanget, även om även Sundsvall har en fantastiskt fin flygplats.

Anf. 59 JÖRGEN BERGLUND (M):

Fru talman! Infrastrukturministern vill ha svar om 30 miljarder från mig men vill inte själv svara på var 300 miljarder ska komma från. Den som lyssnar får fundera på storheterna.

Om man tycker att det här är en viktig satsning, som statsrådet ändå lyfter fram det som, blir det märkligt att han hittills inte har svarat gällande kopplingen mellan Norrbotniabanan som han talar sig varm om. Det kommer att komma ned till enkelspår om man inte bygger ut detta.

Faktum är att regeringen på de här snart sju åren inte har fattat beslut om några nya delsträckor. Man har finansierat upp de redan fattade besluten precis enligt vanlig ordning, som man gör. Jag har inte ens hört Tomas Eneroth säga att han åtminstone kan se till att man ser det här som *ett* projekt i stället för de fem som det är nu. Inte ens det vill han säga. Han tycker att det är bra men är inte beredd att göra någonting mer.

Fru talman! Jag vill göra en kommentar om triangelspår i Sundsvall som nämndes. Jag får väl upplysa infrastrukturministern om att även det var det alliansregeringen som fattade beslut om.

Det är alldeles för lite tid när man interpellerar. Jag har lyft upp två perspektiv tidigare, och det handlade om de stora industrisatsningarna och frågan ur ett regionalt perspektiv. En ytterligare viktig aspekt, fru talman, är miljöfrågan.

För att man ska förstå vad det här innebär kan jag berätta att om man ska transportera ett ton och bara släppa ut ett kilo koldioxid kommer man 2 mil med lastbil men 900 mil med järnväg. Bara det i sig är skäl att investera i det här dubbelspåret.

Fru talman! Vilka andra investeringar på mellan 15 och 30 miljarder kan matcha alla effekter som Nya Ostkustbanan har? Det skulle jag vilja veta.

Anf. 60 VIKTOR WÄRNICK (M):

Fru talman! Låt oss först klargöra frågan om de 30 miljarderna som infrastrukturministern här har upprepat.

Vi har alltså samma ram som regeringen men lägger de här 30 miljarderna på underhåll. Det behövs ju verkligen. Låt oss inte göra en höna av

en fjäder i det här läget, utan underhåll är det som vi lägger prioriteringarna på. Vi lägger alltså 30 miljarder mer på underhåll än vad regeringen gör. Det skulle man också kunna göra en stor sak av.

Låt oss nu återgå till Ostkustbanan. Trots infrastrukturministerns undvikande svar hoppas jag ändå att regeringen kommer att prioritera utbyggnationen av Ostkustbanan, som binder ihop Norrlandskusten med södra Sverige och vidare ut i Europa. Det handlar om kortare restider, precis som min kollega Jörgen Berglund har redogjort för, för allt från Hudiksvall–Stockholm, där det blir restidsförkortningar från två timmar och 40 minuter till en timme och 50 minuter, till Gävle–Stockholm, där det går från en och en halv timme till en timme, för att nämna två talande exempel.

Det handlar också om en förbättrad trafiksituation på vägarna. När mer gods kan transporteras på räls minskas belastningen på vägarna. Den bedrövliga situationen på två-plus-ett-vägen mellan Söderhamn och Gävle kan tjäna som ett gott exempel på varför tyngre gods behöver gå med tåg i stället för med lastbil.

Fru talman! Det handlar också om miljönyttan. Det absolut mest miljövänliga sättet att både resa och transportera varor är ju med tåg. Med ett dubbelspår längs Ostkustbanan skulle snabbare tåg kunna trafikera sträckan i upp till 250 kilometer i timmen.

Jag är fast övertygad om att det är bättre att rusta och uppgradera nuvarande stambanor än att, som regeringen föreslår, bygga nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige. Mellan 23 och 41 miljarder beräknas en dubbelspårig ostkustbana kosta. Det är mycket pengar men en västanfläkt jämfört med de 230 miljarder som Trafikverket beräknar att höghastighetsbanorna kommer att kosta – om det ens räcker. Det får vi se. Och regeringen har ju sagt att man vill bygga.

Fru talman! Detta är inte en partiskiljande fråga för alla oss som verkar och bor här. Min förhoppning är att detta blir en realitet.

Anf. 61 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack återigen till ledamöterna för engagemanget!

Jag vill påminna ledamöterna om att det var en S-ledd regering som utökade satsningarna på just dubbelspårsutbyggnaden mellan Gävle och Kringlan – det är en satsning på närmare 6 miljarder kronor –, för att tydligt markera. Nu vill vi naturligtvis kunna fullfölja den satsningen. Det är så det fungerar.

Vi kommer, om riksdagen ställer sig bakom den historiskt stora ramen på 876 miljarder kronor, att ge i uppdrag till Trafikverket att påbörja arbetet med åtgärdsplanering. Sedan kommer Trafikverket tillbaka med förslag någon gång i november, om processen fungerar som det är tänkt. Då går det ut på remiss, och sedan ska regeringen ta ställning och presentera en satsning under våren.

Jag kommer, kan jag berätta för ledamöterna, att i så fall under hösten åka runt och träffa alla regioner och ha bra diskussioner med region- och kommunalråd och andra. För det är ju så att hos region- och kommunalråd i hela landet, oavsett partifärg, finns det, precis som jag märker att det gör i den här diskussionen, en stark uppslutning bakom satsningar oavsett om det handlar om Ostkustbanan, Uppsala–Stockholm, Göteborg–Borås, Lund–Hässleholm, Ostlänken, Norrbotniabanan eller Sydostlänken. Alla de satsningar som vi nu rymmer i nationell plan och vill fortsätta att kunna

finansiera och ta ansvar för finns det hos regionala politiker, näringsliv och handelskammare en stor uppslutning bakom. Men här i Sveriges riksdag finns den lilla detaljen att det nationellt, inte minst hos Moderaterna, finns en önskan att dra ned just satsningen på ny järnväg med 30 miljarder kronor. Det kommer att få effekt när man så småningom ska finansiera de objekt som nu ligger i den kommande nationella planen.

Därav blir frågan lite obekvämt för två ledamöter, hos vilka jag ändå uppskattar engagemanget för Ostkustbanan, när det gäller att ni ändå sannolikt kommer att rösta för ett förslag som, om det skulle gå igenom, innebär besparingar på en satsning på ny järnväg.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2020/21:786 om utredningen om Bromma flygplats

Anf. 62 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig vad jag avser att göra när det gäller den utredning om Bromma flygplats som är tillsatt.

Det har tillsatts en utredare som ska analysera och redovisa hur driften och verksamheterna vid Bromma flygplats formellt kan avvecklas. Det handlar bland annat om att beskriva de juridiska respektive ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna av en avveckling av flygplatsen. Utredaren har också i uppdrag att beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av verksamheten. Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2021.

Tillkännagivandet i riksdagen minskar inte behovet av att belysa dessa frågor.

Anf. 63 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. När jag skulle förbereda mig för den här debatten roade jag mig med att söka på riksdagens hemsida på namnet Bromma. Av resultatet att döma är engagemanget för Bromma väldigt starkt här i riksdagen. Jag tror också att infrastrukturministern har diskuterat den frågan ett antal gånger vid de här talarstolarna. Det är nog inte ett vurmande för vare sig flyg eller flygplatsen i sig det här beror på, utan mer den betydelse Bromma flygplats har för tillgängligheten till Stockholm.

Regeringens agerande inger inget förtroende. Redan 2016 beslutade en majoritet här i riksdagen att Bromma ska utvecklas, ett tillkännagivande som regeringen helt har ignorerat. När det har tagits upp i debatter har infrastrukturministern hävdat att omständigheterna är helt annorlunda nu. Absolut – pandemin har påverkat flyget. Det tror jag att vi alla inser. Men det innebär inte att regeringen kan bortse från beslut här i kammaren. Oavsett det står regeringens agerande avseende Bromma nu i direkt strid med det beslutet.

Fru talman! Förtroendet för regeringen när det gäller flyget skulle jag säga är obefintligt. Den här regeringen agerar vårdslöst med viktig infrastruktur. Då reagerar den majoritet här i riksdagen som ser att flyget

behövs för att hela Sverige ska leva. Nu senast skedde det i form av ytterligare ett tillkännagivande, som tydligt säger att regeringen bör stanna upp och inte fatta förhastade beslut mitt i en pandemi.

Hur snabbt flyget återhämtar sig finns det i dag inte några säkra prognoser för. Att i det läget tvinga fram en snabbutredning är precis det som beslutet här i riksdagen vill förhindra. Att regeringen helt struntar i det beslut som riksdagen fattat och väljer att gå vidare med utredningen är anmärkningsvärt. Beslutet är tydligt: Beslut om Bromma ska vänta tills det går att göra säkra prognoser, och det kommer inte att vara möjligt till augusti.

Fru talman! Den utredning som regeringen tillsatt offentliggjordes vid en pressträff där en triumferande Bolund var mycket tydlig med att Bromma flygplats skulle läggas ned och det snabbt. Infrastrukturministern har i flera skriftliga svar och interpellationssvar om Bromma återkommit till det osäkra läget för flygets återhämtning. Varför väljer då regeringen att fortsätta på den inslagna banan med en förtida nedläggning av en viktig del av svensk infrastruktur i stället för att följa riksdagens beslut? Det minsta man kan begära är att utredningstiden förlängs.

Anf. 64 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret och tackar Maria Stockhaus för en väldigt viktig interpellation om Bromma flygplats och dess betydelse som livsnerv för hela landet och de regionala flygplatserna.

Det är verkligen ingen hemlighet att Bromma flygplats har den här betydelsen, som har framkommit i debatten, när det gäller tillgängligheten till Stockholm. Jag har under pandemin haft möjlighet att resa från Ängelholms flygplats till Stockholm. Man ser hur återhämtningen kommer väldigt väl. Häromveckan debatterade näringsutskottet regional tillväxt 2021–2030. Flyget behövs i hela landet.

Fredagen den 28 maj stod det för första gången sedan pandemin började tre plan på plattan i Ängelholm. Två av dem skulle till Bromma. Det är glädjande ur olika aspekter. Bland annat handlar det om landslaget, som tränade i Båstad inför fotbolls-EM. Det är härligt att se. Det är fantastiskt att idrottare kan ta sig över landet med snabba och korta vägar för att kunna vara med i matcher och utöva idrott. Det är också ett tecken på att pandemin verkligen är på väg nedåt och att vi börjar närma oss det normala efter den här tiden.

Besöksnäringen är en annan del som har blött under pandemin med restriktionerna. Flyget står för en del av de kontaktpunkter som behövs för att man ska kunna ta sig runt i vårt land, så att vi kan ha en besöksnäring framöver.

Hållbarhet, omställning och drivmedel står också i fokus när det handlar om flyg. Flygbranschens målsättning är att inrikesflyget ska vara till 100 procent fossilfritt 2030. Lokalt på flygplatsen Ängelholm Helsingborg Airport finns biojetbränsle på vägen fram mot det nya som ska komma därefter. Man gör vad man kan. Man ställer om för att vara det moderna transportmedlet i den nya världen. Statsrådet Tomas Eneroth har efter en längre tids debatter om flyget också börjat tala om elflyg och framtiden.

Fru talman! Regionala flygplatser är viktiga noder i ett land som vårt, med stora avstånd. Det är bra för utbildning, jobb och besöksnäring tillsammans med familjeåterförening och idrottsutövande. Vi tror på omställ-

ning och teknikutveckling, inte avställning. I detta perspektiv finns Bromma flygplats med som en viktig nod.

Nu har majoriteten av partierna i riksdagen ställt sig bakom ett tillkännagivande, vilket har tagits upp här av Maria Stockhaus. Regeringen har krav på sig att dra tillbaka de planerade tankarna kring den tillsatta utredningen. Frågan vad statsrådet avser att göra är befogad. De svar som har givits i dag räcker inte till. Bromma bör långsiktigt få en möjlighet genom att man tittar framåt på vad det finns för möjligheter med flyget.

Det som också gör det här så märkligt är att regeringen tar upp vikten av omställning när det gäller andra sektorer i samhället. Jag kan ta exempel från tidigare interpellationsdebatter i dag där Per Bolund svarade på frågor. Det som vi felaktigt kallar för fossilfritt stål är en omställning av industrin till någonting som ska vara det nya i framtiden och där man ska ha mindre CO₂. Den andra omställning som man tog upp handlar om Volvo och elbilar.

Det är märkligt att alla de här delarna och sektorerna runt om i vårt land finns med på kartan inför framtiden, medan man när det kommer till flyget är noga med att gå på linjen att det här är något som inte behövs. Här ska det inte ske någon omställning, och det här transportslaget verkar inte ens kunna finnas. Därmed är också Bromma en av de noder som statsrådet inte ser som en del av jobb, utveckling och tillväxt i vårt land. Det är tragiskt. Jag tycker att det är dåligt att man struntar i riksdagens beslut.

Anf. 65 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Först och främst vill jag intyga att det absolut inte struntas i några riksdagsbeslut. Jag tar ytterst allvarligt på de tillkännagivanden som görs och på att följa dessa och redovisa för riksdagen hur man arbetar. Det var också därför det var viktigt för mig att säga att jag utifrån de beslut riksdagen har fattat tror att det är till nytta för riksdagen att man gör en ordentlig utredning och klargör hur en avveckling av Bromma flygplats skulle se ut. Vad gäller för saneringskostnaderna? Vilket är ansvaret? Vilken kapacitet finns det på Arlanda?

Fru talman! Jag tror att båda ledamöterna blandar ihop infrastrukturens utformning med synen på flyget. Låt mig vara tydlig med att vi satsar på flyget. Vi har gett omfattande stöd till flyget, inte minst under pandemin, med allt från kapitaltillskott till förutsättningar för bättre kreditgarantier för flyget, inte minst för SAS. Vi har gett omfattande stöd till Swedavia och till Sveriges regionala flygplatser. Vi har inrättat en allmän trafikplikt. Eftersom det kommersiella flyget inte klarade sig fick vi med statliga medel upphandla flyg från Gotland till fastlandet och inte minst från Norrland till övriga landet. Vi har alltså verkligen satsat på flyg.

Dessutom ger vi statliga resurser till satsningar på elflyg. Vi har utrett förutsättningarna för biodrivmedel i flyg och föreslår också hur vi successivt ska öka andelen biodrivmedel. På internationell nivå har vi drivit frågan om flyget och de drivkrafter som finns för att se till att flyget blir hållbart. Jag ser en tydlig signal från inte minst svenska folket. Vi har haft en flygskamsdebatt, och flyget minskade långt före pandemin. Ska vi flyga – och det vill vi, för vi tycker om att resa – ska det vara hållbart.

Därför har Sverige drivit frågan inte minst i ICAO om att kunna beskatta fossilt flygbränsle för att på det sättet ändra de internationella regelverken så att flyget kan ställa om. Här är svensk flygindustri med. Här är

svensk bransch med. Vi har gemensamt programmet Fossilfritt Sverige och ser hur flyget i Sverige vill ställa om. Heart Aerospace satsar på elflyg; även om det är för ett litet segment är det en viktig industriell utveckling.

Att blanda ihop det med frågan om Bromma tycker jag är ytterst olyckligt. Det finns väldigt många företrädare, även sådana som är starkt engagerade i flygets utveckling, som ser fördelar med att samla flyget på Arlanda.

Skälen är uppenbara. Arlanda har uppenbara problem att konkurrera om internationellt direktflyg. Sverige som är ett litet exportberoende land måste ha förutsättningar att kunna ha direktflyg ut i världen.

Nu står vi med två mer än halvtomma flygplatser i Stockholmsregionen. Jag tror inte att det ökar förutsättningarna att rekrytera och locka internationellt direktflyg till Arlanda om det är en tom flygplats och om man med inrikesflyget först ska ta sig till Bromma för att sedan åka taxi över till Arlanda för att komma vidare.

Det finns en ganska bra rationell tanke med att samla inrikesflyget på Arlanda. När jag åker från Växjö och vill vidare upp i landet, eller för den delen ut i världen, behöver jag inte ta en taxi från Bromma ut till Arlanda för att åka vidare. Det vore dessutom bra om vi nu ska ställa om flyget att kunna samla omställningsinsatserna på Arlanda, oavsett om det är laddinfrastruktur eller biobränsle.

Problemet är Moderaternas oförmåga att släppa frågan om Bromma. Det gör att man därmed riskerar någonting som är viktigt för Sverige men också för Stockholmsregionen. Det handlar om Arlandas attraktivitet och drivkraft.

Naturligtvis kommer utredningen att kunna vara ett bra underlag för fortsatta ställningstaganden från riksdagen. Jag uppskattar också det som Maria Stockhaus lyfte fram i avslutningen av sitt anförande om att det kanske finns skäl att förlänga utredningen. Låt oss se om det skulle vara angeläget när utredaren lägger fram sitt betänkande den 31 augusti.

Anf. 66 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Det är intressant att infrastrukturministern säger att han tar beslut här i kammaren på största allvar. Vi hade för inte så länge sedan i utskottet uppe den så kallade skrivelse 75 där vi följer upp tillkännagivanden från riksdagen.

Om man tittar på den sammanställningen och hur regeringen har hanterat tillkännagivanden från riksdagen när det gäller trafikområdet tyder inte det på någon större respekt för de beslut som fattas här i riksdagen. När det gäller beslutet om Bromma från 2016 har mig veterligen ingenting gjorts för att tillgodose det tillkännagivandet om att utveckla Bromma flygplats.

Fru talman! I det senaste tillkännagivandet står det väldigt tydligt att vi vill se en utveckling av Arlanda. I direktivet till den utredning som regeringen har tillsatt finns bara fokus på att säkerställa nödvändig kapacitet på Arlanda för att kunna ta över Brommas flyg.

Frågan är vem som egentligen definierar vad som är nödvändigt flyg. Den definition som Per Bolund gör och den definition som människor som bor ute i landet som flyger till och från Bromma gör ser nog väldigt anorlunda ut skulle jag tro.

I tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att återkomma med en plan för utvecklingen av Arlanda inklusive de beslut som krävs om miljötillstånd, och det senast i december i år. Även i det fallet är det svårt att förstå att regeringen i det läget när man har tillsatt en utredning inte väljer att ge tilläggsdirektiv för att kunna tillmötesgå det tillkännagivande som vi har beslutat om här i riksdagen.

Fru talman! Som jag har sagt tidigare är regeringens agerande i flygfrågan allt annat än förtroendeingivande. En anledning till tillkännagivandet om Arlanda är hur regeringen valde att hantera Arlandarådet.

Det var en grupp insatta och seriösa människor som jobbade fram ett antal förslag för att utveckla Arlanda till en attraktiv flygplats, faktiskt både för framtiden och för att kunna hantera flyget från Bromma efter 2038. Men det handlade också om det som jag tror att vi har ett gemensamt intresse av när det gäller flyget. Det är att Arlanda ska kunna växa som internationell flygplats så att vi inte förlorar alla direktlinjer till Köpenhamn.

Efter riksdagens beslut är det dags att plocka fram Arlandarådets slutrapport, en rapport som innehåller många bra förslag när det gäller själva flygplatsen men även transporter till och från så att de kan ske på ett klimatsmart sätt och inte som i dag i alldeles för hög utsträckning med bil.

Fru talman! Min fråga till infrastrukturministern är: Vad avser regeringen att göra för att tillgodose tillkännagivandet om en plan för Arlandas utveckling? Det ligger knappast i utredningens direktiv.

Anf. 67 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

När det gäller hur det här hänger ihop med flyget och flygplatserna finns det inget konstigt i att man har den diskussionen utifrån olika perspektiv.

Arlanda var uppe på tapeten i det senaste inlägget från Maria Stockhaus. I dag på morgonen har vi kunnat höra att de internationella flygbokningarna till Arlanda skjutit i höjden för juli och augusti. Man talar om en ökning med nästan 2 000 procent, enligt bokningsdata hos IATA:s samordnade bokningssystem.

Mätningen är gjord i år under april och maj månad och jämför med 2020. Man kan förstå att siffrorna är höga jämfört med under den pandemi vi var i. Det kanske inte är tillräckligt. Men det far upp med en hög och brant ökning. Resandet 2020 var 6 535 000 jämfört med 25 642 623 resenärer 2019. Nu ökar det under två månader med 1 993 procent, för att vara exakt.

Det är just vad det handlar om. Vart tar Arlanda vägen? Vad kommer att hända nu framåt efter pandemin? Det är en internationell flygplats. Statsrådet talar om direktflyg. Precis som Maria Stockhaus tog upp tidigare har vi haft direktlinjer som vi inte ville ha som gick till Köpenhamn i stället. Regeringen får bestämma sig. Vill man ha flyg med direktlinjer, eller ska man inte ha det? Vad händer med det internationella flyget? Det måste också in i perspektivet när man diskuterar Bromma som en inrikesflygplats.

Från mitt perspektiv har det varit viktigt att rädda flygplatsen under den tid som det har varit pandemi. Ängelholms flygplats har tagits över av kommuner för att säkra jobb, utveckling och tillväxt i regionen. Det är

oerhört viktigt för regionerna. Det är alldeles för tidigt att säga någonting om Bromma. Det måste få lov att ha en utveckling tillsammans med vad som händer på Arlanda.

Anf. 68 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Ann-Charlotte Hammar Johnsson! Jag uppskattar också att man kommunaliserar flygplatsen och att det offentliga träder in när marknaden inte vill eller kan driva flygplatsen vidare. Det är ett starkt engagemang som finns i kommunerna kring Helsingborg och Ängelholm. Det uppskattar jag verkligen. Jag tror att det är viktigt för att säkra redundansen.

Jag tror också att det finns ett bekymmer här med argumentationen. Vi kan konstatera att direktflyget ändå etableras i Köpenhamn i allt större utsträckning. Det är en region med 4,5 miljoner invånare och med en starkt växande Öresundsregion. Det är ändå ett bekymmer om underlaget på Arlanda är för litet för att konkurrera.

Fru talman! Frågan till Maria Stockhaus får bli: Förbättras förutsättningarna att få internationellt direktflyg till Arlanda av att man delar upp inrikesflyget på två flygplatser i Stockholm?

Arlandarådets arbete, som jag ledde, handlade bland annat om att säkerställa att vi ändå kan ha en positiv utveckling för det som inte bara för Stockholmsregionen utan för landet är en viktig internationell flygplats. Jag hör till dem som tror att flyget har goda förutsättningar att ställa om. En omställning kanske underlättas av att flyget skulle kunna samlas på Arlanda. Låt oss utreda förutsättningarna.

Här får Moderaterna bestämma sig. Man vill å ena sidan ha fram en plan för Arlandas utbyggnad. Samtidigt säger man att regeringen inte får utreda frågan. Det finns någonting som heter beredningskrav, och det ska finnas underlag innan regeringen föreslår någonting. Jag tror ändå att det är ganska viktigt att vi i så fall utreder.

Fru talman! Det är därför jag i interpellationssvaret var väldigt tydlig med att säga att det också gagnar inte minst riksdagen att belysa de frågor som är nödvändiga för att till exempel säkra kapaciteten på Arlanda.

Avslutningsvis: Vi ska inte blanda ihop de infrastrukturella utmaningarna med vår syn på flyget. Flyget behövs i ett industriland som Sverige, men flyget behöver ställa om. Flyget i Sverige vill numera ställa om. Så var det inte tidigare. Jag har noterat att företrädare för flygindustrin nog är mer progressiva än vad kanske företrädare för Moderaterna och Sverigedemokraterna ibland är.

Nu hörs inte längre kraven på att ta bort flygskatten eller en del andra förslag. Nu är det snarare: Öka nu stödet för vår omställning. Se till att vi får förutsättningar för reduktionsplikten så att vi kan ha mer biobränsle i flyget. Titta på laddkapaciteten och förutsättningarna för laddinfrastruktur för elflyg på landets flygplatser. Från väldigt många flygplatser runt omkring i Sverige vill man nu vara en försöks- och demonstrationsarena för inte minst elflyg. Jag tycker att det är en positiv utveckling

Den utvecklingen att ställa om transportsektorn ska vi fortsätta med i Sverige, för vi har ambitionen att bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi ska bli ett land där vi ser till att transportsektorn tar sitt ansvar och minskar utsläppen med 70 procent till 2030 och till nettonoll 2045. Inom fordonsindustrin och fordonssektorn ligger det inom räckhåll. Jag är rela-

tivt optimistisk även när det gäller sjöfarten, även om det finns utmaningar. Inom flyget är kanske utmaningen störst, men där pågår nu en stark omställning. Kan vi också internationellt få på plats regelverk som EU ETS, utsläppshandelssystemet, eller ICAO:s regler kring beskattning av fossilt flygbränsle får vi tydliga drivkrafter och incitament.

Omställningen är jag alltså optimistisk och positiv till. När det gäller Bromma kan jag bara konstatera att det är en fråga som har diskuterats under väldigt, väldigt lång tid. Jag tror att det skulle gagna Sverige väl att komma till beslut och säkerställa att vi får en förstärkt och säkrad kapacitet på Arlanda.

Anf. 69 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag tror att beslutet här i riksdagen med det senaste tillkännagivandet om Bromma mycket handlar om att regeringen i en osäker tid när det gäller hur utvecklingen kommer att se ut efter pandemin utnyttjar det tillfället och använder Bromma som en bricka i ett politiskt spel. Man kan ju undra vad det var Miljöpartiet fick ge med sig på för att de skulle få möjligheten att äta tårta och fira att Bromma nu minsann skulle läggas ned.

Kapaciteten och hur man hanterar den framöver är en oerhört viktig fråga, och jag tror att det är det som gör att reaktionerna är så skarpa. Man kan till exempel titta på BRA:s agerande. I det första läget säger de att de kanske är beredda att flytta över trots allt. Sedan börjar förhandlingarna om slottider, och då inser de att de inte kommer att ha någon verksamhet. De har inga förutsättningar på Arlanda, och då går de tillbaka och säger att de vill fortsätta på Bromma.

Det finns mycket i den här hanteringen som är märkligt, inte minst Swedavias rapport som ingen får se. Men i den rapporten säger de också att en utbyggnad är nödvändig om inrikesflyget ska kunna flytta över och om man dessutom ska kunna utveckla inrikesflyget.

Jag delar infrastrukturministerns åsikt om att det är viktigt att vi tittar på att utveckla Arlanda. Där har dock Miljöpartiet, infrastrukturministerns regeringspartner, varit väldigt tydligt med att det inte kommer på fråga. Den utredning som nu är tillsatt handlar heller inte om att utveckla Arlanda, utan den handlar bara om att säkerställa att det finns kapacitet för att ta över Brommas flyg – ingenting annat. Det finns ingenting om att utveckla Arlanda flygplats.

Jag tänkte avsluta med att fråga vad det är som krävs för att regeringen ska respektera riksdagens majoritet. Hela agerandet kring Bromma flygplats, gällande både tillkännagivandet från 2016 och det senaste tillkännagivandet, är ju totalt respektlöst mot en majoritet i riksdagen.

Anf. 70 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Maria Stockhaus!

Låt mig börja i riksdagen. Jag har, som jag har nämnt tidigare under dagens interpellationsdebatter, varit i riksdagen länge. Jag kom in 1994 och har den allra största respekt för diskussionerna, förslagen och besluten som tas här. Därför har det varit väldigt viktigt för mig som infrastrukturminister att också vara noggrann med att följa riksdagens beslut.

Det som har hänt när det gäller tillkännagivandena, inte minst 2016, är att vi fick en diskussion om flygskam, vilket gjorde att flyget minskade kraftigt. Vi har sedan dess också haft en pandemi som innebär att i princip

allt reguljärt flyg mellan länder har upphört. Vi står med tom kapacitet på Bromma, på Arlanda och på många flygplatser runt omkring i världen. Jag vet inte om det är en god idé från vare sig Moderaterna eller någon annan att driva tom verksamhet vidare till väldigt dyra pengar. Vi ska vara akt-samma om skattebetalarnas pengar.

Swedavia har till regeringen lämnat in en redovisning som visar att det inte finns marknadsmässiga förutsättningar att driva Bromma vidare. Vi vet från internationella flygorganisationer att det kommer att ta ganska lång tid innan flyget återhämtar sig – till 2025, 2026 eller 2027.

Det är klart att det då kanske finns förutsättningar att ändå utreda hur en nedläggning och avveckling av verksamheten vid Bromma kan se ut och om det finns förutsättningar att säkra kapaciteten på Arlanda. Jag tror att ett sådant utredningsförfarande skulle vara nog så viktigt oavsett vilken slutsats man sedan drar. Jag ser inte att detta på något sätt skulle vara en obstruktion mot riksdagsbeslutet. Det vore tvärtom ett sätt att faktiskt säkerställa att vi har bra beslutsunderlag för att kunna fatta beslut framöver. Jag tror att det är viktigt.

Jag förstår och har all respekt för att ett oppositionsparti vill misstänkliggöra och driva på. Så ska det vara, och så skulle det säkert vara om platserna var ombytta också. Men jag tror faktiskt att vi i det här läget måste lyssna inte minst på näringslivets olika företrädare, som handelskammaren i Stockholm och andra som när en oro för vad det innebär om vi inte kan få en kapacitet på Arlanda.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2020/21:792 om biogasbilars status som miljöbilar

Anf. 71 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jens Holm har ställt tre frågor till mig om regler för biogasbilar och den statliga miljöbilsdefinitionen.

Låt mig inleda med att understryka att regeringen gör stora satsningar på att ställa om transportsektorn och vår fordonsflotta. En viktig del i det arbetet är förbättrade förutsättningar inte minst för biogasen. Vi har bland annat infört stöd för utveckling av biogasbussar och vid privata inköp av biogasbilar. Vi har gett Transportstyrelsen i uppdrag att se över merkostnaderna för gasbilar vid besiktning. Vi har breddat stödet till produktion av biogas. Det är viktiga insatser för att Sverige ska kunna klara av målsättningarna i Parisavtalet.

Nu har Sverige, precis som andra EU-länder, i uppdrag att införa ett EU-direktiv för att stärka marknadsintroduktionen av el- och vätgasbilar. När det gäller den offentliga upphandlingen kräver EU-direktivet att 38,5 procent är en ren lätt bil. Förslaget innebär alltså inget förbud mot att offentlig sektor ska få upphandla gasbilar. Cirka två av tre bilar som upphandlas i offentlig sektor kommer fortsatt att kunna vara gasbilar.

Förslaget om hur EU-direktivet bör genomföras i Sverige, inklusive ändringen i den statliga miljöbilsdefinitionen, är nu ute på remiss till den 28 juni, och regeringen är beredd att lyssna på remissinstansernas synpunkter.

För mig är det självklart att vi behöver kraftfulla åtgärder inom flera områden för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet. Biogasens nytta som resurs måste tas till vara på bästa sätt.

Anf. 72 JENS HOLM (V):

Fru talman! En biogasbil ska inte längre definieras som en miljöbil. Det är konsekvensen av det förslag som regeringen nu har skickat ut på remiss.

I dag definieras biogasbilar som miljöbilar. De ingår i bonus–malus-systemet som bonusbilar. Man får alltså 10 000 kronor i rabatt om man köper en biogasbil. Det är fullt befogat. Vi i Vänsterpartiet kämpade verkligen för att biogasbilarna skulle finnas med i bonus–malus-systemet när det infördes i Sverige.

Så blev det också. Varför? Jo, för att biogas är en fantastisk energikälla som minskar utsläppen av växthusgaser med ungefär 80 procent. Biogas är också i ordets rätta mening cirkulärt, då det kommer från bondgårdar i Sverige eller från vårt matavfall på hemmaplan. Det kan också vara avloppsslam som vi inte vill använda till något annat. Det kan vi röta och göra biogas av så att vi kan köra bussar, bilar och annat på det.

Precis som ministern sa har regeringen främjat biogas på många olika sätt. Det finns investeringsbidrag för att producera biogas. Som jag nämnde tidigare är biogasbilar, i alla fram till nu, bonusbilar inom bonus–malus-systemet. Biogasen är också skattebefriad, och regeringen har nu föredömligt kämpat till oss ytterligare tio års skattebefrielse inom EU för biogasen – jättebra! Det senaste förslaget från regeringen var att merkostnaden när man besiktar en biogasbil ska tas bort. Det är jättebra och någonting som vi i Vänsterpartiet har kämpat för.

Det blir därför väldigt märkligt att regeringen å ena sidan främjar biogas men att biogasen å andra sidan ska straffas när biogasbilar inte ska klassas som miljöbilar!

Fru talman! Förslaget från regeringen har fått massiv kritik från miljö- rörelsen, biogasproducenter och Sveby. Här i min hand har jag ett upprop från en stor andel av Sveriges biogasproducenter. De stora – Gasum, Scandinavian Biogas och Fordonsgas Sverige – har skrivit under uppropet. Alla vädjar till regeringen att göra om och göra rätt. Se till att värna biogasbilar som miljöbilar!

Det kom en ny miljöbilsdefinition för bara ett år sedan, den 1 juli 2020. Där är biogasbilar klassade som miljöbilar. Varför, Tomas Eneroth, slår man nu undan fötterna på den definitionen och tar bort biogasbilarna från definitionen? Det är inte så att EU-direktivet kräver att vi ändrar vår miljöbilsdefinition. Det är mycket riktigt som ministern sa i sitt anförande, nämligen att EU-direktivet kräver att minst 38,5 procent av de fordon som upphandlas ska vara rena och lätta fordon. Det är inte biogasfordon. Då finns ett stort utrymme för biogasfordon. Men om miljöbilsdefinitionen ändras sänder det signaler om att regeringen inte längre anser att biogasbilen är en miljöbil. Det kan få mycket negativa konsekvenser.

Jag ställde en fråga i min interpellation om regeringen har gjort en konsekvensanalys av att ta bort biogasbilarna från miljöbilsdefinitionen. Hur kommer det att påverka biogasmarknaden och främjandet av biogas?

Anf. 73 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att det här är en märklig debatt. Jens Holm bevittnar själv och till och med berömmar regeringens alla insatser för inte minst biogasbilar. Det är premier, investeringar, förbättrade förutsättningar och nu senast besiktning.

Att vi sedan i den statliga miljöbilsdefinitionen, där staten har med ungefär 30 biogasbilar, säger att staten ska gå före och upphandla rena bilar är inte något som påverkar hela biogasmarknaden. Det här handlar om de 30 bilmodeller som staten har att upphandla som biogasfordon. 38,5-procentsregeln gäller för kommuner och regioner. Med det regelverk som finns nu kan man till och med öka andelen biogasfordon hos kommuner och regioner. Det rör över huvud taget inte privatpersoner.

Det var inte så länge sedan vi hade en diskussion i kammaren där Jens Holm pratade sig varm för utbyggnad av elbussar i kollektivtrafiken. Nu är det uppenbarligen helt andra tongångar. Jag tror att det är bra att vi främjar elfordon och att staten går före.

Sedan kan man i dessa tider tycka att det är märkligt att Jens Holm för en stor diskussion om detta när Jens Holm nu, inte bara i utskottet, allt oftare gör överenskommelser med Sverigedemokraterna, Moderaterna och Kristdemokraterna för att föra en politik som motverkar en sådan utveckling. Det sker framför allt nu i ett läge när vi riskerar att få en parlamentarisk situation med en regering som inte kommer att främja klimatet framöver. Det är också konsekvensen av det agerande som Jens Holm och hans parti just nu bedriver.

Anf. 74 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag noterar att ministern inte svarar på mina frågor, utan ministern försöker dribbla bort korten och vill debattera något annat, till exempel styret av Sverige. Det är en viktig fråga, och det är en fråga som kommer att komma upp på måndag. För alla som följer debatten vill jag berätta att vi i Vänsterpartiet alltid söker majoritet för de bästa förslagen, självklart även på miljö- och klimatområdet.

Några av de områden som vi nu får igenom är en ökad satsning på elektrifiering i Sverige. Det kommer vi att rösta om i nästa vecka. Vi kommer att se till att Trafikverket får en höjd anslagskredit så att de kan bedriva ett bättre underhållsarbete så att pengarna inte tar slut i november – och sedan får projekten dras igång i januari igen. Vi kommer att se till att det finns lotsar som arbetar på ett modernt sätt och fungerar i hela Sverige. Det är några av de frågor som vi i Vänsterpartiet har väckt motioner om. Vi gläds åt att till exempel moderater och kristdemokrater väljer att ställa sig bakom förslagen.

Fru talman! Det handlar i den här debatten ytterst om vilken miljöbilsdefinition vi ska ha. I dag är biogasbilar definierade som miljöbilar. Vi fick en ny miljöbilsdefinition så sent som för ett år sedan. I förslaget från regeringen ska alltså biogasbilar tas bort från den definitionen.

Anser infrastrukturministern att vi måste få en miljöbilsdefinition för att EU-direktivet ska kunna implementeras i Sverige? Är det skälet till att biogasbilarna ska tas bort från miljöbilsdefinitionen?

Det är inte så att miljöbilsdefinitionen bara styr hur myndigheter upphandlar. Jag kan instämma i att det är ursprunget till definitionen, men det är många som tar rygga på miljöbilsdefinitionen, följer den och tittar på hur

en miljöbil definieras. Jo, den definieras på det här sättet. Tar man bort biogasbilar sänder det en signal om att de är fordon som regeringen inte anser är miljöfordon.

Är en biogasbil, Tomas Eneroth, ett miljöfordon?
Konsekvensanalysen för biogasmarknaden, för främjande av biogasbilar, var finns den i förslaget?

Anf. 75 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först göra en lite mer allmänpolitisk reflektion. Jag kan ändå konstatera att det nu är relativt ofta som Vänsterpartiet i trafikutskottet gör upp med Sverigedemokraterna, Moderaterna och Kristdemokraterna. Nu är det fråga om att förorsaka en konstitutionell kris när Vänsterpartiet har redovisat att man kommer att rösta på Sverigedemokraternas förslag till misstroendevotum mot regeringen. Hur det ska bidra till en mer konstruktiv och progressiv klimatpolitik är för mig helt främmande, men det kanske Jens Holm kan redovisa i något annat sammanhang.

Det här handlar om att vi främjar biogasbilar. Vi gör det på en mängd olika sätt med produktionsstöd och nu senast med förslaget om ett stöd vid besiktning av biogasbilar. Vi gör mycket för att främja biogasfordonen.

Vi tycker också att det är rimligt att staten går före. I den statliga miljöbilsdefinitionen som bara stipulerar vad statliga myndigheter ska göra finns, enligt uppgift, ett trettiotal fordon. Där är det rimligt att staten går före och visar att vi minsann också kan främja helt rena bilar enligt EU:s definition. Då skulle det i så fall innebära laddhybrider eller för den delen säkerligen rena elbilar i de fordon det handlar om. Det här kommer inte att ha en stor påverkan. Tvärtom innebär 38,5-procentsregeln att regioner och kommuner i sin upphandling fortfarande kan öka andelen biogasfordon. Privatbilar berörs inte av detta. Snarare ökar vi incitamenten för att köpa biogasfordon med den besiktningssubvention eller diskussion som har lagts ut som ett uppdrag för att titta på besiktningsskostnader.

Jag delar inte oron, men jag har också varit noga med att skicka ut förslaget på remiss. Jag kommer att lyssna på remissinstansernas synpunkter.

Jag tror också att det är en missuppfattning eller ett medvetet sätt att väcka uppmärksamhet – det har jag all respekt för – men om man läser förslaget noggrant framkommer det att vi har att implementera ett EUDirektiv. Det gör Sverige. I samband med det skärper vi statens ambitionsnivå när det gäller att ha fler rena fordon. Att Jens Holm och Vänsterpartiet tycker att det är ett bekymmer att staten vill gå före och ha fler rena fordon är lite märkligt. Varför skulle det vara ett bekymmer?

Låt oss först se på remissinstansernas synpunkter på den remiss som finns, och låt oss sedan ta en diskussion om hur vi framöver ska reglera. Det viktiga är att alla har klart för sig att det finns ett direktiv att implementera. Det gör Sverige.

Anf. 76 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag får återigen inte svar från ministern. Var är konsekvensanalysen för hur detta påverkar främjandet av biogasbilar och biogasen som en energikälla i Sverige?

Jodå, jag har läst promemorian från regeringen. Jag förstår verkligen inte varför biogasbilar måste strykas från den definition som så sent som

för ett år sedan infördes i Sverige. Precis som ministern säger går det alldeles utmärkt att nå upp till 38,5 procent rena lätta fordon, det vill säga elfordon och vätgasfordon. Men man behöver inte stryka biogasen från miljöbilsdefinitionen för den skull.

Eller måste man det, Tomas Eneroth? Det är ju det jag har frågat hela tiden. Varför stryker ni biogasbilarna från miljöbilsdefinitionen? Och, Tomas Eneroth, är biogasbilar miljöbilar?

Anf. 77 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Som jag säger tror jag att konsekvensen är att det trettioåttio biogasfordon som staten har upphandlat kommer att bli elfordon på sikt. Det är väl den ena konsekvensen i den statliga miljöbilsdefinitionen.

I övrigt är det inget tvivel om att det är under den här regeringens ledning och under socialdemokratiska regeringars ledning som vi har fört en progressiv klimat- och miljöpolitik och främjat både biogasproduktion och biogasfordon. Vi har också sett en dramatisk ökning av antalet biogasfordon.

EU-direktivet är vi skyldiga att implementera, och det innebär att vi fortsatt till och med kan öka andelen biogasfordon i landet.

Jens Holm tillhör ett parti som nu äventyrar den här typen av satsningar genom att på måndag ställa sig bakom Sverigedemokraternas misstroendevotum och i det läget kanske, om olyckan skulle vara framme, se till att vi får en helt annan klimat- och miljöpolitik i det här landet.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2020/21:728 om sälpopulationen

Anf. 78 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Magnus Oscarsson har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att främja säljakt. Han har även frågat mig om jag tänker verka för att underlätta jakt i skyddade områden samt om jag i internationella sammanhang tänker arbeta för att utverka undantag för handel med sälprodukter från djur som fällt under licensjakt.

Det finns i dag livskraftiga populationer av gråsäl och vikare i Östersjön samt knobbsälar i Västerhavet. Gråsälspopulationen i Östersjön har haft en mycket stark tillväxt de senaste åren och bedöms nu ha gynnsam bevarandestatus enligt art- och habitatdirektivet. Gråsälens är vår största sälart och har ett relativt stort födobebehov. Det kan tillsammans med andra påverkansfaktorer medföra negativa effekter på flera olika fiskbestånd. Jag är även medveten om att sälarna orsakar skada eftersom de kan ta fisk direkt ur fiskenäten och förstöra fiskeredskap.

Enligt Naturvårdsverkets beslut om licensjakt på gråsäl är det tillåtet att fälla 2 000 gråsäl under perioden 20 april–31 december 2021. Naturvårdsverket har även beslutat att tillåta skyddsjakt på 900 knobbsälar och 420 vikare under 2021 och början av 2022. En vetenskaplig utvärdering av licensjakten på gråsäl ska redovisas senast i juni 2021.

Regeringen är medveten om att säljakt är tidskrävande och förenad med kostnader för den enskilde jägaren. Det är inte heller möjligt för en

jägare att sälja till exempel sälskinn eller kött på grund av EU-förbudet mot handel med sälprodukter. Regeringen bedömer att möjligheterna att i nuläget driva frågan om att häva EU-förbudet mot handel av sälprodukter är mycket små.

Inför 2021 har regeringen i Havs- och vattenmyndighetens regleringsbrev beslutat att högst 3 miljoner kronor får fördelas till länsstyrelserna för att användas till ersättning för hanteringskostnader av gråsäl som skjutits med stöd av beslut från Naturvårdsverket avseende skyddsjakt och licensjakt. Inför kommande havs-, fiskeri- och vattenbruksprogram har regeringen även för avsikt att föreslå att en stödåtgärd inkluderas som ger möjlighet till ersättning för hanteringskostnader för fällda sälar vid skyddsjakt eller licensjakt.

När det gäller jakt i skyddade områden är det sedan länge möjligt att bedriva olika sorters aktiviteter som till exempel jakt och fiske om det inte motverkar syftet med skyddsändamålet.

Sammantaget har jag och regeringen vidtagit flera åtgärder i syfte att underlätta förvaltningen av sälpopulationerna. Vi följer den här frågan mycket noga och kommer outtröttligt att fortsätta arbetet för friska hav, livskraftiga fiskbestånd och levande kustsamhällen.

Anf. 79 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag har efter samtal och diskussioner med boende i skärgården och aktiva kustnära fiskare förstått att den stora sälpopulationen är en stor och viktig fråga.

I Östersjön beräknas i dag antalet gråsäl uppgå till mellan 50 000 och 70 000 individer. Till det kan läggas en population på cirka 20 000 vikare. Båda arterna är klassade som livskraftiga i Artdatabanken, och populationen ökar enligt Naturvårdsverket med 8 procent om året.

Erfarna jägare som jag har pratat med rapporterar att sälpopulationer på grund av sin snabba tillväxt nu hotas av överpopulation. Många sälar påträffas avmagrade och i ett tillstånd av svält.

En studie som Danmarks Tekniska Universitet gjorde 2019 på gråsäl i västra Östersjön fann att individerna där åt drygt 1 300 kilo torsk varje år samt 130 kilo plattfisk. Gråsäl äter en bredare meny beroende på tillgång men föredrar torsk. Gråsälens årliga potentiella "torskkvot" i Östersjön är således 52 000 ton.

I östra Östersjön råder under 2021 förbud mot yrkesfiske efter torsk. I västra Östersjön råder fiskestopp gentemot lekande torsk. När det senast fanns en torskfiskekvot i Östersjön – det var 2019 – uppgick den till 7 000 ton.

Enligt Havs- och vattenmyndigheten är de skador som gråsälens orsakar fisket betydande. I ett yttrande till Naturvårdsverket uppger HaV att skador orsakade av säl i princip förekommer utefter hela Sveriges kuststräcka och att skadorna är omfattande. Inte minst det kustnära yrkes- och husbehovsfisket med passiva redskap anges vara hårt drabbat av skador från säl.

Enligt en gammal uppgift från 2014 uppgick de ekonomiska skadorna då till över 33 miljoner kronor. Enligt HaV finns det inget som talar för att skadorna minskat. Tvärtom föreligger stora mörkertal. Det är hög tid för en ny och färsk utredning så att vi får veta omfattningen av skadorna som sälen orsakar.

Jakt på säl tillåts i dag utifrån EU-direktiv och Helcoms rekommendation om sälar. Enligt gällande nationell lagstiftning är jakt på gråsäl tillåten i form av skyddsjakt och licensjakt. Naturvårdsverket är beslutande myndighet efter hörande av Havs- och vattenmyndigheten.

Under 2021 pågår licensjakten på gråsäl från den 20 april till den 31 december. Totalt får 2 000 gråsäl fällas i en gemensam kvot för de län där licensjakten får bedrivas. Den 5 maj i år var 126 sälar fällda. Förra året misslyckades jakten totalt, kan man väl säga, då kvoten var på 2 000 och man sköt endast 1 023.

Fru talman! Ministern säger i sitt svar att regeringen följer den här frågan mycket noga. Det tycker jag är positivt. Men vad finns det för verktyg i ministerns verktygslåda så att kvoten kan fyllas i år och man kan gå från förra årets 1 023 till 2 000? Vilka verktyg har ministern att ta fram?

Anf. 80 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack så mycket, Magnus Oscarsson, för frågan!

Jag instämmer i det som Magnus Oscarsson inledde med att säga – att det här är en stor och viktig fråga som berör många, inte minst utifrån att det påverkar förutsättningarna att bedriva näringsverksamhet för fisket i vissa delar.

Frågan är också stor och viktig därför att överpopulation, som man möjligen ser i de här stammarna just nu, inte heller är något positivt. Det blir konkurrens om föda, och man ser i dag avmagrade sälar för att det helt enkelt finns för lite mat.

Samtidigt kan jag konstatera att det här är en art som har varit skyddad över tid. Det visar ju på att åtgärder som man vidtar, exempelvis förbud mot jakt, på ett positivt sätt faktiskt kan återskapa populationer.

När detta händer ska man förvalta dem, och då ska man använda de verktyg som finns, vilket i detta sammanhang i första hand är licensjakt och skyddsjakt. Regeringen jobbar numera med båda dessa verktyg. Vi införde för första gången på väldigt länge en möjlighet till licensjakt under denna period.

Sedan är det inte så enkelt som att problemet försvinner med detta. Magnus Oscarsson har också på ett väldigt tydligt och bra sätt redogjort för de problem vi ser när det gäller detta, inte minst kopplat till mängden avskjutningar i förhållande till volymen möjliga avskjutningar enligt licensjaktbeslutet. Beslutet gällde 2 000 avskjutningar, och antalet fällda sälar så här långt under perioden var 1 023, om jag kommer ihåg rätt. Detta är mindre än det antal man tog genom skyddsjakt; det är ju två olika jaktformer i detta sammanhang. Det är givetvis inte bra.

Detta kan säkert bero på många saker. När man frågar ansvariga myndigheter säger de att de tror att både coronapandemin, möjligen, och torskfiskestoppet har påverkat detta. Magnus Oscarsson nämnde själv att det kanske mest av allt är torskfiskarna som har sett problemet, givet att det är deras torsk som är primärföda för sälarna. De har också haft ett stort intresse av att skjuta av. Men att jaga säl är svårt. Man behöver kunna sin sak, och det är nödvändigt att jobba med incitament för detta.

Det vi dock kan konstatera och som är glädjande i sammanhanget är att fler rapporterar att man skjuter sälar i dag än tidigare. Det är alltså fler som nu finns i systemen och gör det möjligt med en effektiv förvaltning på sikt.

När det sedan gäller incitamenten är de utmanande på många sätt, inte minst givet att det är kostsamt och svårt och att man inte får sälja köttet. Detta regleras delvis genom ett förbud på EU-nivå men framför allt genom att Sverige, som tidigare hade ett undantag från denna reglering i EU, blev av med det när WTO beslutade att det inte var lämpligt att vi hade det, efter en överklagan från Norge och Kanada, om jag kommer ihåg rätt.

Vi har alltså både WTO:s och EU:s regelverk att hantera i detta sammanhang. Så här långt signalerar man inte från någon av dessa organisationer att man är öppen för eller intresserad av att ändra de här besluten. Men vi följer givetvis detta noga för att se om det finns någon öppning för att lyfta dessa frågor och åstadkomma konstruktiva förändringar i syfte att uppnå jaktetik, för det är detta det ytterst handlar om i det här sammanhanget. Jag tycker självklart att det är oetiskt att man skjuter djur och sedan inte kan ta vara på köttet och skinnet utan i stället måste bränna det.

Vi har i nuläget hanterat situationen genom att det finns en hanteringskostnad. Jag återkommer gärna till den och till vad vi gör mer på området i nästa inlägg.

Anf. 81 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Precis som ministern var inne på är detta en väldigt stor fråga för många som lever och verkar i kustnära områden och är helt beroende av att kunna få fisk i sina nät. Jag skulle gärna, som jag tog upp förut, vilja höra lite mer om verktygen från regeringens sida. Vad har man för konkreta åtgärder och förslag i verktygslådan som faktiskt kan förbättra så att det fällt fler sälar?

Under min diskussion med erfarna jägare rapporterar de just om hur sälpopulationen på grund av sin snabba tillväxt nu hotas av överpopulation. Många sälar som påträffas är avmagrade och befinner sig i ett tillstånd av svält.

På en fråga från min kollega Elin Lundgren, som uppmärksammade den svältsituation som flera jägare vittnar om på Hälsingekusten, hänvisar ministern till Havs- och vattenmyndighetens okulära besiktning i samband med pälsbytet under maj och juni. Koncentrationen av sälar i denna del har emellertid uppmärksammats under en längre tid, vilket väcker frågan om inte salförvaltningen regionalt måste få en ny inriktning där jaktens villkor kan utökas.

Jakten på säl kräver en bra båt och framför allt en jägare med stor kunskap. Men – nu kommer det vanliga – jägaren måste också vara beredd på massor av byråkrati, för det krävs tät dialog med myndigheter kring rapportering, tillstånd med mera. De skarpa avgränsningarna av jakten gentemot Natura 2000-områden och övriga skyddade områden gör också att sälstammarna får hög koncentration i dessa områden, med överpopulation och svält som följd.

En faktor som höjer tröskeln för jägare att jaga säl är att somliga länsstyrelser tar ut en avgift för ansökan om jakt på allmänt vatten. Att en handläggning ska behöva utföras för varje jägare måste ses som onödigt när länsstyrelsen lika gärna kunde utlysa en generell jakt på allmänt vatten under de tider som är avsedda.

Min fråga till ministern är, fru talman: Kommer ministern att verka för ett enklare och mindre regelverk för jägare för jakt på säl så att kvoten kan fyllas under 2021? Som vi pratade om förut har den alltså inte fyllts mer

än till lite drygt hälften. Förra året fälldes 1 023 sälar av en kvot på 2 000. Och vi har en sälstam som är så stor som mellan 50 000 och 70 000.

Man får tänka på vad det innebär. Den allmänna debatten i Sverige går ut på att det är gulligt med säl – och det är absolut gulligt. Men det är inte gulligt när de dör av svält. Vi måste i debatten verkligen efterlysa att vi får ned stammen så att det verkligen gör skillnad, för sälarna själva men framför allt för att fiskarna ska märka skillnaden.

Anf. 82 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tror att jag och Magnus Oscarsson i grunden är ganska överens, både om hur problembilden ser ut och om att det krävs långsiktiga incitament för att vi ska få en utveckling som innebär att man på ett klokt sätt förvaltar sälstammen. Det är detta det handlar om i det här läget.

Det är utmanande – det tror jag också att vi är överens om. Men regeringen har vidtagit ett stort antal åtgärder kopplade till detta i syfte att åstadkomma precis det som Magnus Oscarsson efterfrågar, nämligen att göra det enklare, bättre och smartare så att detta kan hanteras på ett bra sätt. Inte minst var införandet av licensjakt en sådan åtgärd givet att licensjakten är tänkt att ske på ett enklare sätt – man behöver inte söka anstånd, och man behöver inte ha ett myndighetsbeslut för varje fällning.

Samtidigt jobbar vi med att försöka hitta kompensatoriska ersättningar givet att vägen framåt i alla fall är krånglig när det gäller att få tillstånd att sälja produkterna, vilket givetvis från ett jaktetiskt perspektiv hade varit eftersträvarvärt i nuläget. Men när det inte går jobbar vi med andra verktyg till dess att det förhoppningsvis är möjligt. Det kan exempelvis vara att säkerställa fällavgifterna – att man får betalt för den merkostnad man får för hanteringen av köttet. Det finns i nuläget sådana stöd att söka. Vi tittar också på att utöka den möjligheten i det nya havs- och fiskeriprogrammet, som vi nu arbetar med inför nästa programperiod – att lägga till det som ett sökbart moment även där för att ännu bättre hantera den situation som råder.

Samtidigt tittar vi på helhetsbilden kopplat till detta. Vi vill ha ett friskt Österhav, livskraftiga fiskbestånd och en sund och välförvaltd sälpopulation. Dessa delar hänger givetvis delvis ihop, så åtgärder i en del påverkar förutsättningar i andra delar. Vi har jobbat väldigt mycket med att rikta medel för att få bättre vattenmiljö och klimat i havet. Vi satsar 200 miljoner årligen på det. Sverige har varit aktivt i de diskussioner som har handlat om torskfiskestoppet och den situationen. Vi har också varit aktiva när det gäller att fatta nationella beslut för att exempelvis kunna införa licensjakt. Men det räcker inte; det kan jag hålla med Magnus Oscarsson om.

Utöver detta avsätter vi i sammanhanget pengar för viltskademedel. När det gäller detta har HaV 20 miljoner kronor årligen att fördela. Av dem går 5 miljoner till förebyggande åtgärder, och 15 miljoner kronor går till ersättningar för skador orsakade av sälen.

Det är klart att det hade varit mycket trevligare att använda framför allt de sista 15 miljonerna, som går till skador, till något som hade varit framtidsytande i stället för att bara hantera problem. Därför behöver vi ha mer åtgärder på plats som visar sig vara effektiva.

När det gäller de förebyggande delarna av länsstyrelsernas arbete kan det säkert se olika ut hur man jobbar. Här har vi ganska nyligen antagit en nationell förvaltningsplan för sälen. Vi har också gett regionerna – på tal

om det som Magnus Oscarsson frågade efter – ett uppdrag att revidera sina regionala förvaltningsplaner utifrån den nya nationella plan som nu finns.

En del länsstyrelser, framför allt de som har mycket problem, till exempel Länsstyrelsen i Stockholms län, har varit duktiga och ligger långt framme. De har jobbat med förebyggande åtgärder som sälstängsel och ljudavstörning, som är exempel på verktyg i det här sammanhanget. Sådant vill jag se mer av.

Anf. 83 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Jag lyssnar på vad ministern säger och hör att det finns några korn där som jag tycker är positiva.

Det jag vill lyfta fram som viktigt är detta med att det finns länsstyrelser som tar ut en speciell avgift. Det tycker jag att ministern nu ska ta med sig och fundera på. En annan sak är det mörkertal som vi talade om. Här är uppgifterna från 2014. Det är hur länge sedan som helst! Man måste se vad det kostar i dag. Vi vet ju att sälpopulationen fullkomligen har exploderat.

Det är klart att om detta skulle ske på land skulle man ha en helt annan känsla för det. Ministern och jag har ju talat mycket om vildsvin. Men i havet märker man det inte på det sättet. Det är bara de stackars fiskarna som märker att sälen är framme gång på gång. Därför är det så viktigt att det görs något.

Ministern nämnde det stora bekymret med att vi inte får använda säl till någonting. Förr användes säl i skärgårdsmiljöer till målarfärg. Den kan användas i kläder och till väskor, möbler och konst. Men som ministern var inne på får man inte längre göra det.

Jag undrar: När tog ministern senast upp frågan om huruvida förbudet skulle kunna hävas och att Sverige skulle kunna få göra ett undantag? Eller har ministern för avsikt att göra detta i ett sammanhang där hon kan förändra?

Anf. 84 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Låt mig tacka för en bra debatt. Jag uppskattar alltid konstruktiva debatter. Jag skulle väldigt mycket uppskatta om vi i den framtida debatten om just denna problematik gemensamt kunde fundera på vilka verktyg man skulle önska som inte finns.

Jag kan notera att vi är väldigt överens om problembilden. Också Magnus Oscarsson noterar att regeringen faktiskt gör ett antal saker på detta område som är bra och efterfrågas, men det är svårt och utmanande.

Den specifika frågan som kom nu på slutet – exakt när man ska lyfta frågan på internationell nivå – får jag möjligen återkomma till. Vi gör en samlad bedömning av alla de frågor som är i varje portfölj, om de är aktuella för samråd, kräver beslut eller acceptans på EU-nivå eller, som i det här fallet, på WTO-nivå. Det gör vi kontinuerligt hela tiden.

Den här frågan finns över huvud taget inte på dagordningen just nu. Ett enskilt land kan givetvis ta upp den, men ska man föra upp en fråga på dagordningen måste man göra bedömningen att man åtminstone kan förflytta den framåt. Annars riskerar det att bli ett bakslag i hanteringen.

Vi gör just nu inte bedömningen att det skulle förflytta frågan framåt om vi tar upp den som enskilt land. Vi bedömer att vi bör avvakta och se

om det händer något ytterligare på området, givet att den situation som vi har på området rimligen inte är unik för Sverige.

Vi har haft en situation – hela debatten lider av det – då sälbestånden inte hade gynnsam bevarandestatus. Över hela världen kablades det ut bilder av hur man klubbade ihjäl sälungar. Den bilden finns kvar i många medlemsländer. Jag tror att den kommer att sitta där tills man upplever att sälarna faktiskt är många och orsakar problem.

Vi väntar på att några till ska vara beredda att kroka arm med Sverige. I det läget är det intressant och smart att lyfta upp frågan på internationell nivå igen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellation 2020/21:737 om bensinmackarnas överlevnad i landet

Anf. 85 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Ann-Charlotte Hammar Johnsson har frågat inrikesministern om han kommer att verka för att regeringen lämnar förslag som gör att mackarna mäktar med att ställa om och fortsatt vara en förutsättning för en levande landsbygd. Interpellationen har överlämnats till mig.

En god tillgång till såväl kommersiell som offentlig service är grundläggande för att det ska vara attraktivt att bo, verka och leva i alla delar av landet. Dagligvarubutiker och drivmedelsstationer har en särskild betydelse eftersom de ofta fungerar som servicepunkter, det vill säga som ett nav även för andra serviceslag, som ombud för exempelvis post- och paket-tjänster, betaltjänster och apotek samt ibland även viss offentlig service.

Det är Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor meddelar föreskrifter när det gäller miljöregler för drivmedelsstationer. Enligt föreskriften om cisterner med anslutna rörledningar för brandfarliga vätskor får befintliga varmförzinkade rörledningar i mark som inte är fuktisolerade användas längst fram till den 1 juli 2022 utan korrosionsskydd. Detta är ett krav som har funnits med i myndighetens föreskrift ända sedan 2014.

Föreskriftens syfte är att hålla risken för brand och explosion så låg som möjligt vid hantering av brandfarliga och explosiva varor samt att främja en likvärdig skydds- och säkerhetsnivå för hanteringen i hela landet. Det ska med andra ord vara lika säkert att tanka sin bil i alla delar av landet och på alla drivmedelsstationer.

Mellan åren 2015 och 2020 har riksdagen efter förslag från regeringen avsatt drygt 1 miljard kronor för insatser som syftar till att på olika sätt stödja drivmedelsstationer och dagligvarubutiker i landsbygder. I denna summa ingår såväl nationella statliga medel som de medel som finansierats via landsbygdsprogrammet.

Regeringen fortsätter arbetet med att underlätta för bland annat de små drivmedelsstationerna. Därför har ytterligare medel tillförts landsbygdsprogrammet för åren 2021–2022, och i den så kallade programändring 7 fördelades bland annat ytterligare 160 miljoner kronor till investeringsstödet för kommersiell service. Programändring 7 godkändes av kommissionen i april 2021.

Prot. 2020/21:144

18 juni

Svar på
interpellationer

Regeringen har även avsatt 50 miljoner kronor under 2020–2022 för snabbbladdning längs större vägar samt förstärkt medel till Klimatklivet, vilket även mackägare kan ta del av, för att öka tillgången till framtidens drivmedel i hela landet. Vidare har landets länsstyrelser på uppdrag av regeringen tagit fram regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

God tillgänglighet i hela Sverige, genom ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem, behövs för att människor och näringsliv ska kunna leva och verka i alla delar av landet och för att Sverige ska kunna hålla ihop.

Anf. 86 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret på min fråga om hur mackar som drivs som familjeföretag eller av enskilda småföretagare ska mäkta med att ställa om utan att ha möjlighet att ta del av de medel som behövs för att göra de investeringar som krävs för miljö och för säkerhet. På ena sidan finns medel från regeringen, och på andra sidan står mackägarna utan att kunna söka dem.

Jag kan konstatera att statsrådets svar inte ger svar på hur detta ska lösas, i alla fall inte om man menar att målet är att mackägarna och mackarna ska finnas kvar och existera även efter den 1 juli 2022, då rörledningarna ska vara bytta och inplastade cisterner ska finnas på plats.

Ett alternativ är att regeringen kommer att låta dessa mackar falla. Ett annat alternativ är att regeringen tar ett omtag för att de ska kunna existera och för att inte servicen ska försvinna. Jag tänker på kommunal omsorg. Det kan vara hemtjänst, och det kan vara räddningstjänst. Men vi talar också om besöksnäringen. I de norra delarna av landet är det väldigt synligt att skotrar som används just i besöksnäringen tankar.

Vi kan se på den norska sidan. Vi vet alla att vi har en pandemi och har haft en pandemi som slagit till med full kraft mot besöksnäringen. Normalt sett är det karavaner av husbilar och husvagnar som förser inlandskommuner, till exempel Vilhelmina, med inkomster. Dessa mackar är också turistpunkter som erbjuder fiskekort, kartor och vägbeskrivningar för friluftsliv. De gör att dessa orter kan få en form av livsnivå. Utan dem blir det väldigt tomt.

Ortsbefolkningen och de som redan bor på glesbygden ska kunna ta sig till och från jobbet. Där finns det stora avstånd. Jag har läst statsrådets svar till Sydsvenskan om att det är enormt viktigt att det är ett rimligt avstånd till en mack. Där lyfts 20 minuter som olyckligt för att kunna ta sig till närmaste försäljningsställe. Det är klart att det inte är optimalt att behöva ta sig dit på de minuterna, för det blir över två mil. Men verkligheten ser betydligt annorlunda ut. Det är markanta skillnader. Vi kan tala om avstånd som gör att det tar upp till en timme att köra ut med hemtjänst, och då kan man inte tanka.

För två år sedan, efter ett möte i riksdagen angående glesbygd och vikten av servicepunkter på landsbygden, bestämde jag mig för att följa en ung tjej som har tagit över ett familjeföretag uppe i Pajala, i Kitkiöjärvi. För henne var det inte möjligt att ta över familjeföretaget. Antingen ska man sanera efter macken, vilket det inte finns medel till, eller så måste man investera med pengar som man inte har för att kunna ställa om, och då får man ställa in.

Statsrådet! Det är mycket väg och mycket skog som ska passeras när man åker i den norra delen av Sverige. Mackar och lanthandlar är jätteviktiga servicepunkter. De har drivmedel och sådant som behövs för viktiga elementära vardagsbestyr för lokalbefolkningen.

Landsbygdsministern räknade upp ett antal medel. Det är 1 miljard i statliga medel, pengar som lagts i landsbygdsprogram mellan 2015 och 2020. Det är 160 miljoner i EU-medel, och det är 50 miljoner kronor 2020–2022 för snabbbladdning. Men faktum kvarstår. Man kan skriva och säga att även mackägare kan ta del av detta, men det blir en ren pappersprodukt. Dessutom kommer det som ett brev på posten att mackägarna inte har råd att ställa om. I stället måste någon annan ta över kostnaden om de går i konkurs och inte kan finnas längre. Detta framkommer av den informationsspridning som pågår i vårt land.

Fru talman! Kommer ni att ta ett omtag under återstående tid för att mackarna ska kunna finnas kvar efter den 1 juli, statsrådet?

Anf. 87 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Ann-Charlotte Hammar Johnsson, för frågan! Jag delar interpellantens syn att det är jätteviktigt med både mackar och dagligvaruhandel på landsbygden. Det är en grundförutsättning för att man ska kunna bo, verka och driva företag i hela vårt land. Därför har regeringen systematiskt och långsiktigt jobbat med att säkerställa att det finns stöd som både dagligvaruhandeln och mackägarna kan söka för drift och investeringar. Det är ganska betydande belopp som vi har avsatt för detta.

Man kan till exempel titta på lanthandlarna. Vi kan konstatera att detta sannolikt har inneburit att det blivit ett stopp i minskningen av antalet. Vi ser till och med lite nyetablering, vilket är första gången på väldigt länge. Man ska inte underskatta betydelsen av detta.

Jag skulle vilja påstå att macken eller dagligvaruhandeln är dagens nya kyrka mitt i byn. Det är det som många gånger gör en samling hus till mer än bara en samling hus. Det blir en knutpunkt som kan leverera service, inte bara i form av en liter mjölk eller en liter bensin. Man är faktiskt ofta en knutpunkt som fungerar som ombud för till exempel apotek, post och Systembolaget. Detta är alltså jätteviktigt och väldigt angeläget.

Sedan gäller det frågan om mackarna, kopplat till det krav och den föreskrift som nu finns om att man ska säkerställa att ledningar under jord håller en standard så att det inte finns risk för explosion eller brand. Det är en svår utmaning, framför allt för enskilda mackägare. Där är jag helt överens med Ann-Charlotte Hammar Johnsson.

Men jag måste konstatera att frågan i någon mening är tvådelad. En del handlar om vad man gör för att på ett bra sätt möta mackägarnas behov av att kunna investera. Den andra delen handlar givetvis om hur man säkerställer att det finns tillgång till drivmedel, oavsett vilket det är, på rimligt avstånd i hela landet, så att man kan tanka sin bil. Det är inte nödvändigtvis samma sak.

När det gäller den senare delen kan jag konstatera att vi faktiskt ser att antalet små mackar, om man tar bort dem som ligger inom ramen för de stora bolagen, i nuläget ökar. Det låter inte riktigt så i debatten, men det är vad statistiken säger. Det är dock i första hand mobila enheter, som är obemannade. Men de tillhandahåller givetvis drivmedel, som är väldigt viktiga för alla de områden som Ann-Charlotte Hammar Johnsson räknade

upp. Det handlar om att säkra att det finns en infrastruktur som gör att man kan leva och bo i hela landet. Det kan uppnås med den delen.

När det gäller den del som handlar om mackägarna och mackägarnas behov och utmaningar kopplat till MSB:s föreskrifter finns det investeringsstöd att söka. De är ganska generösa. Jag tror att man kan få 80–90 procent, beroende på i vilket system som man söker.

Jag kan också konstatera att drivmedelssektorn har plockat ut en väldigt liten andel av den miljard som har funnits i de här systemen. Och länsstyrelsen rapporterar att det så här långt inte är något stort söktryck från drivmedelssidan på den biten. Det kan säkert ha att göra med att man möjligen inte har förutsättningar att hantera den lilla del som blir över.

Jag är beredd att diskutera konkreta förslag på hur man ska uppnå detta, men jag har inte hört något sådant så här långt i debatten från oppositionen.

Anf. 88 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för inlägget! Ja, det finns stora belopp. Men mackägarna har inte medlen när de ska söka. De är väldigt små och har inte musklerna för att kunna ligga ute med de här pengarna. Det är svårt att bli dagens nya kyrka mitt i byn om man inte kan ställa om.

Jag ska ta ett exempel från norra delen av landet. En mackägare i Harads skulle ligga ute med 2,1 miljoner kronor till dess att han kunde söka och få tillbaka pengarna. Den mackägaren och andra behöver ett så kallat bryggån, det vill säga de behöver låna pengar under en kortare tid för att de ska kunna lägga rör, plasta cisterner och göra om macken, så att den blir i det grundläggande skick som MSB nu har begärt när det gäller säkerhet och skydd.

Det gick alltså inte att hitta någon som ville lägga ut dessa medel, trots att regeringen talar om alla dessa pengar som finns att söka för mackägarna. Det kom ett tiotal nej från dem som skulle kunna lämna pengar – banker.

Hur slutade det då i Harads? Jo, kommunalrådet fick traska in på banken och övertala den om att man skulle få kortfristiga lån för att sedan få medel från landsbygdsprogrammet. Det är verkligen en extraordinär handling och en handling i kris om ett kommunalråd måste traska in på banken. Jag tänker mig att det inte är den utveckling vi vill ha. Det var alltså på håret att det löste sig.

Denna mackägare hade alltså checkat ut nu i juni om detta inte hade varit möjligt. När det gäller den här platsen skulle hemtjänsten få köra sex mil för att tanka utan den macken. Om dessa mackar försvinner kommer den levande landsbygden, där man kan bo, leva och verka, inte att fungera.

Jag tycker inte att det är konstigt. Jag tror att det är precis som jag har sagt och som statsrådet också säger. Om det inte finns några sökande kan det bero på att man inte har möjlighet att söka eftersom man inte har möjlighet att göra det som förväntas av en.

Fru talman! Det är inte så att mackägarna täljer guld med kniv i dessa verksamheter. Det vet landsbygdsministern också, med tanke på hennes bakgrund i en inlandskommun i Halland – även om avstånden i inlandskommuner i södra Sverige skiljer sig från dem i norra delarna. Men det är tydligt att det finns en problematik.

Även i den del av landet jag kommer från, Skåne, ska människor kunna ta sig fram, och många platser ligger utanför tätorterna. Om man jobbar skift inom exempelvis sjukvården måste man ju kunna ta sig dit och måste då ha drivmedel till bilen på rimligt avstånd.

I Sydsvenskan skriver Sofia och Magnus Westin i Dösjebro i Kävlinge kommun om sin kombinerade mack och handel: Om en av dessa delar saknas får vi väldigt svårt att klara oss.

Statsrådet har ju också tagit upp hur viktigt det är med service såsom post, apotek med mera.

Jag tror att det blir problematiskt om servicepunkter stängs ned framöver. Jag får återkomma till min lösning på problemet i mitt nästa inlägg.

Anf. 89 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tror att det finns flera skäl till att söktrycket är lågt. Kanske kan man inte ta del av detta eftersom en egenfinansiering om 10–20 procent kan vara svår att klara. Men det viktigaste skälet har jag tagit del av när jag har rest runt i landet och mött mackägare och dagligvaruhandlare som varit intresserade av att få investeringsstöd för att göra investeringar i sin verksamhet men inte kunde ligga ute med pengarna: Banken sa nej till ett kortfristigt lån.

Jag tycker att vi politiker gemensamt ska vara tydliga med att det är oacceptabelt att bankerna inte tar sitt samhällsansvar på ett bättre sätt. De måste vara beredda att ge kortsiktiga lån när de vet att låntagaren snart kommer att få pengar. På så sätt bidrar de till tillväxt på landsbygden. Det borde ligga i allas intresse, även bankernas.

Med detta sagt har jag givetvis noterat problematiken och lyft in den i diskussionen om den nya programperioden. Det går inte att göra förskottsutbetalningar av de lån som finns i EU-portföljen, men vi tittar på om det är möjligt att hitta ett system för det givet att den nya CAP:en är tänkt att vara enklare och flexiblare.

Detta är inte färdigförhandlat, och vi får se om det blir några öppningar. Men utifrån det som låg på bordet när rådet hade förhandlat sin position bedömer vi att det finns en möjlighet. Det skulle betyda mycket om vi kan hitta en praktisk åtgärd för att se till att de pengar som faktiskt finns går till det vi vill att de ska gå till och till människor som vill investera för att hålla vår landsbygd igång.

Alla är kanske inte heller medvetna om vilka stöd som finns. Framför allt är man kanske inte medveten om att det finns en kombination av stöd att söka. Jag noterade att Ann-Charlotte Hammar Johnsson fnös lite åt Klimatklivet. Det borde hon inte göra, för det är ännu ett finansiellt verktyg som skulle kunna bidra och toppa upp i dessa sammanhang.

Grundkravet för att få medel från Klimatklivet är att man gör en investering som bidrar till ökad klimatnytta på landsbygden. Om man gör en investering, hanterar de föreskrifter som finns och erbjuder till exempel mer hållbara bränslen är detta en fullt möjlig finansieringskälla utöver de finansieringskällor vi redan har nämnt. Jag tycker inte att vi ska förakta någon finansieringskälla i detta läge.

Jag tycker att vi ska vara försiktiga så att vi inte får en debatt som handlar om att man inte ska behöva ha samma säkerhetskrav på landsbygden som i städerna. Ibland andas mediedebatten lite av det, men det vore djupt olyckligt.

Man kan söka uppskov hos MSB för att få längre tid på sig att göra det som krävs, och även denna information behöver vi hjälpas åt att få ut.

Anf. 90 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Fru talman! Bankerna tar inte sitt ansvar, säger statsrådet. Nej, och det är ett år kvar tills omställningen ska vara klar. Om medel inte finns och om man ser möjligheter i den nya CAP:en att leverera lösningar kan väl regeringen se till att pengar betalas ut så att mackägarna kommer i kapp och kan fortsätta sin viktiga verksamhet för att hela landet ska leva.

Statsrådet säger att jag fnyser åt Klimatklivet. Nej, det gör jag inte. Jag fnyser inte åt något utan konstaterar att det finns en hel del medel att söka men att det inte funkar eftersom mackägarna inte kan ligga ute med pengar. Det är det som är det kluriga. Då kvittar det om medlen täcker 85, 90 eller till och med 100 procent. Det här är den krassa verkligheten.

Angående MSB och olika krav är det viktigt för mig att vi har en grundläggande säkerhet. En annan sida av myntet är ju vad de som inte har tillgång till drivmedel gör om de har jättelånga avstånd och mackarna försvinner. Då kanske de lagrar hemma, och då får vi ett nytt problem.

Folk ska inte behöva köra sex mil i jobbet eller annars för att kunna tanka, så mitt råd till regeringen är att återkomma med ett förslag som gör att mackägarna får hjälp att ställa så att vi kan fortsätta att bo, leva och verka på landsbygden.

Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tror att det finns en stor samsyn om att vi ska använda alla verktyg som finns på ett så konstruktivt sätt som möjligt för att hjälpa de mackägare som befinner sig i en tuff situation.

Låt mig dock konstatera att det här är ett resultat av en lag som antogs 2011 och en föreskrift från 2014, alltså under Ann-Charlotte Hammar Johnssons regering. Jag tycker att det var bra beslut, så jag kritiserar inte dem.

Det finns uppenbart en samstämmighet om att kraven är rimliga. Man har gett lång tid för omställning, vilket jag tycker är bra. Man har också avsatt pengar. Trots det ser vi problem, och dem ska vi förstås inte blunda för.

Vi har säkerställt att det finns så mycket pengar i systemen som efterfrågas. Jag tror att vi behöver jobba gemensamt med att få ut information om att medlen finns. Vi behöver nog också upplysa våra regionpolitiker om att de faktiskt sitter på pengar. De sitter också på investeringslån, vilket skulle kunna vara ett sätt att hantera att bankerna inte lånar ut kortfristigt. Investeringslånen är inte tänkta för detta, men det skulle kunna funka som en nödlösning. Vi behöver också informera om att man faktiskt kan få uppskov om man har hamnat i trångmål.

Sammantaget har det ställts många verktyg till förfogande, och jag är fortsatt öppen för en konstruktiv dialog om andra lösningar än dem vi har hittat i verktygslådan så här långt eller om det finns sätt att skruva i dem som vi inte har sett – givet de förutsättningar som finns i och med att vi har ett EU-regelverk att hantera.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Anf. 92 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Mattias Karlsson i Luleå har frågat mig vilken analys som ligger till grund för att jag gör en annan bedömning än Naturvårdsverket i fråga om slutdatum för ripjakt.

Kjell-Arne Ottosson har frågat mig utifrån vilka fakta, vilken empiri och vilken forskning jag har baserat mitt ställningstagande att vinterjakten på ripa påverkar ripstammens biologiska förutsättningar negativt, om jag gjort ställningstagandet att den gedigna forskning som påvisar att jaktens inverkan på stammarna inte anses negativ spelar mindre roll än olika intressegruppers önskemål och om jag gjort ställningstagandet att Naturvårdsverkets bedömning spelar mindre roll än olika intressegruppers önskemål.

Det var över 20 år sedan en systematisk genomgång gjordes av jakttiderna. Naturvårdsverket har lämnat ett gediget underlag till regeringen. Regeringen har därefter remitterat Naturvårdsverkets förslag. Det är en stor översyn, och i ett beslut som detta är det många olika och ibland vitt skilda intressen som ska tillgodoses.

När det gäller ripjakten kan jag konstatera att remissinstanserna tyckte olika angående jaktstart och jaktslut. Regeringen landade i ett beslut att jakttiderna skulle harmoniseras, det vill säga bli desamma i alla områden där jakt är tillåten. Det innebär att jaktslutet skulle bli tidigare i Älvdalens kommun, i Jämtlands län samt i Västerbottens och Norrbottens län ovan den så kallade lappmarksgränsen, men senare i resten av Dalarna och i resten av Västerbottens och Norrbottens län.

Regeringen har strävat efter en bra balans mellan de olika intressen som måste vägas in. Överlag har processen med att ta fram nya jakttider varit bra och rigorös.

Regeringen har tagit del av den kritik som riktats mot beslutet när det gäller ripjakten och anser att det sammantaget finns skäl för vissa justeringar. Regeringen beslutade därför i går, den 17 juni 2021, om ändrade jakttider för ripa.

Regeringens nya beslut innebär att jaktslutet alltså kommer att vara den 28 och den 29 februari i Älvdalens kommun och i Jämtlands län och den 15 mars i Västerbottens och i Norrbottens län, ovan den så kallade lappmarksgränsen. Jaktslutet i resten av Dalarna och i resten av Västerbottens och Norrbottens län kommer att vara den 15 februari. Det nya beslutet innebär även att allmän jakt på ripa fortsatt kommer att vara tillåten i Värmlands, Gävleborgs och Västernorrlands län, med samma jakttid som tidigare år.

Anf. 93 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Regeringen beslutade den 6 maj i år om nya tider för jakt som regleras i jaktförordningen.

Bakgrunden till översynen är att regeringen genom jaktförordningen har gett Naturvårdsverket i uppdrag att vart sjätte år se över de jakttider som regleras i förordningen och vid behov föreslå förändringar.

Detta är den första översyn som har gjorts sedan uppdraget lämnades 2018, och i den utredningen stod inga tveksamheter kring nuvarande tidsbegränsning av ripjakten att finna. Tvärtom ansåg Naturvårdsverket att det gick utmärkt att öka jakttiden, åtminstone nedan lappmarksgränsen.

I remissrundan hade inte heller jägarnas olika intresseorganisationer, länsstyrelsen i Norrbotten eller Sametinget några invändningar mot att jakten skulle fortsätta till den 15 mars, som den brukar göra.

Välrenommerade fågelforskare anser att ripstammen håller sig stadig och definitivt inte hotas av jakt. Det är dessutom mer sannolikt att naturliga predatorer skulle kunna skapa populationsdippar.

Kvar att yttra sig var Birdlife Sverige samt Naturskyddsföreningen, vars princip för all jakt är att svenskt vilt ska vara fridlyst om jakt inte är absolut nödvändigt. De båda hävdade att det bara skulle gå att jaga ripa fram till den 15 februari.

Den 6 maj var det dags att gå till beslut i ämnet. Följde regeringen majoritetens linje? Gjorde man som de lokala instanserna tyckte? Gjorde man som samerna ville? Rätt svar är nej, nej och nej. Gjorde man som fågelskådarna på Öland ville? Svar ja.

Statsrådet anför i sitt svar att regeringen har strävat efter en bra balans mellan de olika intressen som måste vägas in. Statsrådet säger vidare att överlag har processen med att ta fram nya jakttider varit bra och rigorös. Jag vill nog hävda att detta påstående inte är med sanningen överensstämmande, fru talman. Det är sannolikt ett av de mest verklighetsfrånvända beslut som denna regering har tagit.

Trots detta är det naturligtvis oerhört glädjande att regeringen sent omsider har valt att till vissa delar backa från det märkliga beslutet, men samtidigt är det viktigt att säkerställa att vi i framtida processer inte hamnar i detta läge en gång till.

Mot denna bakgrund kvarstår min fråga: Vilken analys låg till grund för att statsrådet gjorde en annan bedömning än Naturvårdsverket i fråga om slutdatum för ripjakt?

Anf. 94 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det hör till god ton att vi alltid tackar för svaret, oavsett hur det ser ut. Men här menar jag det faktiskt. Jag vill verkligen tacka statsrådet för det svar som kom i går i och med det regeringsbeslut som då togs. Det är glädjande att statsrådet och regeringen har släppt prestigen, att man tog till sig av den kritik som kommit och att man har ändrat i beslutet.

Jag har tidigare lämnat in en skriftlig fråga till statsrådet, som besvarades, men som jag uppfattade det gavs inget konkret svar. Det som jag efterfrågade var just konkreta svar.

Dagen efter att jag fått svaret på den skriftliga frågan var det dags för frågestund här i kammaren, och eftersom statsrådet Jennie Nilsson var ett av de statsråd som var här och svarade passade jag på att ställa frågan på nytt – vad som låg bakom beslutet. Det svar som kom då gav lite mer kött på benen. Statsrådet sa att det var en balans mellan olika intressen och biologiska skäl.

Den ledande och samlade forskningen om detta är entydig. Populationen av både dalripa och fjällripa påverkas inte av jakt, utan det är andra parametrar som spelar in i stället, till exempel predation eller hur vädret är

under kläckningsperioden. Det finns alltså inga biologiska skäl att korta ned ripjakten. Om detta är forskarna helt eniga. Det blir därför tydligt att det är andra intressen och organisationer, som tydligen har väldigt goda ingångar till Regeringskansliet, som i stället har varit med och format beslutet.

Statsrådet Nilsson sa i sitt svar till mig på frågestunden att man inte bara kan lyssna på jägare och deras organisationer. Självfallet ska man ha en bred process för detta, men här handlar det om ett stort kulturarv. Det handlar om livskvalitet för dem som bor på landsbygden, och det handlar faktiskt om mat.

Jag noterar att ministern har blivit väl medveten om hur stor denna fråga faktiskt är, inte minst genom de interna kontakter som skett inom det socialdemokratiska partiet. Det är många ledande socialdemokrater i norr som har varit väldigt tydliga i kritiken, och jag noterar att många fackförbund har varit tydliga i kritiken mot beslutet.

Fru talman! Det besked som kom i går är därför väldigt glädjande. Regeringen ändrar sig, precis som statsrådet öppnade för på frågestunden när jag frågade om man kunde tänka sig att pudla och göra om och göra rätt. Statsrådet sa att det kunde de göra om beslutet visade sig vara fel. Det är väldigt glädjande.

Som vi hörde tidigare i Mattias Karlssons inlägg har det varit lite olika syn på detta hos regeringen och dess expertmyndighet. Naturvårdsverket hade faktiskt en utvidgning av jakttiden i sitt förslag, med fyra olika datum för avslut. Här var förslaget att ha ett gemensamt datum för avslut i landet.

Harmonisering har varit ett återkommande ord från statsrådet. Men tydligen gällde det inte i detta fall.

Jag noterar att när det gäller den för Värmland så viktiga frågan om vargen lyssnar regeringen väldigt gärna på Naturvårdsverket som expertmyndighet, men det gör man tydligen inte i den här frågan.

Statsrådet har skrutit om processen, men den processen har inte varit bra nog. Varför tog regeringen ett så felaktigt beslut när man ändå hade ett så gediget underlag? Varför gick man emot sin egen expertmyndighet?

Anf. 95 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tackar interpellanterna för frågorna.

Jag kan börja med att konstatera att när man tar ett så här stort beslut föregås det av en gedigen process. I detta fall var det Naturvårdsverket som tog fram ett förslag i dialog med ett stort antal intressenter. Sedan har denna fråga skickats på remiss två gånger. Över 100 remissvar har kommit in. Om jag kommer ihåg rätt gjorde vi 47 justeringar i det som var Naturvårdsverkets ordinarie förslag. För mig är det en självklarhet att om man skickar saker och ting på remiss, som man gör när man hanterar denna typ av frågor, gör man det för att man på riktigt vill lyssna in vad remissinstanserna har att säga, och man väger deras synpunkter mot det som är myndigheternas synpunkter för att få till en väl avvägd balans på slutet. I 45 av dessa 47 justeringar har jag noterat att exempelvis Svenska Jägareförbundet säger att de är glada för att man har lyssnat på dem när det gäller ett flertal av dessa justeringar. Vi har självklart lyssnat på alla intressenter och försökt hitta en väl avvägd balans hela vägen.

Jag fick en väldigt tydlig fråga av Mattias Karlsson som handlade om vilken analys man grundade förslaget på. Givetvis har vi i det första be-

slutet som vi tog tittat på hur det såg ut och hur förslagen såg ut. Här fanns yrkanden från remissinstanserna, både om att man skulle ha en senare jaktstart och att man skulle ha tidigare jaktavslut. Man hänvisade exempelvis till att två tredjedelar av jakten bedrivs de första 10–14 dagarna och att den jakt som bedrivs efter vintern på den population som har överlevt vintern sannolikt har större påverkan på den biologiska förutsättningen för arten. Samtidigt föreslog Naturvårdsverket en harmoniserad tid men en längre tid. Det var det samlade underlag som låg till grund för det beslut som vi fattade.

Som helhet vill jag säga att detta beslut när det gäller jakttiderna, som innefattar väldigt många jakttider, togs emot väldigt väl. Det finns synpunkter på enskildheter i detta från olika intresseorganisationer. Men det togs emot bättre än vad man kanske hade kunnat förvänta sig – givet hur starkt känslodrivna dessa frågor är från många intressenter i detta sammanhang – med ett undantag. Och det gällde jakten på ripa. Där kom reaktionen direkt.

Exempelvis den frågestund som Kjell-Arne Ottosson hänvisade till var drygt en vecka efter att vi hade fattat beslutet. Redan då noterade vi att det fanns någonting i detta som vi kanske hade värderat fel, givet att det faktiskt kom konstruktiv kritik. Det kom också en del icke konstruktiv kritik. Och tonen har bitvis varit rå, och det måste jag markera mot. Men här fanns också konstruktiv kritik som visade att vi inte hade tagit tillräcklig hänsyn till alla jaktintressen. Vi vägde i huvudsak jaktintresset mot naturintresset, och i jaktintresset har vi värderat det kulturella och det sociala intresset för lågt. Men vi har också värderat näringsintresset för lågt. Detta stod klart för mig när vi började titta på, titta om och vikta alla remissvar. I sådana lägen har jag ingen prestige. Jag är väldigt mån om att vi ska ha en politik på alla områden, även på detta område, som så långt som det är möjligt grundar sig på fakta och vetenskap och som har en rimlig balans. Det var därför inte konstigt för mig att ändra beslutet i går, utan jag är glad att vi kunde göra det så snabbt.

Anf. 96 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet. Jag tror att både jag och ledamoten från Kristdemokraterna verkligen uppskattar att man inte har låtit prestige gå i denna fråga. Men trots att det är glädjande att regeringen till slut lyssnade på den oerhört starka opinionen och backade tillbaka när det gällde beslutet om ripjakten till vad som gällde tidigare har man inte fullt ut lyssnat på Naturvårdsverket och den samlade forskningen. Naturvårdsverket ville ha samma jakttid i hela området, det vill säga en förlängning i bland annat de södra delarna av Norrland.

Statsrådet anför i sitt svar att det var viktigt att harmonisera jakttiden i hela området. Då kvarstår naturligtvis frågan: Varför följer regeringen inte Naturvårdsverkets förslag? Regeringen använder harmoniseringen som en ursäkt för att korta jakttiden. Men nu använder man inte samma argument, utan det faller helt och hållet bort när ett mindre område eventuellt skulle få längre jakttid.

En annan fråga är varför jakten på ejder plötsligt försvann. Enligt ett pressmeddelande förklarade statsrådet det med att den kan återkomma när en internationell förvaltningsplan är på plats. Men den hade lika gärna

kunnat fortsätta gälla fram till att förvaltningsplanen hade kommit på plats. Min fråga är därför: Varför offrades ejderjakten i det nya beslutet?

Prot. 2020/21:144
18 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 97 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Självfallet förstår jag att det är en dialog med många parter om detta och att det är ute på remiss av en anledning. Det är självklart.

Det är dock en sak vad olika organisationer menar och en annan sak vad forskningen och expertmyndigheterna säger.

Jag skulle vilja rätta statsrådet när det gäller en sak som hon sa i sitt tidigare inlägg vad gäller jakten. Det är ingen jakt som pågår efter vintern. Den 15 mars är i allra högst grad vinter i dessa områden där jakten pågår. Det är alltså ingen jakt som pågår efter vintern.

Vem är det som säger att jakten på vårvintern påverkar stammen, som jag upplevde att statsrådet sa tidigare? Det som är tydligt är att det i alla fall inte är forskarna som säger att det är jakten på vårvintern som särskilt påverkar stammen. Om detta är de entydigt eniga.

Det är helt rätt att statsrådet och regeringen värderat fel i denna fråga. Och jag håller förstås med statsrådet om den råa tonen. Om man har olika åsikter ska man ändå klara av att hålla sig till saken. Där stöder jag statsrådet fullt och fast.

Jag vill ställa samma fråga till statsrådet som Mattias Karlsson ställde. Jag noterade också att det i går kom ett pressmeddelande där man föreslog denna ändring kring ripjakten. Men samtidigt drog man tillbaka ejderjakten. Var det för att ge ett ben till det andra regeringspartiet för att ha dem med på båten, eller varför kunde jakten på ejder inte få fortsätta som tidigare fram till dess att denna förvaltningsplan är på plats?

Anf. 98 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag ska börja med frågan från Mattias Karlsson om varför man inte fullt ut lyssnat på Naturvårdsverket och varför man inte fullt ut följer det underlag som låg till grund för hela detta jaktbeslut, som är ett väldigt stort beslut med väldigt många jakttider och där vi inte bara gjorde en justering utan drygt 47. Då måste jag fråga: Är det Mattias Karlssons och Moderaternas, och möjligen Kjell-Arne Ottossons och Kristdemokraternas, åsikt att vi till hundra procent borde ha gått på Naturvårdsverkets förslag i alla delar av detta jaktbeslut? I så fall kan jag bara konstatera att exempelvis Svenska Jägareförbundet hade tyckt att de förlorade 45 viktiga poänger som de spelade in och som regeringen inte brydde sig om. Här finns ett stort antal organisationer utöver det som också har spelat in frågor när det gäller detta och som har tyckt att regeringen är tondöv och inte lyssnar.

Jag tror faktiskt inte att det är detta ni menar, Kjell-Arne Ottosson och Mattias Karlsson, utan ni plockar ut en del och anser att vi i just den delen bör följa exakt vad myndigheterna har sagt. Sannolikt finns det dock, om jag är rimligt uppdaterad på vilken politik ni normalt sett brukar föra och stå för, ganska många justeringar som ni tycker är helt korrekta. Om vi inte hade gjort dem hade ni ställt interpellationer om varför vi inte lyssnade på organisationerna Y, X och Z. Det tycker jag ändå att man ska ha med i den här debatten.

Jag tycker att man alltid ska lyssna på konstruktiv kritik. Det har jag gjort, och därför har jag ändrat. Att ändra ett beslut, särskilt så här snabbt

efter att beslutet är taget, är dock väldigt ovanligt. Det som händer är att man inte kan ändra endast en del utan att man öppnar hela ärendet igen.

Givet att vi behövde öppna ärendet så snart efter att vi fattat ett beslut valde vi att i det sammanhanget också hantera ejdern. Det fanns förslag, inte minst från Naturvårdsverket och andra tunga organisationer, där man visade på en dålig beståndssituation för arten. Man visade att detta är föremål för internationella organisationer som tittar på situationen och kräver att vi ska få till en ordnad förvaltningsplan.

Ejderbeståndet delas dock med andra länder, och i Sveriges fall delar vi beståndet med i huvudsak Finland, Åland och Danmark. Därför har Aewa i uppdrag att ta fram en förvaltningsplan för ejdern i hela vårt område. Det var aviserat att detta skulle redovisas i oktober, så när vi initialt diskuterade frågan tänkte vi öppna och justera när vi hade förvaltningsplanen på plats, i stället för att fatta två beslut.

Nu har vi de senaste veckorna fått indikationer på att man nog inte kommer att vara färdig och att det beslutet möjligen kan dröja ett år. Givet att vi ändå öppnade ärendet nu – och för att slippa öppna det väldigt många gånger, för det hade inte heller varit speciellt bra för någon inblandad part – valde vi att ta ett beslut nu: Givet att detta kanske drar ut på tiden väljer vi att pausa jakten fram till dess att det finns en förvaltningsplan på plats.

Förhoppningsvis får vi signaler från Aewa om att förvaltningsplanen kommer att finnas på plats inom en rimlig framtid och att man då kan börja jaga i enlighet med den. Men om vi gör bedömningen att det kommer att dra ut på tiden har vi även gett ett parallellt uppdrag till Naturvårdsverket att ta fram en nationell förvaltningsplan – eller förbereda sig för att kunna använda det som är Sveriges åtagande i Aewa och göra en nationell förvaltningsplan av den – så snart vi vet var frågan står.

När vi har en nationell förvaltningsplan är det min ambition att man ska kunna jaga i enlighet med den.

Anf. 99 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M):

Fru talman! Jag använder argumentet med Naturvårdsverket eftersom det även har varit regeringens argument. Det användes när det gällde harmoniseringen av jakttider – när man förkortade jakttiden – men man använder inte samma argument nu när man eventuellt hade kunnat förlänga jakttiden i vissa delar av Sverige.

Jag tror också att det finns många ejderjägare där ute som känner att ejderjakten blev offrad i det här beslutet. Man hade kunnat avvakta förvaltningsplanen innan man fattade det här beslutet. Förhoppningsvis kommer det sedan, och jag förstår också problematiken med att öppna upp ärendet ett flertal gånger. Jag vill även säga att det är oerhört uppskattat att regeringen ändå har lagt prestigen åt sidan och valt att fatta ett nytt beslut vad gäller ripjakten och ripjaktstiderna.

Jag vill även påminna statsrådet om att en interpellation enligt riksdagsordningen ska besvaras inom två veckor. Min interpellation som vi debatterar här i dag, bland andra, lämnades in för en månad sedan, den 21 maj. Den 26 maj fick jag besked från Näringsdepartementet om att svaret på interpellationen skulle bli fördröjt och att debatten skulle ske i dag, den 18 juni. Skälet till dröjsmålet anfördes vara tidigare inbokade arrangemang.

Mot bakgrund av att regeringen i går, dagen före denna debatt, beslutade att backa på beslutet om ripjaktstider är det lätt att misstänka att orsaken till fördröjningen inte var kalenderkrockar utan snarare att regeringen ville hinna ändra detta verklighetsfrånvända beslut.

Anf. 100 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Det är ju så, statsrådet Nilsson, att även andra beslut i detta har kritiserats. Det gäller inte bara beslut kring ripjakten och det som kom i går kring ejdern, utan även andra beslut – eller delbeslut kanske vi ska kalla det – i frågan om jakttider har kritiserats. Sedan är det kanske så att ripjakten är den största och tyngsta delen och därmed den som har dragit på sig mest kritik, men jag noterar alltså att det även gäller andra delar – bara så att det är klart.

Jag noterar att statsrådet inte nappade på det jag kastade ut kring biologin och som statsrådet presenterade under frågestunden. Det gällde balansen mellan biologin och olika intressenter. Det är väldigt tydligt att biologin inte spelar in.

Slutligen: Beslutet kring jakttiderna kom väldigt sent. Det hade egentligen behövt komma betydligt tidigare. Nu är det tolv dagar tills det nya jaktåret börjar. Ett jaktår börjar ju den 1 juli, så det är där man byter. Det ska hinna tryckas jakttabeller, och information ska hinna gå ut så att folk har de nya jakttiderna. Därmed kommer beslutet i sig väldigt sent den här gången.

Hur kommer det sig att beslutet inte kunde komma tidigare? Statsrådet har många gånger pratat om den gedigna processen, och vi noterar att den gedigna processen inte höll i allt. Har man haft en så gedigen process borde man ha ett bra beslutsunderlag och kunna ta ett beslut som kommer ut i tid, men här var man väldigt sent ute. Vad var grunden till det?

Utöver det vill jag önska statsrådet en trevlig helg.

Anf. 101 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag kommer faktiskt först att svara på varför interpellationsdebatten hålls i dag, givet vad som antydde om förseningen. Jag tycker att det var lite fräckt, får jag säga.

Om man hade brytt sig om att titta i våra kalendrar, vilket man kan göra, hade man vetat att jag den första veckan var i Bryssel och förhandlade CAP. Efter det följde jag de restriktioner och rekommendationer från Folkhälsomyndigheten och Stockholms stad som fanns, vilket innebar att jag satt i familjekarantän hemma i sju dagar. Efter det fick vi besked om att det inte fanns några interpellationstider i kammaren förrän tidigast detta datum. Det är alltså den exakta upprinnelsen till att interpellationsdebatten hålls i dag.

Sedan kan man möjligen bli lite smickrad över att oppositionen tror att man är så fingerfärdig att man kan veta exakt när man lyckas lösa en fråga som man har tragglat med – och dessutom till ett specifikt datum då man behöver det i kammaren. Jag önskar många gånger att jag kunde göra så, men jag har hittills aldrig lyckats med det konststycket.

Med det sagt vill jag också vara tydlig mot Kjell-Arne Ottosson, som säger att det fanns andra beslut som kritiserades. Det sa faktiskt jag också. Jag sa att det givetvis finns synpunkter på enskildheter i förslagen och att allt annat hade varit konstigt. Men inte minst givet sprängkraften i och

känslorna kring många av de här besluten uppfattar jag det ändå som att helheten har tagits emot väl av i stort sett alla. Jag har så här långt inte hört någon som kritiserar helheten och helhetsbalansen i det här beslutet.

Sedan har man synpunkter på enskildheter – på enskilda jakttider, på enskilda regleringar eller på att vi har lyssnat eller inte lyssnat på en viss intressent, där vi har satt oss ned och gjort en avvägning. Jag uppfattar dock att helheten är väl emottagen, och det är den för att vi har haft en gedigen och bra process. Vi har även remitterat frågan två gånger, vilket är svaret på varför beslutet kom så sent som den 6 maj. Vi var måna om att försöka lyssna in så mycket som möjligt, och vi har också gjort korrigeringar i de fall där det blev fel.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 22 Svar på interpellation 2020/21:765 om svensk livsmedelsstrategi

Anf. 102 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Ann-Sofie Alm har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att satsningarna inom livsmedelsstrategin når fram till svenska gårdar och får effekt.

Livsmedelsstrategins övergripande mål 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.

Precis som Ann-Sofie Alm nämner har stora satsningar inom ramen för livsmedelsstrategin genomförts. Här kan till exempel nämnas uppdragen till Tillväxtverket att identifiera regler som försämrar konkurrenskraften, tillväxtmöjligheterna eller innovationsförmågan för företagen i livsmedelskedjan och att identifiera eventuella brister i transparens och tillämpning av regelverk. Tillväxtverket har även i uppdrag att förenkla myndighetskontakter digitalt, bland annat genom att skapa tjänster för sammanhållna guidade processer.

Det sistnämnda uppdraget till Tillväxtverket utökades i år genom ett uppdrag att ta fram tjänster för att effektivisera och förenkla för företag inom livsmedelskedjan att anmäla eller ansöka om tillstånd för miljöpåverkande verksamhet. Detta gjordes för att ge förutsättningar för en effektiv och snabb ärendehandläggning.

Jag ser att det här är uppdrag som på sikt kommer att underlätta administrationen för företag i livsmedelskedjan – inte minst för lantbrukare, då de berörs av ett stort antal komplexa regelverk. Statens jordbruksverk har i sin utvärdering och uppföljning av livsmedelsstrategin för år 2020 bland annat kommit fram till att livsmedelskedjans förädlingsvärde fortsätter att öka och att andelen innovativa företag är jämförelsevis hög i livsmedelsindustrin, handeln och restaurangledet. Men trots detta ökar inte förädlingsgraden.

I Regeringskansliet arbetar vi nu för fullt med att ta fram en strategisk plan för den gemensamma jordbrukspolitiken för åren 2023–2027. Planen ska lämnas till EU-kommissionen för godkännande i december 2021.

Regeringen har under våren överlämnat en proposition till riksdagen som innehåller förslag till en ny lag om förbud mot otillbörliga handels-

metoder vid köp av jordbruks- och livsmedelsprodukter. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/633 av den 17 april 2019 om otillbörliga handelsmetoder mellan företag i jordbruks- och livsmedelskedjan. Lagstiftningen förväntas stärka jordbrukets position och förhandlingsstyrka i livsmedelskedjan och på det viset öka primärproducenternas lönsamhet. Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 november 2021.

Statens jordbruksverk har uppdraget att följa upp livsmedelskedjans utveckling och utvärdera livsmedelsstrategins resultat. Tillväxtverket har uppdraget att samordna livsmedelsstrategins arbete. Genom bland annat dessa två uppdrag tillsammans med livsmedelsstrategins långsiktiga satsningar känner jag mig trygg med att vi kan följa livsmedelskedjans utveckling och säkerställa att livsmedelsstrategins satsningar får effekt.

Anf. 103 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för att hon tar sig tid att vara här i kammaren och svara på denna never-ending story.

Det finns ju ingen människa som tror att man kan få en flång ny Volvo V90 till priset av en begagnad Renault Clio – förutom när det handlar om mat. Då verkar människor tro att man kan plocka upp en utländsk köttbit ur frysdysken och få den där härliga känslan av att det smakar gudomligt gott och att kroppen samtidigt fylls med ren urkraft från jordar som generationer har vårdat ömt och länge. Det är som att prislappen, som är som ett stort importerat fikonlöv, plötsligt döljer klimathot, antibiotikaresistenshot och behovet av en inhemsk matproduktion genom krig och kris.

En annan tankekurva i samma klass är att man kan livnära sig på billig importerat vegansk mat och samtidigt kan åka ut till landet för rekreation och tro att service och öppna landskap med biologisk mångfald bara ska finnas där att njuta av.

Det går att bagatellisera sådana här tankekurvor, men det är allvarligt att vi inte värderar våra matproducenters resurser, kunskap och talang högre. Om vi inte värderar dem högre prioriterar vi bort våra bönders välmående, hälsa och lönsamhet, och vi kommer då att fortsätta förlora våra primärproducenter i stor skala. Det är därför, fru talman, jag har väckt denna debatt med ministern.

Jag vill tacka ministern för svaret, men mitt svar på det svaret är att det inte duger. Fortfarande har inte företagarna på landsbygden sett någonting av vår svenska livsmedelsstrategi på gårdsnivå, utan tvärtom ökar regelbördan på dem för varje år. Att Tillväxtverket fått i uppdrag att minska regelbördan – och pengar för att göra detta – hjälper ju inte så länge bonden inte ser några regelförenklingar.

Jag bor i den lite vackrare delen av Sverige, i närheten av Norge. Där har vi väldigt länge jobbat med gränshinder i olika forum. Ett sådant forum för regelförenklingar borde vi ha även för svenskt lantbruk. Vi borde införa en regelförenklingskommission – annars har vi snart inga bönder kvar i vårt land.

Fru talman! Jag har lovat att jobba för tryggheten i vårt land. Att Sverige kan producera mat för landets livsmedelsförsörjning är en basal trygghet, men vi måste politiskt underlätta allt som vi kan underlätta i denna kammare och på regeringsnivå för att detta ska kunna ske.

Prot. 2020/21:144

18 juni

Svar på
interpellationer

Det är ren och skär orättvisa att svenska bönder producerar de mest högklassiga livsmedlen men bara har förutsättningar för ett ganska dåligt ekonomiskt resultat. Det är lite som att producera en flång ny V90 men bara få betalt för en begagnad Renault Clio.

Frågan kvarstår: När ska svenska bönder på gårdsnivå se att vår svenska livsmedelsstrategi ger effekt hos bönderna så att de kan producera mer?

Anf. 104 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Ann-Sofie Alm, för frågan!

Frågan är viktig på väldigt många sätt. Jag skulle vilja säga att vi genom att satsa långsiktigt och strategiskt på de gröna näringarna inte bara skapar förutsättningar för jobb och tillväxt på landsbygden utan att detta också är helt rätt givet den klimatutmaning vi har. Det här är branscher som på ett reellt sätt kan vara med och bidra också till andra branschers möjligheter till omställning. Därför känns det väldigt bra att vi för första gången någonsin har en livsmedelsstrategi på plats i Sverige.

En strategi är i och för sig till sin karaktär långsiktig, och därför är också målsättningarna i strategin långsiktiga. Mycket av det som är grunden för strategin handlar om att man ska öka lönsamheten i jordbruket – detta tror jag är vad den svenska bonden önskar sig mest av allt, inte minst givet den beskrivning som Ann-Sofie Alm gav, som det ju är lätt att hålla med om. Det finns många tankevarpor här, både hos konsumenter och hos andra.

Det kommer nu satsningar på forskning och innovation. Vi mer än fördubblar de medel som staten lägger till forskning och innovation, just när det gäller de gröna näringarna, med den senaste FOI-propositionen.

De samverkansarenor som skapas i och med livsmedelsstrategin innebär att stora och små aktörer i olika delar av värdekedjan, som är olika långt komna, tillsammans kan bidra till att hitta innovativa lösningar, inte bara när det gäller produktutveckling utan också när det gäller nya affärsmodeller och annat. Vi ser att detta bär frukt här och nu.

Det handlar också om satsningar på export. Att man har en bra lönsamhet och en högre förädlingsgrad, vilket är ett uttryckt önskemål i strategin, samt att man inte behöver producera kvalitet som en Volvo men få betalt som för en Clio bygger på att man får avsättning på en stor marknad som är beredd att betala för premiumprodukter, som Sverige faktiskt har och som kan produceras i större skala än för bara inom Sveriges gränser. Den strategiska satsningen för att hjälpa fler företag, framför allt små och medelstora sådana, ut på världsmarknaden är jätte viktig.

Jag skulle vilja säga att detta syns för bönderna redan nu, även om jag förstår att man tycker att det är frustrerande med regelkrångel och sådana bitar. Vi har i närtid sjösatt ett antal projekt för att göra det lättare.

Oaktat detta ser vi att vi faktiskt har positiva siffror på det mesta när det gäller lantbruket just nu. Man har trots pandemin ökat exporten med 6 procent från förra året. Nästan samtliga produktionslag har ökat sitt värde under denna period. Till och med mjölkinvägningen var, för första gången på hur länge som helst, större under det första kvartalet i år än vad den har varit tidigare. Jag ska inte säga att det är ett trendbrott, för det går inte att säga efter en invägning, men detta var inte väntat. Även där ser vi att det finns en efterfrågan på svenska produkter.

Trots många tankefel, som jag tror att vi alla till mans gör oss lite skyldiga till ibland när vi handlar, har vi medvetna konsumenter som faktiskt bidrar och gör skillnad just nu.

Branschen själv tog initiativ till märkningen Från Sverige. Den har fått ett enormt genomslag, mycket större och snabbare genomslag än något som jag tror att vi politiskt hade kunnat lagstifta eller reglera fram.

Konsumenter som ska välja i hyllan kan göra ett enkelt val. När man direkt ser att en vara är producerad i Sverige ser vi att man i hög utsträckning gör det valet. Den typen av incitament och förutsättningar att göra mer av tror jag är en outnyttjad potential i det fortsatta arbetet med att utveckla strategin.

Anf. 105 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Tack så mycket, ministern, för svaret!

Jag håller fullständigt med om att makten här ligger hos konsumenterna, men vi har också en väldigt stor makt att påverka förutsättningarna.

När det gäller lönsamhet är bondepraktikan ganska enkel. Moder natur och vädret bjuder på de förutsättningar som finns. Och precis som ministern säger får vi verkligen hoppas att det här är en trend som är startad och inte bara en enstaka företeelse.

Det är inte alls länge sedan som vi hade 2018 års torka och en 50-procentig skördenedsättning. Därför tror jag att det är klokt att vi i livsmedelsstrategin satsar på långsiktiga beslut och låter våra matproducenter få en sådan lönsamhet att de kan investera i framtiden, till exempel i vattenlagring för år med torka. Men svenska lantbruksföretagare är förpliktade att följa ett omfattande lagstiftnings- och regelverk gällande miljöfrågor, djurhälsa, djurskydd, livsmedelssäkerhet, markanvändning, vattenskydd, arbetsmiljö och kemikalieanvändning – jag kan göra en ganska lång uppräkningslista. Miljöhusesyn har visat att svenska bönders regelbörda har ökat med 120 procent på 20 år.

Svenska bönder levererar en trygg, säker och näringsrik mat, vilket svenska konsumenter förhoppningsvis nu har upptäckt så att de använder sin makt. Men vi får inte kväva producenterna under regelbördor. Därför skulle jag vilja veta, fru talman, hur ministern och regeringen ställer sig till den regelförenklingskommission som Moderaterna har föreslagit.

En annan jätte viktig fråga för att den svenska livsmedelsstrategin ska bli verklighet på riktigt är hur vi tacklar den våldsbejakande djurrättsaktivismen.

Fru talman! Jag skulle vilja fråga ministern vilka åtgärder regeringen tänker vidta för att nolltolerans ska råda mot dessa aktivister. Hela regeringen måste ju se allvaret med att matproducenter hotas till livet, skräms till tystnad och terroriseras tills de inte längre orkar bedriva sin verksamhet. Försvarsministern skulle kunna befästa att svenskt lantbruk är en självklar och skyddsvärd del i vår totalberedskap. Justitieministern borde kunna lägga skarpa förslag på riksdagens bord om höjda strafftider och hårdare straff för dem som är direkt involverade i aktionen men även de som har varit behjälpliga.

Fru talman! När tror ministern att vi kan klassa våldsbejakande djurrättsaktivism som ren och skär terrorism? Jag skulle också gärna vilja veta hur ministern tänker agera framåt för att vi ska få nolltolerans mot våldsbejakande djurrättsaktivism.

Anf. 106 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Ann-Sofie Alm, för uppföljande frågor!

Om vi börjar med reglerna tror jag att vi alla politiskt är väldigt besjälade av att kunna göra det enklare att vara företagare, oavsett bransch. Dock är det lättare sagt än gjort många gånger, inte minst för den grupp som jobbar inom de gröna näringarna och då kanske främst de som jobbar med matproduktion, alltså Sveriges bönder. Det beror givetvis på väldigt många saker, bland annat att man hanterar livsmedel. Livsmedlen ska vara säkra, de ska kunna spåras, man jobbar med djur och vi har en djurskyddslagstiftning. Man jobbar i verksamheter som är i nära samklang med naturen, vilket betyder att man behöver säkerställa att utsläpp och annat är reglerat. Det där tror jag är svårt att komma ifrån. Jag tror också att konsumenter mer och mer förväntar sig att det man köper är producerat säkert och av bra kvalitet.

Däremot tror jag att man kan göra mycket för att göra det enklare. Bara för att man ska ha verksamheter som är bra betyder det inte att man inte kan jobba med standardiserade processer, att man behöver söka hos många ställen och så vidare. Allt det där är sådant som jag tror att Ann-Sofie Alm menar att en regelförenklingskommission skulle jobba med. Jag har ingenting emot det. Men jag kan tänka mig att i princip alla uppdrag som en sådan nämnd eller kommitté skulle lägga ut är lagda på Tillväxtverket, på Jordbruksverket specifikt kopplat till livsmedelsproducenterna och på näringsministern rent övergripande för all näring.

Jag talar gärna vidare om konkreta sätt att göra det lättare, och jag tror att vi har samma ambitionsnivå.

Jag kan också konstatera att vi har samma ambitionsnivå när det gäller att det ska råda nolltolerans mot djurrättsaktivism. Jag utgår från att det är en självklarhet för de flesta människor att så ska vara fallet.

Den här regeringen har varit tydlig med att detta inte är acceptabelt och att vi borde ha infört åtgärder för att komma till rätta med det. Nu känner jag inte till statusen, för det är inte jag som hanterar detta, men jag tror att vi har ärenden på väg fram här men som inte har passerat ännu. Det handlar om alltifrån att man till exempel ska kunna tillåta kameraövervakning på en gård för att upptäcka, förebygga och kunna gripa individer. Men det handlar också om att se över brottsrubriceringar och straffskalor i det här sammanhanget. Sedan är justitieministerns område givetvis mycket större än bara den här frågan. Vi har gängkriminalitet och annat på agendan som gör att det är väldigt många lagstiftningsförslag som kommer nu, och det här är en del av dem.

Här kan vi konstatera att det rör sig om väldigt få individer, men de orsakar väldigt mycket skada. Och låt mig vara tydlig: Jag har ingen som helst acceptans eller tolerans för att man kränker näringsidkare på det sätt som ibland görs. Opinionsyttringar ska självklart tillåtas, men de ska göras på ett helt annat sätt och inte så här.

Jag vill ställa en fråga tillbaka till Ann-Sofie Alm. Jag uppfattar att Ann-Sofie Alm delar min bild att en av de viktigaste sakerna i det här sammanhanget handlar om att skapa lönsamhet för primärproducenterna och för de små aktörerna i kedjan. Här har vi Livsmedelsstrategin, och jag har redogjort lite grann för olika delar i den. Men ytterligare ett förslag, som kanske är det viktigaste utifrån ett lönsamhetsperspektiv, är det om implementeringen av UTP-direktivet. Där lämnade regeringen ett förslag till

riksdagen som ju Moderaterna först sa nej till, eftersom man inte lyssnade på vad vare sig LRF eller Livsmedelsföretagarna sa om vikten av detta. Nu har jag noterat att man accepterar detta. Men jag skulle gärna vilja veta hur Moderaterna tänkte där.

Prot. 2020/21:144

18 juni

Svar på
interpellationer

Anf. 107 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svar och för fråga!

Vi moderater är aldrig sämre än att vi kan ändra oss när vi får reda på saker och ting som förändrar bilden och den grund man står på. Här är det viktigt att man gör det. Jag skulle önska att ministern och regeringen också kunde vara lite mer följsamma när det gäller att snabba på hela Livsmedelsstrategin så att lönsamheten hamnar på gårdsnivå mycket snabbare, för det börjar bli bråttom.

Jag uppfattar att ministern tror sig förstå Moderaternas förslag gällande regelförenklingskommissionen. Jag skulle bara vilja påpeka att vi inte anser att det är Tillväxtverket som ska göra regelförenklarna. Här måste man jobba med uppföljning och analys tillsammans med de parter som finns inom näringarna, för det är de som berörs och det är de som kan berätta vad det är för fel. Går man via Tillväxtverket är det nästan som en ursäkt, eftersom de inte dagligdags befinner sig i verksamheten.

Fru talman! Jag skulle gärna vilja ställa en fråga gällande miljö tillstånd också. I dag tar det i genomsnitt tre år att få ett miljö tillstånd prövat. Renahav hemma i Sotenäs kommun är ett skolexempel på hur det inte ska gå till. Jag hoppas att ministern kan ta del av deras berättelser vid ett senare tillfälle.

Det här är akut och bråttom, för våra bönder får ju inte sluta att producera mat. Det är en livsviktig fråga.

Anf. 108 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! När frågorna är angelägna och spännande räcker tiden inte till. Jag har stor respekt för det, men jag tänker att vi kanske kan tala vidare om de här frågorna också utanför kammaren.

Jag börjar med den sista frågan, för det där är givetvis en viktig del. Det handlar om att skapa legitimitet för det arbete som vi gör och att vi kan visa att vi tar de problembeskrivningar som kommer upp här på allvar och försöker hitta sätt att lösa dem.

Just när det gäller detta exempel sa jag i mitt första anförande att vi i år har gett ett uppdrag till Tillväxtverket att titta på hur man effektiviserar och förenklar för företag inom livsmedelskedjan att anmäla eller ansöka om tillstånd för miljöpåverkande verksamhet. Det är specifikt utpekad givet den problematik som vi har sett. Det handlar om att ge förutsättningar för en effektiv och snabb ärendehantering. Jag förutsätter att myndigheten gör det i dialog med dem som är berörda, för det är sättet att få fram det bästa beslutsunderlaget.

Jag kan konstatera att det är jättebra att alla är villiga att ta till sig av konstruktiv kritik. Det är bra att Moderaterna till syvende och sist accepterade UTP. Jag kan bara hoppas på samma tema. Lönsamhet regleras av många saker. Vi har strategin och allt det vi har beskrivit i den. Mycket av det är långsiktigt, och en del är kortsiktigt. Den kanske viktigaste frågan för branschen var UTP. Nu får vi den på plats. Den förändrar styrkeför-

hållandena så att man kan få bättre betalt för den kvalitet man producerar – superviktigt.

Men vi har också utfodringen och förslaget om att kunna reglera den då skadorna på jordbruket blir för stora om man inte klarar av att lösa problematiken med samverkan. Där säger Moderaterna också nej.

Jag inser att jag inte kan ställa en fråga till Ann-Sofie Alm om detta, men jag hade hoppats att vi skulle kunna ha en konstruktiv diskussion om alla delar som påverkar lantbrukets förutsättningar. Det handlar både om att skapa lönsamhet och att vilja och orka göra den värdefulla insats som lantbruket gör för att vi alla ska få högkvalitativ mat på bordet varje dag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 23 Svar på interpellation 2020/21:767 om vildsvinsförvaltning

Anf. 109 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Ann-Sofie Alm har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att den svenska vildsvinsförvaltningen ska kunna trygga svensk livsmedelsförsörjning.

Vildsvinsfrågan är högaktuell, och det är oerhört angeläget att komma till rätta med de problem som vildsvin orsakar. För att göra jakten efter vildsvin enklare och mer effektiv har regeringen beslutat att tillåta nattriiktmedel och rörlig belysning vid jakt efter vildsvin. Regeringen har även den 22 april lämnat över en proposition, 2020/21:183, till riksdagen rörande utfodring av vilt, som ger länsstyrelserna möjlighet att i enskilda fall besluta om förbud eller villkor för utfodring av vilt.

Det så kallade vildsvinspaketet inom livsmedelsstrategin, som regeringen beslutade om 2020, ska bidra till att mer vildsvinskött når marknaden genom att underlätta köttets väg till konsument. Livsmedelsverket redovisade nyligen ett uppdrag med förslag på nationell lagstiftning för att möjliggöra för jägare att leverera vildsvinskött direkt till konsument.

Då många viltstammar fortsätter att öka, eller kvarstår på en hög nivå, är det viktigt med en fortsatt adaptiv viltförvaltning. Förra jaktåret uppgick avskjutningen till drygt 146 000 vildsvin, en ökning med närmare 34 000 skjutna vildsvin jämfört med året innan. En nationell förvaltningsplan för vildsvin är viktig för målet om en kontrollerad vildsvinsstam där skador på gröda och mark samt antalet trafikolyckor med vildsvin inblandade minskas.

Naturvårdsverket, som har det övergripande ansvaret för viltförvaltning, har på regeringens uppdrag tagit fram en nationell förvaltningsplan för vildsvin där resultat och åtgärds mål framgår. Naturvårdsverket ska minst vart tredje år, med start 2022, följa upp resultatmålen i förvaltningsplanen. Jag ser det som oerhört angeläget att de skador som orsakas av vilt minskar och har därför gett länsstyrelserna i uppdrag att revidera sina förvaltningsplaner efter Naturvårdsverkets övergripande förvaltningsplan.

För mig är frågan om svensk livsmedelsförsörjning mycket viktig liksom även att de skador som orsakas av vilt begränsas.

Anf. 110 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Varmt tack, ministern, för svaret!

Vildsvinen orsakar nästan 700 000 trafikolyckor varje år. De utgör en betydande kapitalförstöring i form av sönderbökade gräsmattor på fotbollsplaner, på golfbanor och i villaträdgårdar – för att inte tala om lantbruket.

Den svenska vildsvinsstammen måste minskas radikalt. Vildsvinen kan inte längre marginaliseras som ett isolerat landsbygdsproblem eller ens ett isolerat svenskt landsbygdsproblem. De har helt enkelt blivit för många, och det är nu helt uppenbart att lantbrukare och jägare inte ensamma kan lösa problemet.

Jag är glad att vi i riksdagen är överens med regeringen om de förbättringar som har gjorts på jaktområdet gällande vildsvin, till exempel när det kommer till det som ministern nämnde: nattribitel och rörlig belysning vid jakt. Jag är av den bestämda uppfattningen, fru talman, att vildsvin passar bättre på en kolbäddsgrill än i grillen på en bil.

Jag är också glad över att Moderaterna har drivit på frågan om att det ska bli lättare för jägare att kunna leverera vildsvinskött direkt till konsument. Det är ingen jägare som jagar djur utan att vilja ta hand om djuret, och därför kommer lättnader av både kostnader och administration med testning av köttet att göra att mer kött kommer på tallriken och att vildsvinsstammen kan minska något.

Fru talman! Vildsvinen bökar sönder stora kapital för våra lantbrukare. SLU beräknade 2015 att det uppgick till cirka 1,1 miljard kronor. Sedan dess har vildsvinsstammen och kostnaderna för sönderbökningsen ökat dramatiskt.

Jag har den stora lyckan att bo i den lilla vackra del av Sverige, i västra Sverige, som ligger mitt emellan två kuster – vi har Västerhavet, och vi har Vänerhavet. Jag bor alltså i gränslandet till Norge. Norge rasar just nu mot oss svenskar eftersom vår dramatiskt ökade vildsvinsstam väller över gränsen utan att de kan stoppa den. Det orsakar såklart stora skador även på andra sidan gränsen.

Norge har klassat vildsvin som en invasiv art. Jag undrar därför, fru talman: Vad tänker ministern om att göra som Norge och klassa vildsvin som en invasiv art? Eller vilka svar tänker ministern ge till norrmännen, som just nu riktar ilska mot sitt grannland, mot oss?

Jag tänker att det kanske kan finnas fog för att uppmuntra mer jakt på vildsvin genom ekonomiska incitament till jägare och markägare i norra Västra Götaland, i gränslandet till Norge.

Anf. 111 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Ann-Sofie Alm, för frågan! Nu känner jag bara att jag måste kontra när det gäller vem som bor vackrast i landet. Jag bor i Halland, som är Sveriges framsida. Det vill jag även ha sagt i sammanhanget.

Någon av oss har fel siffra i papperen, och jag tror att jag har rätt: 7 000 viltolyckor per år orsakas av vildsvin. Det är ganska stor skillnad, så jag kände att jag ändå ville markera den.

Med det sagt: Detta är givetvis ett jättestort problem. Det står för väldigt stora kostnader både inom ramen för trafikolyckor och inom ramen

för de skador som vildsvinen åstadkommer på jordbruksmark. Det råder ingen tvekan om det.

Därför har vi också vidtagit ett stort antal åtgärder, och vi tickar egentligen på med nya åtgärder så fort vi har kvalitetssäkrade sådana att lägga på bordet. Bland de första beslut jag fattade som minister var att lägga fram förslagen om att man i princip skulle kunna jaga vildsvin dygnet runt, året runt med undantag av den period då suggorna får ungar. Bortsett från det är det egentligen helt möjligt när som helst.

Till det behöver man koppla incitament att jaga vildsvin. Där delar jag Ann-Sofie Alms analys: Det bygger på, särskilt om man vill öka incitamentet, att det finns avsättning för köttet. Därför gav vi ganska snart efter det ett antal uppdrag till Livsmedelsverket och andra att ta fram förslag på vilka åtgärder som krävdes för att vi skulle kunna realisera mer vildsvinskött direkt till konsumenterna. Det handlar både om att den enskilda jägaren ska kunna sälja vissa volymer direkt och om att slussa det via viltanläggningar. Det handlar också om vad som krävs för att den offentliga sektorn skulle kunna driva en del av utvecklingen, exempelvis via skolmåltider servera vilt för att tidigt lära våra barn att vilt är ett klimatsmart och gott alternativ att välja.

Jag tror att många tänker att vildsvinskött inte är så gott. Jag tror också att många kanske någon gång – så var det för mig – har fått en bit och försökt tillaga den, och så blev det inte alls gott. Vilt och vildsvin kräver ju precis som allting annat att man vet vad man gör när man tillagar det.

Vi behöver alltså både utbilda för att skapa efterfrågan och göra det möjligt att slussa de här systemen. Min bild är att vi har nu har de förslag på gång som krävs för detta.

Det kanske meckigaste i sammanhanget är att säkerställa att vi har register. Det främsta skälet för register handlar om spårbarhet. Här kommer vi till det sista förslaget som vi fattade beslut om så sent som för någon eller några veckor sedan, nämligen att vi från statens sida nu subventionerar trikin- och cesiumtester. Det är en viktig del i detta, inte för att kostnaden är stor men för att man då verkligen visar hur viktigt det är att det inte finns hinder, varken stora eller små, för att ha en politik som innebär att vi får ned stammarna. Det är centralt och angeläget.

Sedan har jag givetvis noterat Norges irritation över den stora vildsvinstammen i Sverige. Jag kan absolut ha respekt för den. Men för att börja med detta med invasiv art är det så att Sverige redan 1987 tog beslut om att vi inte skulle se vildsvin som en invasiv art, givet att vi haft den i vår fauna historiskt. Invasiv art betyder att man inte har eller har haft en art i sin fauna och bestämmer sig för att den inte ska komma in. Någonstans känns det lite grann som att det tåget har gått.

När det sedan gäller frågan om Norge och vad jag säger till Norge säger jag så här, och nu utökar jag det lite grann från att bara handla om vildsvin: Jag är djupt bekymrad över det nordiska samarbetet och dess förmåga att hantera en kris. Jag tycker att det är ett större bekymmer att man hindrar pendling både för arbete och handel över gräns så som har skett under pandemin än vad kanske vildsvinen i sig är. Norrmännen är dock välkomna att komma hit och jaga dem.

Anf. 112 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Jag är säker på att norrmännen gärna kommer hit och jagar vildsvin.

Vi talade förut om utfodring. Den svenska livsmedelsstrategin har än så länge varit lite som en åtel men tyvärr bara gött myndigheterna i Sverige. Vi har ännu inte sett den ökade lönsamheten på gårdsnivå. Därför är det naturligtvis viktigt att se till att skadedjur och rovdjur omfattas av lagstiftning som gör det möjligt att bedriva jord- och lantbruk i Sverige med god lönsamhet. Det som försvårar en ökad livsmedelsproduktion och en bättre lönsamhet måste vi med gemensamma krafter, både här inne och i Regeringskansliet, verka för att det försvinner.

Vargen är en annan försvårande faktor för att få lönsamhet i djurhållning och trygghet vid löshunds jakt och för att slippa vaka nätterna igenom och vakta lamm och får. Vi moderater vill minska vargstammen till lägsta möjliga nivå som är beslutad, det vill säga 170 djur. Det är samma sak med vildsvinen: När de blir för många gör de stor skada, och därför behöver jakten underlättas. Det behöver bli enkelt att göra sig av med köttet, precis som ministern säger.

När det gäller att utbilda för att öka efterfrågan har vi alla hört att ett äpple om dagen gör gott för magen. Det budskapet fungerar. Att få upp intresset för mat från närområdet redan i unga år är väldigt viktigt, så vi kanske kan skapa en ny slogan: Det ska vara lugn och ro i skolan men vara vilt på menyn. Kan det vara någonting, kanske?

Fru talman! I de vackra kustmarkerna – de vackraste, där jag bor – ligger Munkedals kommun. Den är inte stor till ytan, men vi har en fjord som går rakt igenom kommunen och därtill nästan 500 sjöar. Runt dessa sjöar växer en ogenomtränglig vass. Den är ganska svår för jägarna att komma igenom, även på dagtid. Därför skulle det underlätta oerhört mycket för jägare och markägare om de kunde använda drönare med kamera i jakt efter vildsvin. Jag skulle därför vilja fråga statsrådet hur regeringen ser på att underlätta vildsvinsjakt med hjälp av drönare med kamera.

Fru talman! Det är uppenbart att svenska bönder behöver bättre konkurrenskraft gentemot övriga länders bönder. Från politiskt håll måste vi kunna enas om detta och hjälpa i stället för att stjälpa. Grunden är att lönsamheten måste öka. Om bönderna måste plöja ned stora pengar som en dålig viltförvaltning orsakar har vi misslyckats.

Vi moderater har föreslagit en regelförenklingskommission därför att det behövs. Vi har också föreslagit, och fått gehör för av en majoritet här i riksdagen, att flytta viltvårdsfrågorna från Naturvårdsverket till en ny viltvårdsmyndighet. Det har gått ganska lång tid sedan det beslutet fattades här i riksdagen, så jag vill fråga ministern hur planeringen inför inrättandet av denna nya viltvårdsmyndighet ser ut, hur långt man har kommit och när vi kan se denna viltvårdsmyndighet på plats.

Anf. 113 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tänker att det inte finns mycket som är så enkelt i svensk politik som att tycka att vi har för mycket vildsvin. Jag vet faktiskt inte någon – jag har i alla fall inte mött någon så här långt – som inte delar den bilden. Jag tycker också att regeringen på ett väldigt tydligt sätt har visat att man är beredd att agera. Självklart ser vi till att det är kvalitets-säkrade, rättssäkra beslut som vi fattar, och det tar sin lilla tid. Vi ser till

att det finns register och att man inte slarvar med någonting som kan vara hälsofarligt för konsumenterna. Dåliga beslut skulle kunna äventyra den positiva utveckling som vi vill ha här, så det är lite viktigt. Vi jobbar på med de frågorna.

Jag är också väldigt öppen i alla debatter och dialoger jag har när jag möter intressenter med att jag gärna tar in nya förslag. Jag har noterat att LRF, tror jag, lyfter fram förslaget om drönare, och vi tittar på det. Det är förenat med stora svårigheter men är absolut värt att titta på, kanske.

Det enda förslag jag har sagt blankt nej till är faktiskt skottpengar, av den enkla anledningen att all evidens från andra länder där detta har testats på andra djurslag visar att slutresultatet blir mer av det som man har skottpengar på. Då får du helt motsatta incitament. Då vill du föda upp för att kunna skjuta av och plocka in en peng. Det absolut tydligaste exemplet är när man försökte sig på detta med skallerormar i Indien. Det blev en fullkomlig katastrof. Det är ett verktyg som har provats och som inte funkar, och därför ska vi inte ha det.

Låt oss i övrigt diskutera vilka alternativ som finns. Är de rimliga och lämpliga kommer vi att införa dem.

En av de frågor som är viktiga i sammanhanget är utfodringsdirektivet, som jag nämnde i vår förra debatt. Jag kan väl plocka in det här också.

LRF, som är den organisation som företräder de lantbrukare som uppger att de har enorma skador på sin egendom, menar att detta är väldigt kostsamt och att det här med utfodring inte alltid funkar. Regeringen skickade därför först ett förslag till riksdagen, som röstades ned, om att man skulle ha ett förbud mot utfodring som man sedan skulle kunna göra undantag från. Det sa riksdagen nej till. Bland annat Ann-Sofie Alms parti gjorde det. Man sa: Vi förstår att detta är ett problem, men vi vill ha en omvänd ordning. Vi vill att det ska vara tillåtet, men man ska kunna införa förbud. Då tog vi fram ett förslag enligt den principen, ett sådant förslag som riksdagen hade beställt, och skickade det till riksdagen. Då säger Moderaterna fortfarande nej.

I den förra interpellationsdebatten kunde jag inte ställa en fråga till Ann-Sofie Alm om detta, men då passar jag på nu:

Vilka är bevekelsegrunderna för att man inte lyssnar på bönderna? Självklart ska man i första hand samverka – det säger också den lag och det förslag som ligger på bordet – men i de fall där det inte fungerar med samverkan ska länsstyrelserna kunna säga att det under vissa förutsättningar och i vissa områden för vissa djurslag, givet de skador som finns på antingen trafik eller jordbruk, är det förbjudet under den här perioden eller under de här betingelserna. Vad är skälet till att Moderaterna inte ställer upp på det förslaget givet den höga svansföring som jag noterar att Ann-Sofie Alm har kring Moderaternas ambitioner och vilja på det här området? Det är antagligen en av de mer konkreta saker som skulle kunna spela lite roll.

När det gäller viltmyndigheten har vi debatterat den flera gånger tidigare. Jag tänker att jag möjligen får tillfälle att säga något mer om den i min avslutande replik, men svaret på frågan är samma som förra gången vi diskuterade den att det pågår en beredning och att det mig veterligen inte finns någon finansiering i nuläget. Det gör det inte heller i Moderaternas motioner, har jag noterat.

Anf. 114 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Stort tack till ministern för svar!

När det gäller frågan som ministern ställer är det förslag som kom tillbaka till riksdagen inte rättssäkert, och det träffar fel. Det korta svaret är väl att vi skulle vilja se en större utredning för att detta ska träffa rätt. Jag tror att vi behöver jobba tillsammans med den frågan.

När det gäller viltförvaltningen och att den inte skulle vara finansierad kan man också se den som en beställning från riksdagen eftersom det finns ett beslut om detta. Det brukar ordna sig med finansieringen om en regering verkligen vill genomföra det som riksdagen har beslutat.

Fru talman! Jag tror faktiskt att statsrådet Jennie Nilsson har väldigt goda intentioner. Jag förstår också att det är oerhört svårt att försöka förbättra och agera i rätt riktning när man sitter fastlåst och bakbunden i en regering med Miljöpartiet. Det är kanske en förmildrande omständighet när det gäller att vi inte kommer fram fortare med att få till lönsamhet på gårdsnivå, men det hjälper inte de svenska bönderna. Här behöver vi jobba mer långsiktigt och tillsammans i breda politiska överenskommelser som är hållbara över tid även inom vildsvinsförvaltningen.

Jag tänker att det här är en alldeles för viktig fråga om svensk livsmedelsproduktion för att man ska stå till svars och behöva göra krumbukter i förhållande till ideologiska inspel i en regering som kanske vill åt ett annat håll egentligen.

Svensk livsmedelsförsörjning är otroligt viktig. Den är livsviktig nu och i framtiden.

Anf. 115 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Först vill jag vara tydlig mot Ann-Sofie Alm med att hela regeringen står bakom den livsmedelsstrategi som är lagd på bordet för att stärka svensk livsmedelsproduktion. Hela regeringen står också bakom de övriga initiativ som är tagna, ofta utifrån lantbrukarnas upplevda problem med lönsamhet eller annat kopplat till UTP-direktiv eller utfodringsssystem och som är skickade till riksdagen.

Jag kan också konstatera att det är bra att man funderar på rättssäkerheten i ett förslag, men nu är det här förslaget ett förslag som har passerat Lagrådet innan det har kommit hit. Jag noterar också att Moderaterna inte har några större problem med att ta utskottsinitiativ och ibland föreslå att man ska besluta lag direkt i riksdagen.

För alla som liksom jag och, tror jag faktiskt, Ann-Sofie Alm, är lite av old school-politiker – vi är politiker för att vi på riktigt vill förändra världen till det bättre och vara konstruktiva i alla delar – är det politiska klimat vi har rent allmänt i nuläget besvärande. Jag upplever att spelteori är det som styr. Jag är förvånad över och besviken på Moderaterna både när det gäller UTP:n och utfodringsdirektivet. Jag tycker att det här är frågor som vi har talat om, haft underhandsdiskussioner om och lyssnat in, och sedan står man inte för det.

Om vi nu ska spekulera i vad som är skälet till varför andra partier gör som de gör kan jag inte låta bli att tänka att ni har order uppifrån att oavsett vad regeringen skickar till riksdagen ska ni fälla det om ni kan – oavsett om det är bra eller inte och oavsett om det drabbar näringen eller inte. Det är inte ett klimat som gynnar Sveriges bönder.

Jag hoppas att vi gemensamt kan hitta tillbaka till ett bättre och mer konstruktivt politiskt arbete som syftar till att på sista raden absolut kunna vara oense i sak men att framför allt sätta Sveriges bästa främst.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 24 Svar på interpellation 2020/21:774 om patent och immaterialrättsskydd på vaccin mot covid-19

Anf. 116 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Lorena Delgado Varas har frågat mig om jag kommer att verka för att Sverige ska stötta förslaget som presenterats i Världshandelsorganisationen, WTO, om ett undantag från det immaterialrättsliga regelverket vad gäller vaccin mot covid-19 samt om jag kommer att verka för att Sverige i samarbete med till exempel andra nordiska länder ska ha en gemensam vaccinproduktion och en gemensam vaccinforskning.

Jag delar Delgado Varas syn att det primära målet är att bekämpa pandemin. Det är en fråga om internationell solidaritet, och ingen är säker förrän alla är säkra. Sverige har därför varit pådrivande i arbetet med att säkerställa global tillgång till vaccin mot covid-19, såväl politiskt som finansiellt. Det visar inte minst engagemanget inom det internationella vaccinsamarbetet Covax, där Sverige med ett bidrag på 2,45 miljarder är världens största finansör per capita. Den 25 maj 2021 presenterade regeringen dessutom en plan om att öka antalet donerade doser till minst tre miljoner för att bidra till EU:s donationsmål om 100 miljoner doser under 2021.

Regeringen kommer att fortsätta arbeta för att säkerställa att vi får ut så mycket vaccin som möjligt till så många som möjligt så snabbt som möjligt. Det största hindret i dag är dock inte immaterialrätten utan snarare den bristande produktionskapaciteten och de exportrestriktioner som flera länder tillämpar.

Immaterialrätten medger redan i dag inom ramen för Tripsavtalet för länder att under folkhälsokriser, liksom en pandemi, använda sig av så kallade tvångslicenser för inhemsk produktion. Få länder har dock utnyttjat denna möjlighet. En förklaring till det är att flera vacciner är tekniskt krävande och svåra att producera.

Även under pandemin har immaterialrätten varit en viktig drivkraft för forskning. Med detta i beaktande är EU i dag inte berett att helt åsidosätta den roll som immaterialrätten har spelat för att det på rekordtid har tagits fram vacciner som nu kan distribueras.

Att ta bort patentskyddet ger heller inte mer vaccin här och nu. EU har nu inom WTO tagit fram ett eget initiativ för handel och hälsa och därmed föreslagit en väg framåt för att öka produktionen av vacciner. Det handlar bland annat om att minska exportrestriktionerna och att underlätta att Tripsavtalets system för tvångslicenser används. Vi välkomnar dock EU:s stats- och regeringschefers uttalande från maj om att EU bör vara öppet för att diskutera vilken effekt en så kallad waiver kan ha för den globala vaccintillgången.

För att säkerställa en global tillgång på vaccin behöver vi handel som fungerar. Vi i Sverige har under hela krisen motsatt oss exportrestriktioner såväl inom EU som globalt. Länder som håller inne på vaccin måste dela

med sig. Vi har därför lagt fram egna konstruktiva förslag inom EU om hur vi kan undanröja handelshinder på läkemedel och medicinska varor.

EU är en av världens största vaccinproducenter, och enligt EU-kommissionen har över 600 miljoner doser av vaccin mot covid-19 producerats i EU. 50 procent av dessa, 300 miljoner doser, har exporterats till drygt 90 olika länder. Samtidigt kan man konstatera att andra stora producentländer som USA och Storbritannien har olika typer av handelsbegränsningar på vaccin.

WTO:s nya generaldirektör Ngozi Okonjo-Iweala har tagit ett uppmärksammat initiativ att samla världsledare och vaccinindustrin för att söka hitta lösningar på frågan om tillräcklig vaccintillgång och fördelning genom exempelvis att utbilda och vidareförmedla kompetens.

Hennes så kallade tredje väg har fått allmänt stöd. Syftet är enligt min bedömning att vidareförmedla kompetens och öka produktionskapaciteten, att stödja Sveriges och EU:s initiativ om handel och hälsa och föra ett motstånd mot exportrestriktioner. WTO:s generaldirektörs förslag ligger därmed nära etablerad svensk position.

Medan vi vaccinerar oss ut ur pandemin behöver vi samtidigt rusta oss för framtiden. Den globala kris som drabbat oss har tydliggjort att det krävs internationellt samarbete för att snabbt kunna tackla kommande pandemier.

Regeringen ser möjligheter att förbättra pandemiberedskapen och samtidigt stärka Norden som globalt ledande life science-center och life science-region genom ett fördjupat nordiskt samarbete. Därför tog Sverige initiativ till en nordisk ministerdialog den 9 juni, där jag och näringsminister Baylan, tillsammans med nordiska kollegor, diskuterade möjligheterna till nordisk samverkan för långsiktigt stärkt innovations- och produktionskapacitet för vaccin och biologiska läkemedel. Sverige förde inför mötet fram ett förslag om att ländernas respektive innovationsmyndigheter under 2021 tillsammans ska genomföra en pilotstudie. Ministermötet gav i uppdrag att på tjänstemannanivå tillsammans utveckla ett mer detaljerat förslag.

Anf. 117 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Jag tackar handelsminister Hallberg för svaret. Jag tycker att det är positivt att man ser över hur man skulle kunna samarbeta kring vaccinproduktion i Norden. Det var faktiskt också ett förslag vi lade fram med Nordisk grön vänster i Nordiska rådet.

Jag har tidigare skrivit en interpellation angående patenträttigheter och covid-19-vaccin. En anledning till att jag tar upp detta igen är att jag vill uppmärksamma att Covaxsystemet, där de rika länderna solidariskt ska dela med sig av sina vacciner, är ett misslyckat system. Av de 2,5 miljarder vaccindoser som hittills har administrerats över hela världen har Covax svarat för mindre än 4 procent. Endast 0,8 procent av befolkningen i låginkomstländer har fått sin första dos. De här siffrorna har uppdaterats i dag.

Ja, Sveriges bidrag är viktigt. Men egentligen är det här ett strukturellt problem. Det finns studier som visar att om man hade distribuerat till rätt grupper globalt hade dödligheten på grund av viruset halverats. Dessutom är det fortfarande så att produktionen inte räcker till och distributionen är bristfällig. Här spelar patenträttigheterna roll. Det är inte meningen att

enbart höginkomstländer som har vaccinproduktion eller som har råd ska vara de som till stor del blir vaccinerade.

Det vi ser nu är att nya varianter av viruset sprider sig snabbt. Det finns såklart risk för att fler varianter, mer dödliga sådana, uppstår. Därför är det viktigt att öka produktionen. För det behövs inte bara en lösning, utan flera. Covax är en väg, men den är inte rättvis eller effektiv. Det som behövs är insatser längs hela produktionskedjan, så att produktionen inte avstannar på grund av restriktioner och så vidare. Men vi måste också undanröja rättsliga och avtalsmässiga hinder som finns för att fler länder ska kunna producera vaccin. Att ha en plan för detta inför nästa pandemi är något som måste genomföras. Vi kan inte låta den globala folkhälsan bero på om patenträttigheterna pausas eller inte.

Regeringen har fått flera tillfällen att ställa sig bakom förslaget om att pausa patenträttigheterna men gång på gång valt att säga nej, samtidigt som land efter land inser att det krävs en breddning i produktion och distribution och därför byter fot när det gäller patenträttigheterna, till exempel USA, Frankrike och i dagarna även EU-parlamentet. Trots att EU-parlamentet röstat för att pausa patenträttigheterna ställer sig EU-kommissionen och den svenska regeringen mot detta.

Ministern ger samma argument som EU-kommissionen, det vill säga att immateriella rättigheter inte leder till ökad tillverkning av vacciner som behövs för att motarbeta covid-19. Men sanningen är att det just nu finns tillverkare med kapacitet att producera mer vacciner och andra läkemedel vid fabriker i Bangladesh, Kanada, Danmark och Indien, för att nämna några länder. Men de kan inte bidra, eftersom de inte har rätt licenser. Patent är alltså ett hinder för dem här och nu. I stället för att försöka uppdatera tvångslicenssystemet är det enklare att gå på Indiens och Sydafrikas förslag om att pausa patenträttigheterna.

Anf. 118 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Lorena Delgado Varas och jag är helt överens om att vaccinet är vår väg ut ur pandemin och att vi måste vara fullt solidariska i denna situation. Det är naturligtvis först när hela världen är vaccinerad som vi alla är säkra. Att vi alla bidrar till pandemibekämpningen är en fråga om internationell solidaritet.

Därför har Sverige, som jag nämnde tidigare, sedan pandemins utbrott motsatt sig exportrestriktioner, som försvårar distributionen. Det är också en viktig fråga. Man kan vara stolt över att EU har exporterat hälften av sin produktion till hela världen. Men det finns också starka röster i EU för att förhindra detta – först ska EU tillse att alla medborgare inom EU får del av den produktion som sker där, och sedan ska man kunna exportera. Det är helt fel väg att gå. Sverige och några få andra länder i EU har senast i dag röstat nej till att förlänga dessa exportrestriktioner. Det är också en fråga om solidaritet.

När det gäller Covaxsamarbetet håller jag med Delgado Varas om att det absolut finns möjlighet till förbättring av systemet och att det är bråttom. Det är den dialogen som jag för med läkemedelsbolagen, fru talman. Det handlar mycket om att tillsammans med läkemedelsbolagen, olika stater och regioner och WTO sätta press, så att Covaxsamarbetet fungerar bättre. Det är inte fulländat i dag, men det är det vi har. Vi måste ha ett

internationellt system för att kunna bidra och distribuera de bidrag som finns. Sverige är som sagt världens största bidragsgivare per capita.

Pandemin är en nödsituation, fru talman. Vi hade inte stått här i dag utan munskydd om vi inte hade haft vaccinet. Vi hade faktiskt inte haft den här möjligheten att lätta på restriktioner utan vaccinet, som har tagits fram i rekordfart. För ett år sedan trodde vi att det sannolikt skulle ta tre, fyra eller upp till fem år att få ett vaccin på plats. Nu har vi haft stora starka läkemedelsbolag som med den styrka man har byggt upp i företagen klarat att ta fram vaccin snabbt, faktiskt på mindre än ett år. Det är ju rekordartat. Det handlar om komplicerade och nya produktionstekniker, framför allt när det gäller de i Sverige aktuella Pfizer- och Modernavaccinerna. Det innebär att det också är komplicerat att producera dessa nya vacciner.

Då kommer jag till frågan om att släppa på patentskyddet för läkemedelsbolagen och gå för långt där. Vi ska absolut diskutera om det immaterialrättsliga skyddet kan justeras i nuläget, för det är inte absolut. Vi tror att de farhågor som har tagits upp i diskussionen om WTO kan hanteras genom flexibilitet. Vi behöver se över om tvångslicenserna och den typen av mekanismer fungerar. Men hittills har möjligheten till tvångslicenser inte utnyttjats i den utsträckning den borde.

Många anser att processen är för komplicerad och måste förenklas. Där är jag helt ense med Lorena Delgado Varas. Detta ska inte vara ett hinder. Men vi behöver också se till att vi utbildar länder som har produktionskapacitet, så att de klarar att distribuera men framför allt producera det här vaccinet, vilket är komplicerat. Det finns faktiskt läkemedelsbolag som frivilligt har släppt på sina patent. Men man har ännu inte kunnat starta produktionen av dessa, till exempel Modernas läkemedel, eftersom det är en så komplicerad process.

Det här är en svår fråga. Jag håller helt med om att vi ska vara solidariska, men det finns inga enkla svar. Släpper vi för mycket på patentskyddet är vi i en mycket svårare situation i nästa pandemi när det gäller att få läkemedelsbolagen att våga riskera så mycket som det handlar om finansiellt för att ta fram ett vaccin på rekordtid.

Anf. 119 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Jag instämmer delvis i ministerns beskrivning, men inte helt. Sanningen är att en pausning av patenträttigheterna inte bara skulle leda till ökad produktion, där fler kan vara med och bidra, utan också till en ökning av tekniköverföringen och export utan oro för restriktioner.

Jag vill passa på att slå håll på en myt. Om man tillfälligt avstår från patentmonopolet kommer det att ge negativ påverkan på all framtida innovation för att utveckla vacciner och läkemedel, påstås det. Läkemedelsföretag och deras lobbygrupper hävdar att det skulle skapa problem när det gäller att främja innovation om man avstår från sådana monopolrättigheter under en förödande global pandemi och att det skulle äventyra framtida medicinsk innovation och göra oss mer utsatta för sjukdomar. Men det är inte sant att forskare inte skulle ha något intresse av att utveckla livräddande vacciner och läkemedel utan löfte om patentmonopol. Jag tycker att den frågan måste utredas mer.

Jag kan inte låta bli att understryka att offentliga medel är det som har drivit fram utvecklingen av läkemedel, vacciner och teknik som behövs för att behandla covid-19. Offentliga pengar bör användas för allmänhe-

tens bästa och inte för att i första hand underlätta och öka läkemedelsföretagens vinster.

Europeiska kommissionen har heller inte krävt att läkemedelsföretagen ska bli bättre på att avstå från att använda offentliga medel eller på något sätt ge tillbaka de investerade offentliga medlen till folket. Man måste lyfta fram hur mycket staterna ändå har investerat för utvecklingen av vacciner. Det är inte så att läkemedelsföretagen har stått för utvecklingen av vacciner.

Däremot har man varit väldigt bra på att tillämpa forskningen och att starta produktionen. Där har våra företag här i Sverige till exempel gjort ett jättebra arbete. Men utvecklingen av vaccin och läkemedel är oftast offentligt finansierad. Det måste man ha med sig i diskussionen.

Anf. 120 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Det är helt riktigt som Lorena Delgado Varas säger. Det har varit en samverkan med offentliga medel och de privata medel som finns i läkemedelsföretagen för att snabbt kunna finansiera vaccinframtagningen som har gått så fort.

Just i det här läget är det ett gemensamt risktagande som man gör från stater, EU:s sida och från de europeiska läkemedelsbolagen. Det hade inte funnits någon som hade kunnat utnyttja kompetensen från tillämpad forskning som Lorena Delgado Varas nämner och ta fram de effektiva vaccinen om inte läkemedelsföretagen hade funnits där i botten.

Vi har varit med och finansierat det från regeringars sida med offentliga medel. Men det bygger på att vi har ett antal läkemedelsbolag som är livsdugliga och handlingskraftiga och som medfinansierar detta.

Det är ett ömsesidigt beroende, som Delgado Varas också beskriver. Jag skulle vilja trycka på att det ena förutsätter det andra. Offentliga medel har varit viktiga i framtagandet.

Jag tror inte att vi är så oense egentligen i själva frågan. Det handlar om att vi måste vara flexibla i det här läget. Vi måste se på alla möjliga lösningar.

Jag understryker, som jag ofta har gjort i det här sammanhanget, att det handlar om att ha en dialog med läkemedelsbolagen, EU-kommissionen i det här fallet och kanske också med enskilda regeringar.

Det handlar om att försöka att hitta en lösning tillsammans. Det är precis den lösning som WTO:s nyttillträdda generaldirektör driver. Hon för nu diskussioner med industrin. Just nu sker ett samarbete och licensiering på global nivå.

Det är där vi måste lägga det för att utbilda de produktionsenheter som finns runt om i världen och också sätta upp nya produktionsenheter i Afrika och Asien där det inte finns en närproduktion av vaccin.

De här dialogerna förs också med företag globalt om till exempel licensiering för Astra Zeneca och Johnson & Johnson i Indien, Sydafrika och Ryssland.

Det här är ett exempel på någonting som jag tror är helt avgörande i det här läget. Det är bråttom. WTO sitter kanske på nyckeln till det som WTO:s generaldirektör kallar för den tredje vägen.

Man har till och med beslutat att man ska inleda textbaserade förhandlingar där Sydafrikas och Indiens så kallade waiverförslag ingår. EU är beredd att diskutera alla förslag. Det måste EU vara i det här läget, och det gäller även waiverförslaget. Det står den svenska regeringen bakom.

Det handlar om att se vilka konkreta effekter en så kallad waiver, ett tillfälligt borttagande av patenträtten, kan få på den globala vaccintillgången. Det är viktigt att lyfta det till en global nivå, en multilateral nivå, inom ramen för WTO.

Vad Sverige gör är viktigt. Vad EU gör är ännu viktigare, för det är större. Men det handlar framför allt om vad vi gör globalt sett. Där är EU-kommissionen väldigt inriktad på att jobba inom ramen för WTO.

EU-kommissionen presenterade nyligen i maj ett konstruktivt förslag. Det är en bred ansats liksom WTO:s svar om coronakrisen. Det förslaget ligger väl i linje med svenska intressen.

Fru talman! Sista ordet är inte sagt här, utan vi måste vara flexibla. Jag vill komma tillbaka till detta. Att tvinga fram ett borttagande av immaterialrätten mot läkemedelsbolagens vilja tror jag kan skada på lång sikt. Detta kräver dialog inom ramen för det multilaterala samarbetet.

Anf. 121 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Dialoger har man haft väldigt länge. Jag tänker närmast på hiv-läkemedlen som behövde produceras globalt. Där var läkemedelsföretagen inte villiga att släppa patenten.

Många vårdorganisationer, läkarorganisationer och länder lyfter fram att detta ändå är ett av benen till en ökad produktion och förberedelse för framtida krisplaner. Den så kallade tredje vägen innehåller bland annat ett förslag om att förenkla användningen av tvångslicenser enligt Tripsavtalet som tillåter regeringen att agera under en folkhälsokris, vilket detta är.

Det finns betydande hinder för att göra tvångslicenser till en praktisk lösning på den allvarliga leveransbrist som finns just nu. Forskare i Storbritannien publicerade nyligen en omfattande juridisk analys om Tripsundantagsförslaget. De konstaterade att befintliga Tripsflexibiliteter om tvångslicensering inte är kapabla att hantera den nuvarande pandemikontexten på ett användbart sätt.

När regeringarna använder sig av tvångslicenser riskerar de ändå långa juridiska processer efter att ha blivit stämnda av läkemedelsföretagen. Det händer just nu.

För att summera kräver den globala folkhälsokrisen som orsakats av covid-19 olika element – där är vi överens – för att påskynda processen, minska lidandet och stoppa isoleringen och dess konsekvenser.

Jag upplever tyvärr att regeringen väljer att skydda läkemedelsföretagens vinster i stället för att skydda den globala folkhälsan.

Anf. 122 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Jag måste börja med att motsätta mig den sista kommentaren från Lorena Delgado Varas.

Det handlar inte om att skydda läkemedelsbolagens vinster på kort eller lång sikt. De är naturligtvis viktiga för att läkemedelsbolagen ska vara handlingskraftiga och kunna bygga en organisation så att vi får vaccin för framtida pandemier.

Vad det handlar om är att skydda världens befolkning. Det har vi ett ansvar för i den svenska regeringen. Jag skulle vilja säga att Sverige är ett av de mest ansvarstagande och solidariska länderna.

Jag återkommer till våra bidrag till Covaxsamarbetet och vår konstruktiva dialog för att ständigt förbättra det. Men det handlar också om att vi hela tiden ser att vi ska ha en öppen och fri handel. Vi ska se till att vaccinet flödar fritt i världen.

Jag har sedan krisens början sagt att varje åtgärd som kan öka tillgången till vaccin är värd att diskutera. Det viktigaste vi kan göra här och nu är att öka produktionskapaciteten.

Jag skulle vilja komma tillbaka till EU-kommissionens förslag i maj. Det inkluderar både handel och immaterialrätten som en förutsättning för framtagande av vaccin och läkemedel.

Det grundar sig i tanken hos det svenska initiativet om handel och hälsa som vi presenterade redan förra våren. Där finns stöd för ökad produktion och för att driva på för frivilliga licenser för att se till att systemet för tvångslicenser i Tripsavtalet verkligen används.

Om tvångslicensiering hittills inte har utnyttjats i den utsträckning det borde ha gjorts är processen alltför komplicerad. Sannolikt är det så. Då måste det rättas till. Men det kan också handla om att man inte klarar att producera vaccinet. Då måste vi utbilda i dialog med läkemedelsföretagen så att det finns en mängd produktionsenheter runt om i världen.

Sverige kommer att fortsätta vara en konstruktiv och solidarisk kraft för att hela världen ska vaccineras. Ingen är säker förrän alla är säkra. Det vet den svenska regeringen. Därför är vi en väldigt tydlig röst för att vaccinet så fort som möjligt ska nå till hela världen.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 25 Svar på interpellation 2020/21:801 om åtgärder för att öka villabygget

Anf. 123 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Larry Söder har frågat mig hur jag ser på situationen med ett villabygande som är det lägsta på 100 år och vilka åtgärder jag avser att vidta för att öka villaproduktionen i Sverige.

Larry Söder påstår i interpellationen att villabygget skulle vara på den lägsta nivån på 100 år, samtidigt som han framhåller att produktionen av villor har ökat med 2 procent de senaste tio åren. Jag kan inte se hur dessa påståenden går att förena med varandra.

Det är sant att småhusbyggandets andel av det totala antalet färdigställda lägenheter har sjunkit de senaste åren, men det beror framför allt på att antalet färdigställda lägenheter i flerbostadshus har skjutit i höjden. Att detta byggande ökar är naturligtvis glädjande, eftersom det innebär att vi kan åtgärda bostadsbristen. Även antalet färdigställda lägenheter i småhus har dock ökat – från cirka 8 000 per år för tio år sedan till mellan 10 000 och 12 000 under de senaste fyra åren. Det kan jämföras med att det bara färdigställdes runt 4 000 lägenheter i småhus per år i mitten av 1990-talet.

Som jag har framhållit i mitt svar på en tidigare skriftlig fråga från Larry Söder anser jag att det är angeläget att kommunerna skapar förutsättningar för att konsumenternas efterfrågan på bostäder ska kunna möta ett utbud som svarar mot behoven, i linje med det mål för bostadsmarknaden som riksdagen har fastställt. Det är därmed önskvärt om kommunerna skapar förutsättningar för fler småhus.

Jag har tidigare informerat Larry Söder om att regeringen arbetar på flera fronter för att skapa bättre förutsättningar för ett blandat bostadsbyggande. Bland annat har regeringen lämnat en proposition om privat initiativrätt som syftar till att möjliggöra snabbare detaljplaneprocesser.

Regeringen har också uppdragit åt flera myndigheter att göra en översyn av sina anspråk på områden av riksintresse. Denna översyn syftar till en kraftig minskning av såväl antalet riksintresseanspråk som den samlade areella utbredningen av dessa områden.

Jag kan även konstatera att det nyligen har rapporterats i medierna att flera småhustillverkare har svårt att leverera småhus i den takt som kunderna efterfrågar. Det ger anledning att tro att bilden av vad som begränsar småhusbyggandet är mer komplex än vad Larry Söder vill göra gällande.

Anf. 124 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Jag får tacka ministern för svaret, som jag tycker kanske mer ger uttryck för frustration över att behöva diskutera småhusbebyggelse än något som helst svar gällande själva problematiken.

Jag menar att det aldrig har varit svårare för en medborgare att köpa en egen villa än vad det är i dag. Enligt Svensk Mäklarstatistik har prisuppgången i landet varit 19 procent det senaste året. I vissa områden har priserna rusat med nära 30 procent. Det kom även ny statistik i dag som visar att ökningen fortsätter.

Detta menar jag är en signal om att det finns ett stort underskott av småhus i Sverige. Från många håll kommer signaler om att människor i allt större utsträckning värdesätter större ytor och fler rum. Under pandemin har många behövt anpassa sitt boende utifrån kravet att jobba mer hemifrån. Men i ett längre perspektiv behöver det inte betyda att människor har ändrat sig när det gäller hur de helst vill bo. Undersökning efter undersökning har länge visat att omkring sju av tio hushåll helst vill bo i villa eller radhus. Det är snarare så att coronakrisen har fört med sig att människor tidigarelagt sin vilja och sitt behov av att bo i villa.

Byggtakten av villor är enligt SCB på den lägsta nivån på 100 år. Jag har diagram med mig, direkt taget från SCB, som påvisar det jag säger. Vi är anskrämligt dåliga i Sverige på att bygga småhus. Årtiondet 2011–2020 är det sämsta årtiondet i den statistik jag har med mig, som alltså går 100 år tillbaka. På 1990-talet, som ministern hänvisar till, hade vi en betydligt högre takt än det senaste årtiondet. Det är det SCB säger.

Småhus utgör endast 20 procent av nyproduktionen i Sverige, medan de utgör en dubbelt så stor andel i övriga EU. Så är det trots att Sverige varken saknar byggbar mark eller kompetens att industriellt bygga många fler småhus.

Faktum är att mer mark i Sverige används till golfbanor och skidpister än vad som skulle behövas för att 1 miljon människor skulle kunna rymmas i trädgårdsstäder, samhällen med blandad, småskalig bebyggelse, där alla eller de flesta bor i småhus och radhus men även i flerfamiljshus.

Om det är så som många undersökningar påvisar, nämligen att sju av tio vill bo i småhus, om det för den enskilde är ekonomiskt fördelaktigt att bo i småhus, vilket många undersökningar påvisar, och om det till och med är mer ekologiskt hållbart att bygga småhus och trädgårdsstäder, vilket nya undersökningar påvisar – varför kämpar då regeringen emot en byggnation av småhus? Det är min främsta fråga.

Vad är ministrarnas idealbostad? Vill ministern delge medborgarna vilka bostäder som är statligt accepterade och vilka bostäder man kommer att bekämpa med alla medel som står till buds?

Retoriken om att det är kommunernas ansvar håller inte längre. Det finns många delar inom statens budget som är kommunernas eller regionernas ansvar som man faktiskt hanterar i en statlig budget. Man stöttar eller straffar kommunerna om de inte gör det som man nationellt sett anser vara rimligt. Regeringen vill enligt Dagens industri och Karolina Skog i stället gå den andra vägen och införa en fastighetsskatt.

Jag skulle vilja ställa två frågor: Vad är bostadsministrarnas idealbostad som regeringens politik inriktar sig på? Tar regeringen i sin politik på något sätt hänsyn till medborgarens eget val och dröm om ett eget ägt boende?

Anf. 125 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Då ska vi beta av lite saker. För det första finns det, vilket ledamoten naturligtvis är väldigt väl medveten om, ingen som helst avisering från regeringen om att införa någon fastighetsskatt. Detta vet naturligtvis ledamoten, så jag skulle uppskatta om vi håller debatten till det som vi ska diskutera här. Det handlar om mitt uppdrag som statsråd och vad regeringen gör, inte om vad enskilda partier är ute och skriver om.

Vad som är min idealbostad – ja, hur människor vill bo beror på fas i livet. Jag ifrågasätter inte på något sätt den stora viljan att bo i småhus. Tvärtom, jag tycker att en blandad bostadsbebyggelse är det absolut mest eftersträvarvärdiga eftersom jag också vet att människor i olika tider i livet har behov av olika typer av bostad. Det kan vara när man skiljer sig, när man blir äldre och bostaden blir för stor eller för den delen när man precis håller på att flytta hemifrån, från den bostad där man kanske har vuxit upp tillsammans med sina föräldrar.

För det andra måste vi nog också reda lite i det här med andelar respektive faktiskt byggande. Om vi byggde 4 000 villor per år på 90-talet och nu bygger 12 000 villor per år är det tre gånger så många i dag. Andelen har visserligen sjunkit, men det har den därför att vi har gått från ett oerhört lågt byggande av bostäder i flerbilshus till ett faktiskt historiskt högt byggande nu, högre än på decennier. Vi får alltså skilja på vad som är det faktiska tillförda antalet bostäder på bostadsmarknaden och vad som är andelen. Det blir ju ganska avgörande för hur vi sedan närmar oss de här frågorna.

Ledamoten säger också att det han egentligen undrade över var att det var svårare än någonsin på grund av de höga priserna, vilket ju är någonting annat än det som är frågan i interpellationen.

Det är helt klart så att vi har haft en väldig prisstegring och att vi behöver fler bostäder in på bostadsmarknaden. Här är det också så att olika bostadstyper påverkar varandra. Flyttkedjorna är inte oväsentliga i detta, eftersom vi har en stor generation som köpte villor och småhus med väldigt

förmånliga regler för några decennier sedan. De är i dag äldre, men tack och lov friska, och bor kvar i dessa bostäder. Vi behöver på olika sätt hitta vägar för att stimulera flyttkedjor, och det är också någonting som vi arbetar med, inte minst genom en rad olika reformer.

Jag skulle faktiskt vilja ställa en fråga till ledamoten. Det finns mig veterligen i Kristdemokraternas skuggbudget inga investeringsstöd till någon särskilt typ av byggnation. Det är också så att planmonopolet är kommunalt, vilket innebär att medborgare som tycker att det byggs för lite har all möjlighet att direkt påverka det i sin lokala demokrati i kommunen, till kommunfullmäktige.

Därför, fru talman, skulle jag vilja veta vad ledamoten menar när han säger att vi motverkar småhusbyggandet. Vilka reformer och beslut är det som ledamoten tycker att statsrådet eller regeringen har tagit, som innebär att vi aktivt skulle motverka småhusbyggande? Jag skulle nog vilja hävda att den här regeringen tvärtom konsekvent har varit tydlig med vikten av blandad och differentierad bebyggelse men att vi har ett stort behov av att tillföra fler hyresrätter till rimliga hyror på bostadsmarknaden, eftersom det finns ett oerhört stort behov av det.

Fru talman! Det skulle vara intressant att veta vad det är vi gör och vad Larry Söder i så fall vill peka på som innebär att vi skulle motverka småhusbyggande i kommunerna.

Anf. 126 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Låt oss titta på antalet småhus som har byggts under vilket årtionde. Det är fullt möjligt att gå in på SCB:s hemsida och slå upp de olika årtiondena.

Under årtiondet 1991–2000 byggdes ungefär 100 000 småhus. Under årtiondet 2011–2020 byggdes ungefär 80 000. Ministern säger att det var sämre på 90-talet, men det stämmer inte. Inte enligt SCB, och jag tror på SCB.

Vi bygger alltså till antalet färre småhus under årtiondet 2011–2020 än vad vi har gjort de senaste 100 åren. Vad beror det på?

Ministern tar upp diskussionen om att priserna på villor har ökat. Ja, priserna har ökat. Men vad är orsaken till att villapriserna har ökat? Jo, det är marknadspriserna som bestämmer, det vill säga att utbudet är alldeles för litet mot dem som vill köpa. Då ökar priserna.

Med andra ord bygger vi alldeles för få småhus i Sverige. Varför bygger vi för få småhus i Sverige? Jo, för att regeringen agerar ensidigt och bara vill bygga hyresrätter och bygger bara för att förtäta städerna. Investeringsstödet går bara till hyresrätter. Jag ser inte i regeringens budget att det finns något incitament som syftar till att bygga fler småhus. Om jag har fel får ministern gärna tala om det för mig, men det finns inget incitament i krontal i regeringens budget som säger att man ska bygga småhus, utan det är hyresrätter. Jag menar att vi måste angripa de problem som finns.

Ministern har alldeles rätt i att det finns ett planmonopol, men vi kan också stimulera kommunerna till att planera mer. I de undersökningar som har gjorts med olika kommuner framkommer att det inte är så att de inte vill planlägga småhus, utan de prioriterar det som de kan få investeringsstöd för och det som är enklast att planera, nämligen hyresrätter, möjligtvis

ihop med bostadsrätter, men inte småhusdelar. De tar längre tid, och delarna är mindre – de kommer alltså längre ned i prioriteringen.

Min enkla slutsats är att vi måste stimulera kommunerna till att planera mer och färdigställa fler planer. Det betyder att vi också kan planera för småhus. Det är enkel matematik, som innebär att fler planer blir gjorda i Sverige. Fler småhus byggs. Om fler småhus byggs kommer också villapriserna att planas ut. Det betyder att det blir rimliga priser.

En sak kan man göra, förutom alla andra åtgärder som jag har tagit upp med ministern i tidigare interpellationsdebatter. Jag menar att regeringens politik gör att man ensidigt inriktar sig på bara hyresrätter. Det är enkelt att se att det finns ett behov av hyresrätter. Det finns köande i varje kommun som vill ha en hyreslägenhet. Kanske ska ministern införa någon typ av kontroll av om man faktiskt vill ha ett småhus, så att ministern ser att det finns ett behov av att bygga småhus i Sverige.

Ministern säger att hon vill ha en politik som eftersträvar att bygga utifrån de behov som finns; att människor ska kunna eftersträva ett eget boende.

Regeringens politik i dag måste förändras för att den ska kunna uppfylla behovet av småhus. Ministern säger faktiskt inte att jag har fel i den delen, det vill säga att det finns ett uppdämt behov av att bygga småhus i Sverige.

Jag har fler förslag, om ministern vill höra.

Anf. 127 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Vi är överens om att det finns behov av småhus, och det finns också en stor efterfrågan. Det syns på priserna, på hushållens belåningsgrad och trycket för att underlätta för förstagångsköpare.

Jag vet också att det finns ett stort behov av hyresrätter till rimliga hyror. Det finns en grupp som över huvud taget inte kommer i fråga för att överväga att köpa småhus eller för den delen bostadsrätt. Vi har behov av bostäder för flera delar av marknaden.

Jag är också medveten om att när det finns fungerande flyttkedjor och det blir en rörelse på bostadsmarknaden kommer det också att frigöras fler hus. Det betyder inte att vi inte behöver bygga småhus, men det innebär att vi kan få en bättre balans i bostadsmarknaden om vi också får en bättre rörlighet.

Jag fick aldrig något svar på vad ledamoten Larry Söder egentligen menar att regeringen gör för att aktivt motverka byggandet av småhus. Hur ser ledamoten på att det faktiskt är kommunens medborgare, där man äger mark, som är med och bestämmer hur den marken ska användas, att man har den demokratiska möjligheten att påverka via kommunfullmäktige? Vill ledamoten inskränka detta och att staten ska styra det kommunala planmonopolet hårdare? Eller är det så att Kristdemokraterna driver – vilket skulle vara intressant att få veta – ett statligt investeringsstöd för byggande av småhus utan att det avspeglas i budgeten? Finns en tänkt siffra eller en tänkt modell? Tänker man sig i så fall att kombinera det med det befintliga investeringsstödet, som ju Kristdemokraterna för några år sedan röstade bort i och med budgeten 2018 och där det, mig veterligen, inte fanns investeringsstöd till småhus? Det skulle vara bra att veta vad denna regering enligt ledamoten gör för att motverka byggandet av småhus. Driver Kristdemokraterna frågan om ett statligt investeringsstöd för småhus?

Anf. 128 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Jag ska vara tydlig igen om det jag talade om i mitt förra inlägg.

Statliga investeringsstödet för hyresrätter bidrar till att man bara bygger hyresrätter. Med andra ord driver man bara den typ av byggnation som Sverige klarar av till hyresrätt i stället för att dela upp det i småhus och hyresrätter.

Jag menar att man ska avskaffa existerande investeringsstöd. Låt marknaden hantera detta, och låt sedan kommunerna få en stimulans för att kunna planera fler småhus. Det här har vi talat om i flera debatter, och jag är medveten om att ministern känner till detta. Men hon vill på något sätt hävda att man gör något för småhusbyggnationen i Sverige. Men det gör man inte.

Jag kan ge några exempel på vilka förslag vi kristdemokrater har, så kan ministern ta med sig dem över midsommar och fundera på om de är bra idéer.

Vi tycker att det är bra med en planeringsstimulans till kommunerna, där man planerar småhusområden också. Sedan ska man utreda hur kommunerna kan överplanera och kompensera de delar som det blir för lite av. Vi tycker att det ska byggas hyresrätter, bostadsrätter och småhus, men det ska vara i den formen som gör att småhus byggs i den omfattning som behövs.

Vi tycker också att länsstyrelserna ska få peka ut lämpliga områden för byggbar mark för att arbetet ska gå fortare. Vi tycker också att man ska se över kreditrestriktionerna så att fler ungdomar kan skaffa sig ett eget ägt boende.

Ministern har inte sagt något annat än att jag har rätt i att det är socialt, ekonomiskt och ekologiskt bäst att bo i småhus. Då förstår jag inte varför vi har en regering som jobbar för att det inte ska finnas småhus i Sverige utan bara hyreshus. Investeringsstödet är ett klart exempel på vad regeringen gör. Det läggs mycket pengar där. Ta bort dem, och låt alla blommar blomma.

Anf. 129 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Då ska jag börja i den änden att ur min synpunkt och regeringens synpunkt är det inte en kamp mellan olika boendeformer utan en önskan om att det ska byggas blandat. Vi behöver både småhus och flerbostadshus och både ägda bostäder och hyrda bostäder – lokaler och bostäder.

Men jag konstaterar utifrån ledamotens anförande att Kristdemokraterna vill slopa investeringsstödet för hyresrätter och i stället lägga pengarna på stimulans för byggande av småhus. Det är en direkt omflyttning av pengar från hyresrätter, från de människor som behöver bostad i hyresrätt, över till småhusbyggandet. Så uppfattar jag de förslagen. Det står jag inte bakom. Det håller regeringen inte med om.

Vi har byggt fler hyresrätter under de senaste åren än på många många år. Om vi går tillbaka och tittar på alliansregeringens två mandatperioder ser vi att det byggdes minimalt med bostäder. Mig veterligen fanns det inga investeringsstöd eller stimulansåtgärder för småhus då heller men inte heller för hyresrätter eller flerbostadshus i kommunerna.

Kommunerna har alla möjligheter att planera. Vad vi behöver arbeta med är att det ska gå fortare och bli enklare och att vi, precis som ledamoten är inne på, ger möjlighet för den som står utanför bostadsmarknaden att enklare ta klivet in.

När vi så småningom förhoppningsvis kan presentera förslag om ett startlån för förstagångsköpare kommer det att underlätta också för dem som vill bo i småhus.

Men att ta bort investeringsstödet för hyresrätterna i ett läge där vi precis har börjat bygga ikapp och precis har börjat beta av bostadsskulden som byggts upp – inte minst under åtta år av alliansregering men även under regeringarna innan dess – vore huvudlöst, för om vi inte tillför tillräckligt många bostäder totalt på bostadsmarknaden kommer vi att fortsätta ha en situation där priserna går upp och det blir svårare för flyttkedjorna att fungera optimalt.

Jag ser gärna småhus, men jag vill absolut inte röra investeringsstödet till hyresrätter.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 26 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

den 17 juni

2020/21:839 Läxhjälpbidrag till islamister och föreningar som inte existerar

av *Markus Wiechel* (SD)

till utbildningsminister *Anna Ekström* (S)

§ 27 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 17 juni

2020/21:3262 Tidsbestämda beslut om kommunal assistans

av *Pia Steensland* (KD)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2020/21:3263 Möjligheter för unga att flytta till egen bostad

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet *Märta Stenevi* (MP)

2020/21:3264 Försenade krisstöd till företag

av *Lars Mejern Larsson* (S)

till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

2020/21:3265 Regler för hemmakontoret

av *Sten Bergheden* (M)

till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

2020/21:3266 Vaccination mot TBE

av *Sten Bergheden* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3267 Reseavdraget för bil

av *Sten Bergheden* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:3268 En översyn av flyttskatten

av *Sten Bergheden* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:3269 Låg miljöpåverkan från avlopp på landsbygden

av *Sten Bergheden* (M)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:3270 Personalliggare

av *Sten Bergheden* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:3271 Årlig konkurrenskraftsredovisning för lantbruk

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:3272 Ökad beredskap mot skogsbränder

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3273 Utlandssvenskarna och den svenska utrikesrepresentationen

av *Jonas Andersson* i Skellefteå (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:3274 Vaccinering av barn

av *Camilla Waltersson Grönvall* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3275 Femårslicenser och samlingsvapen

av *Eric Palmqvist* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

§ 28 Kammaren åtskildes kl. 15.40.

Sammanträdet leddes

av andre vice talmannen från dess början till och med § 14 anf. 39 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med § 19 anf. 80 (delvis),

av andre vice talmannen därefter till och med § 24 anf. 118 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Förnyad bordläggning	1
§ 2 Justering av protokoll	1
§ 3 Avsägelse	1
§ 4 Anmälan om ersättare	1
§ 5 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
§ 6 Anmälan om granskningsrapport	3
§ 7 Ärenden för hänvisning till utskott	3
§ 8 Ärenden för bordläggning	3
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:697 om ett reformerat strandskydd	4
Anf. 1 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	4
Anf. 2 ERIC PALMQVIST (SD).....	4
Anf. 3 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	5
Anf. 4 ERIC PALMQVIST (SD).....	7
Anf. 5 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	8
Anf. 6 ERIC PALMQVIST (SD).....	9
Anf. 7 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	9
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:731 om statligt stöd till klimatskadlig verksamhet	10
Anf. 8 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	10
Anf. 9 LORENA DELGADO VARAS (V)	11
Anf. 10 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	12
Anf. 11 LORENA DELGADO VARAS (V)	13
Anf. 12 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	13
Anf. 13 LORENA DELGADO VARAS (V)	15
Anf. 14 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	15
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:745 om entreprenadberg och tunnelbanans utbyggnad	16
Anf. 15 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	16
Anf. 16 CAMILLA BRODIN (KD).....	17
Anf. 17 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	18
Anf. 18 CAMILLA BRODIN (KD).....	19
Anf. 19 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	20
Anf. 20 CAMILLA BRODIN (KD).....	20
Anf. 21 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	21
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:772 om Sveriges ansvar för giftigt avfall i Chile	21
Anf. 22 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	21
Anf. 23 LORENA DELGADO VARAS (V)	23
Anf. 24 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	23
Anf. 25 LORENA DELGADO VARAS (V)	24
Anf. 26 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	25
Anf. 27 LORENA DELGADO VARAS (V)	26
Anf. 28 Miljö- och klimatminister PER BOLUND (MP)	26
§ 13 Svar på interpellation 2020/21:771 om Sveriges relationer med Belarus	27

Anf. 29	Utrikesminister ANN LINDE (S)	27
Anf. 30	HÅKAN SVENNELING (V)	28
Anf. 31	Utrikesminister ANN LINDE (S)	29
Anf. 32	HÅKAN SVENNELING (V)	30
Anf. 33	Utrikesminister ANN LINDE (S)	31
Anf. 34	HÅKAN SVENNELING (V)	32
Anf. 35	Utrikesminister ANN LINDE (S)	32
§ 14 Svar på interpellation 2020/21:776 om villkorade stöd i FN-systemet för att värna kvinnors och flickors rättigheter 33		
Anf. 36	Utrikesminister ANN LINDE (S)	33
Anf. 37	AMINEH KAKABAVEH (-)	34
Anf. 38	Utrikesminister ANN LINDE (S)	35
Anf. 39	AMINEH KAKABAVEH (-)	35
Anf. 40	Utrikesminister ANN LINDE (S)	36
Anf. 41	AMINEH KAKABAVEH (-)	37
Anf. 42	Utrikesminister ANN LINDE (S)	38
§ 15 Svar på interpellation 2020/21:749 om elbilar på färja 38		
Anf. 43	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	38
Anf. 44	THOMAS MORELL (SD)	39
Anf. 45	SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD)	40
Anf. 46	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	41
Anf. 47	THOMAS MORELL (SD)	42
Anf. 48	SVEN-OLOF SÄLLSTRÖM (SD)	43
Anf. 49	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	43
Anf. 50	THOMAS MORELL (SD)	44
Anf. 51	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	45
§ 16 Svar på interpellationerna 2020/21:782 och 790 om prioritering av dubbelspårig ostkustbana 45		
Anf. 52	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	45
Anf. 53	JÖRGEN BERGLUND (M)	46
Anf. 54	VIKTOR WÄRNICK (M)	47
Anf. 55	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	48
Anf. 56	JÖRGEN BERGLUND (M)	49
Anf. 57	VIKTOR WÄRNICK (M)	50
Anf. 58	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	51
Anf. 59	JÖRGEN BERGLUND (M)	52
Anf. 60	VIKTOR WÄRNICK (M)	52
Anf. 61	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	53
§ 17 Svar på interpellation 2020/21:786 om utredningen om Bromma flygplats 54		
Anf. 62	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54
Anf. 63	MARIA STOCKHAUS (M)	54
Anf. 64	ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	55
Anf. 65	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	56
Anf. 66	MARIA STOCKHAUS (M)	57
Anf. 67	ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	58
Anf. 68	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	59

Anf. 69 MARIA STOCKHAUS (M)	60
Anf. 70 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	60
§ 18 Svar på interpellation 2020/21:792 om biogasbilars status som miljöbilar	61
Anf. 71 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	61
Anf. 72 JENS HOLM (V)	62
Anf. 73 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	63
Anf. 74 JENS HOLM (V)	63
Anf. 75 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	64
Anf. 76 JENS HOLM (V)	64
Anf. 77 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	65
§ 19 Svar på interpellation 2020/21:728 om sälpopulationen	65
Anf. 78 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	65
Anf. 79 MAGNUS OSCARSSON (KD).....	66
Anf. 80 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	67
Anf. 81 MAGNUS OSCARSSON (KD).....	68
Anf. 82 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	69
Anf. 83 MAGNUS OSCARSSON (KD).....	70
Anf. 84 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	70
§ 20 Svar på interpellation 2020/21:737 om bensinmackarnas överlevnad i landet.....	71
Anf. 85 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	71
Anf. 86 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	72
Anf. 87 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	73
Anf. 88 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	74
Anf. 89 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	75
Anf. 90 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	76
Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	76
§ 21 Svar på interpellationerna 2020/21:757 och 778 om jakten på ripa	77
Anf. 92 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	77
Anf. 93 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M).....	77
Anf. 94 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	78
Anf. 95 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	79
Anf. 96 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M).....	80
Anf. 97 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	81
Anf. 98 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	81
Anf. 99 MATTIAS KARLSSON i Luleå (M).....	82
Anf. 100 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	83
Anf. 101 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	83
§ 22 Svar på interpellation 2020/21:765 om svensk livsmedelsstrategi.....	84
Anf. 102 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	84
Anf. 103 ANN-SOFIE ALM (M).....	85
Anf. 104 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	86
Anf. 105 ANN-SOFIE ALM (M).....	87
Anf. 106 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	88

Anf. 107 ANN-SOFIE ALM (M).....	89	Prot. 2020/21:144
Anf. 108 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	89	18 juni
§ 23 Svar på interpellation 2020/21:767 om		-----
vildsvinsförvaltning.....	90	
Anf. 109 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	90	
Anf. 110 ANN-SOFIE ALM (M).....	91	
Anf. 111 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	91	
Anf. 112 ANN-SOFIE ALM (M).....	93	
Anf. 113 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	93	
Anf. 114 ANN-SOFIE ALM (M).....	95	
Anf. 115 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	95	
§ 24 Svar på interpellation 2020/21:774 om patent och		
immaterialrättsskydd på vaccin mot covid-19.....	96	
Anf. 116 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	96	
Anf. 117 LORENA DELGADO VARAS (V).....	97	
Anf. 118 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	98	
Anf. 119 LORENA DELGADO VARAS (V).....	99	
Anf. 120 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	100	
Anf. 121 LORENA DELGADO VARAS (V).....	101	
Anf. 122 Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	101	
§ 25 Svar på interpellation 2020/21:801 om åtgärder för att		
öka villabyggandet	102	
Anf. 123 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	102	
Anf. 124 LARRY SÖDER (KD).....	103	
Anf. 125 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	104	
Anf. 126 LARRY SÖDER (KD).....	105	
Anf. 127 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	106	
Anf. 128 LARRY SÖDER (KD).....	107	
Anf. 129 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	107	
§ 26 Anmälan om interpellation	108	
§ 27 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	108	
§ 28 Kammaren åtskildes kl. 15.40.....	109	