

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 10 maj justerades.

§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2022/23:328

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:328 Elstöd till kommuner och regioner

av Eva Lindh (S)

Interpellationen kommer att besvaras onsdagen den 21 juni 2023.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 30 maj 2023

Klimat- och näringslivsdepartementet

Ebba Busch (KD)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

Interpellation 2022/23:364

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:364 Regelförenklingar och regelförbättringar

av Elisabeth Thand Ringqvist (C)

Interpellationen kommer att besvaras onsdagen den 21 juni 2023.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 30 maj 2023

Klimat- och näringslivsdepartementet

Ebba Busch (KD)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2022/23:369 Regeringens strategi för norra Sverige
av Kalle Olsson (S)

Interpellationen kommer att besvaras onsdagen den 21 juni 2023.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 29 maj 2023

Klimat- och näringslivsdepartementet

Ebba Busch (KD)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

§ 3 Anmälan om faktapromemoria

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

2022/23:FPM89 Förordning om tvätt- och rengöringsmedel
COM(2023) 217 till miljö- och jordbruksutskottet

§ 4 Anmälan om granskningsrapport

Förste vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till skatteutskottet:

RiR 2023:10 Förändrade inkomstskatteregler 2011–2023 – bristfällig redovisning till riksdagen

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2022/23:61 till civilutskottet

2022/23:118 och 121 till skatteutskottet

2022/23:120 till miljö- och jordbruksutskottet

2022/23:122 till socialutskottet

EU-dokument

COM(2023) 166 till civilutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 25 juli*.

Konstitutionsutskottets betänkande 2022/23:KU17
Riksrevisionens årsredovisning för 2022 (redog. 2022/23:RR1)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 17.)

**§ 7 Sekretessgenombrott vid utlämnande för teknisk bearbetning
eller teknisk lagring av uppgifter**

*Sekretessgenombrott
vid utlämnande för
teknisk bearbetning
eller teknisk lagring
av uppgifter*

Konstitutionsutskottets betänkande 2022/23:KU35
Sekretessgenombrott vid utlämnande för teknisk bearbetning eller tek-
nisk lagring av uppgifter (prop. 2022/23:97)
föredrogs.

Anf. 1 PETER HEDBERG (S):

Herr talman! I dag debatterar vi konstitutionsutskottets betänkande 2022/23:35 Sekretessgenombrott vid utlämnande för teknisk bearbetning eller teknisk lagring av uppgifter. Jag vill inledningsvis yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Herr talman! Syftet med detta förslag är att myndigheter på ett bättre sätt ska kunna utkontraktera eller samordna sin it-drift. Därutöver är också ett av syftena att stärka skyddet för uppgifterna som lämnas ut vid ett sådant förfarande.

Propositionen som lämnats föreslår att sekretess inte ska hindra att en myndighet lämnar en uppgift till en enskild eller en annan myndighet om dessa har i uppdrag att endast tekniskt bearbeta eller tekniskt lagra uppgiften. Möjligheten att utkontraktera lagringen kan innebära en mer kostnads- effektiv verksamhet för den enskilda myndigheten men också att man får tillgång till ett mer robust skydd.

Jag vet att det har lyfts flera farhågor om detta, både under tidigare remissförfarande och nu efter att propositionen lämnats till riksdagen och behandlats. I ett tidigare skede föreslog utredningen att en myndighet som vill utkontraktera eller samordna sin it-drift inte skulle göra detta om intresset som sekretessen ska skydda har företräde framför intresset av att lämna ut. Detta invände flera remissinstanser emot, och i stället har regeringen föreslagit att uppgifter inte ska få lämnas ut om det är olämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Detta är en ändring vi socialdemokrater välkomnar, och jag noterar att detta även uppmärksammas i den reservation som återfinns i betänkandet. Här vill jag verkligen betona myndigheternas ansvar och vad vi faktiskt säger i betänkandet. Lämplighetsbedömningen ska ”beakta alla omständigheter som är relevanta i en specifik utkontrakterings- eller samordnings-situation. Det kan vara omständigheter kopplade till den uppgiftslämnande myndigheten, till uppgiftsmottagaren eller till de uppgifter som lämnas ut. Omständigheterna kan också avse den aktuella it-driftstjänsten, avtalsför-

hållandet mellan den uppdragsgivande myndigheten och uppgiftsmottagaren eller det allmänna säkerhetsläget, nationellt eller internationellt.”

Detta innebär att en myndighet som vill utkontraktera eller samordna sin it-drift alltså har ett stort ansvar utifrån denna lämplighetsbedömning.

Herr talman! Vi är inte så många anmälda till denna debatt; vi är tre stycken. Vi socialdemokrater har noterat de farhågor som återfinns i Vänsterpartiets reservation och tänker på inget sätt minimera riskerna. Men vi har också lyft fram sådana delar i utskottets ställningstagande och därför kommit fram till slutsatsen att vi står bakom förslaget.

Här är det också viktigt att framhålla inskränkningen av meddelarfriheten för den som omfattas av tystnadsplikt och handhar känsliga uppgifter vid en situation med utkontraktering. Detta menar vi stärker skyddet för känsliga uppgifter.

Herr talman! Avslutningsvis är it-säkerhet avgörande för våra medborgares integritet. Det gäller oavsett om myndigheten själv hanterar alla delar eller om man utkontrakterar eller samordnar it-driften. Det måste framhållas att det förmodligen är svårt att skydda sig mot alla former av intrång, både med anledning av den tekniska utvecklingen, säkerhetspolitiska risker och tyvärr också den mänskliga faktorn. Däremot tror jag att vi alla i utskottet är eniga om att vi som lagstiftare förväntar oss ett aktivt arbete från myndigheternas sida för att säkerställa en adekvat säkerhet för de uppgifter man har att hantera, samt att myndigheterna signalerar till oss vilka behov de har både gällande resurser och andra former av utmaningar.

Anf. 2 JESSICA WETTERLING (V):

Herr talman! Jag tackar föregående talare för att han på flera sätt förtjänstfullt nämnde de invändningar som Vänsterpartiet har i detta ärende.

Herr talman! Dagligen hanterar det offentliga mängder av information. Mycket av det som hanteras och lagras är både viktigt och känsligt såväl för den enskilda personen som för vårt samhälle i stort. Vissa uppgifter klassas som skyddsvärda, och en del rör även rikets säkerhet. Om informationen går förlorad, stjäls, manipuleras eller sprids till obehöriga kan det lätt få allvarliga följder. Många minns och förknippar nog fortfarande Transportsstyrelsen främst med skandalen 2017 – som bland annat gjorde att konstitutionsutskottet fick kallas in mitt i sommaren – då det avslöjades att icke säkerhetsklassade personer utomlands hade fått tillgång till skyddade personuppgifter.

En hög användning av it-tjänster i samhället leder ofta till många bra saker som underlättar vardagen för oss, men det innebär även digitala säkerhetsrisker. De senaste åren har det larmats allt oftare om cyberattacker mot olika myndigheter, som sedan har blivit medialt uppmärksammade. Det har varit en tydlig ökning av incidenter relaterade till internet, exempelvis dataintrång, bedrägerier och spridning av skadlig kod.

Det är tydligt att ett bristande säkerhetsskydd och bristfällig informationssäkerhet riskerar att få förödande konsekvenser för vårt samhälle. Incidenter eller störningar som angriper den digitala infrastrukturen kan exempelvis leda till omfattande problem för finansiella system, hälso- och sjukvården, livsmedelsförsörjning eller vår nationella säkerhet. När hanteringen av viktig information brister riskerar det också att leda till ett försämrat förtroende för våra myndigheter och samhällsfunktioner.

Herr talman! Regeringens förslag i detta ärende handlar om att skapa en ny sekretessbrytande bestämmelse vars syfte är att skapa möjligheter för myndigheter att lämna uppgifter som omfattas av sekretess till en enskild eller en annan myndighet vars uppdrag är att tekniskt bearbeta eller lagra uppgifterna för den uppdragsgivande myndighetens räkning, så kallad utkontraktering.

Regeringens syfte är gott; det är att skapa bättre förutsättningar för myndigheter att utkontraktera eller samordna sin it-drift samt att stärka skyddet för de uppgifter som lämnas vid en utkontraktering av it-driften. Detta i sig är givetvis något Vänsterpartiet välkomnar. Vi kan dock tyvärr ändå inte stå bakom detta förslag från regeringen.

Herr talman! Sveriges ambition har länge varit att inom EU ligga i framkant när det gäller digitaliseringen. Som land har Sverige också haft stor framgång med att utveckla digitala lösningar på i stort sett alla områden i samhället. Men när det kommer till arbetet med och medvetenheten kring cybersäkerhet hamnar Sverige inte alls lika högt i rankningen. Senast i går lyssnade jag till företrädare för Integritetsskyddsmyndigheten som lyfte detta problem. Dessutom vittnar många andra inom branschen om att det är en stor brist på kompetens och att det är svårt att anställa personer som är experter på cybersäkerhet.

Säkerhetspolisen vittnar om att Sverige dagligen utsätts för cyberangrepp som är alltmer avancerade samt att effekterna av cyberangrepp inte bara kan få stora konsekvenser för samhällsviktiga funktioner och kritiska it-system utan också att de direkta och indirekta kostnaderna för dessa angrepp beräknas till miljardbelopp.

Även Riksrevisionen har återkommande granskat myndigheternas informationssäkerhetsarbete och rapporterat om brister i bland annat uppföljningsarbetet.

Herr talman! Det är ganska tydligt att dagens ordning inte fungerar tillfredsställande, och då skulle man också kunna tycka att Vänsterpartiet borde välkomna detta förslag från regeringen. Man skulle också kunna anta att syftet är att hjälpa framför allt små myndigheter med få anställda, där det rimligen borde vara lite svårare att få till ett effektivt skydd för olika uppgifter, att kunna utkontraktera arbetet till en annan större myndighet som har mer resurser och att skyddet därmed skulle kunna stärkas.

Det låter både rimligt och klokt. Men senast i förra veckan tvingades Polismyndigheten, som är en av våra största myndigheter, att skicka ut mejl till över 60 000 personer som har sökt jobb hos myndigheten, eftersom deras personuppgifter kan ha röjts efter ett intrång.

Herr talman! Jag menar därför att det finns stora säkerhetsutmaningar när uppgifter lagras digitalt och utlokaliseras men även när myndigheter själva hanterar uppgifterna. Jag nämnde tidigare Transportstyrelseskandalen som ett exempel, men det är tyvärr bara ett av många.

Med anledning av dessa brister har Vänsterpartiet tidigare motionerat om att regeringen bör ta fram statliga molntjänster som också skulle kunna hjälpa myndigheter, oberoende av storlek, att upprätthålla en god informationssäkerhet. Vi anser att det är ett riskmoment i sig att utkontraktera uppgifter som innebär hantering av säkerhetskänslig information samt att utkontraktering av skyddsvärda uppgifter endast bör ske i undantagsfall. Vi ifrågasätter särskilt att känsliga uppgifter kan utkontrakteras till privata

tjänsteleverantörer utomlands, något som skedde i Transportstyrelse-skandalen.

Regeringen har i sitt förslag delvis lyssnat på remissinstansernas kritik angående vilken intresseavvägning som bör göras innan en myndighet utkontrakterar vissa uppgifter eller ej. Tyvärr kvarstår dock det grundläggande problemet med bristande informationssäkerhet hos myndigheterna. Regeringen skriver i sin proposition att tillgång till säker och effektiv it-drift är en grundläggande förutsättning för att en statlig eller kommunal myndighet ska kunna bedriva en ändamålsenlig verksamhet, men regeringen utvecklar inte huruvida myndigheternas it-drift är tillräckligt säker i dag eller hur den ska kunna bli det i framtiden.

Herr talman! Exempelvis Åklagarmyndigheten skriver i sitt remissvar att ett genomförande av dessa förslag skulle innebära en stor risk för att myndigheter, kommuner och regioner kan komma att fatta beslut som strider mot EU-rätten och kraven på personuppgiftshantering och att uppgifter som är belagda med sekretess felaktigt lämnas ut. Man skriver också att om inte tydliga och obligatoriska säkerhetskrav etableras och myndigheternas kunskaper om och arbete med informationsskyddsklassning ges ett större fokus skulle ett genomförande rent av innebära en risk för Sveriges digitala suveränitet.

Även Polismyndigheten och flera andra remissinstanser har samma kritik och avstyrker därför förslaget.

Vi i Vänsterpartiet instämmer i att myndigheternas arbete kring informationssäkerhet och säkerhetsskydd måste bli bättre innan ett förslag som detta kan genomföras.

Jag vill avslutningsvis yrka bifall till vår reservation i ärendet.

Anf. 3 LARS ENGSUND (M):

Herr talman! Vi debatterar regeringens förslag till ändringar i offentlighets- och sekretesslagen. Jag instämmer i mycket av det som ledamoten Peter Hedberg nämnde i sitt anförande och tänker därför korta ned mitt anförande en smula för att spara lite tid.

Kort sagt handlar förslaget om att underlätta för myndigheter att på ett mer kostnadseffektivt sätt sköta sin it-drift, vilket också kan leda till en mer robust och säker informationshantering än vad som kan uppnås med it-drift i egen regi. Det kan till exempel röra sig om att adekvat kompetens och adekvata resurser saknas för att sköta it-driften, särskilt i mindre myndigheter.

Det här kan ske till exempel genom att mindre myndigheter kan samverka i en gemensam it-drift alternativt att en myndighet utkontrakterar, eller outsourcar som det också heter, sin it-drift till tjänsteföretag som är specialiserade på uppgiften. Förslaget innebär också att skyddet kommer att stärkas för de uppgifter som lämnas till en enskild vid utkontraktering av it-driften.

Det är viktigt att i sammanhanget poängtera vikten av att den information som hanteras av våra myndigheter har ett ändamålsenligt skydd. Brister i hantering av skyddsvärda uppgifter hos en myndighet kan få mycket allvarliga konsekvenser. Utkontraktering eller samordning av it-drift kan vara förenad med risker. Samtidigt kan en utkontraktering eller samord-

ning av it-drift medföra att myndigheten uppnår ett säkrare och robustare uppgiftsskydd än vad som kan uppnås med it-drift i egen regi.

Herr talman! I betänkandets följdmotion anförts att säkerhetsutmaningar finns och att de är av betydande art. Bland annat görs jämförelser med den så kallade Transportstyrelseskandalen 2017, där icke säkerhetsklassade personer fick tillgång till skyddsklassad information. Detta är givetvis en allvarlig och oacceptabel händelse. Kravställning, kontroll och uppföljning är således särskilt viktiga parametrar för en myndighets it-drift, särskilt på områden som exempelvis rör sekretess och hantering av känslig information.

Naturligtvis gäller detta oavsett om it-driften sköts internt av myndigheten, samordnat eller utkontrakterat. Det är inte vem som sköter driften som är avgörande, utan det är hur den sköts, det vill säga att det finns adekvata rutiner, hur den krävställs, hur den kontrolleras och hur den följs upp som borgar för säkerheten och robustheten.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och därmed avslag på följdmotionen.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 8 Nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning eller utveckling – höjt tak för avdraget

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2022/23:SfU19

Nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning eller utveckling – höjt tak för avdraget (prop. 2022/23:79) föredrogs.

Anf. 4 CAROLINE HÖGSTRÖM (M):

Herr talman! I dag debatterar vi en proposition som innebär att nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning och utveckling förstärks.

Forskning av hög kvalitet är avgörande för att Sverige ska vara internationellt konkurrenskraftigt. Det är också viktigt för att näringslivet och samhället i stort ska kunna förses med långsiktig kompetens och nya innovationer, vilket i sin tur leder till hög produktivitet och tillväxt. Det är angeläget att företagens möjligheter att just bedriva forskning och utveckling förstärks, särskilt i en tid av lågkonjunktur och hög inflation.

Eftersom det företag som står för kostnaden för forskning och utveckling inte nödvändigtvis kan tillgodogöra sig hela avkastningen på investeringen finns en risk att det bedrivs alldeles för lite forskning och utveckling i förhållande till vad som är samhällsekonomiskt optimalt. Detta gäller särskilt i tuffa ekonomiska tider. Det finns därför skäl att stödja just sådan verksamhet, vilket förslaget vi debatterar i dag faktiskt gör.

Herr talman! Att på det här sättet minska företagens kostnader för att bedriva forskning och utveckling är inte bara en enkel åtgärd inom befintligt regelverk utan kan framför allt leda till att mängden faktiskt ökar. Ett

Prot. 2022/23:116

31 maj

*Sekretessgenombrott
vid utlämnande för
teknisk bearbetning
eller teknisk lagring
av uppgifter*

*Nedsättningen av
arbetsgivaravgifterna
för personer som
arbetar med forskning
eller utveckling – höjt
tak för avdraget*

höjt tak innebär att förändringen kan träda i kraft snabbt och att den administrativa bördan för berörda företag inte nödvändigtvis ökar.

Nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som jobbar med forskning och utveckling har också den fördelen att den omfattar samtliga branscher så länge det finns ett kommersiellt syfte med den forskning och utveckling som bedrivs. Detta möjliggör för fortsatt och förhoppningsvis även mer forskning och utveckling. Det är något som är nödvändigt för ett säkrare, friare och grönnare Sverige.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 5 ISABELL MIXTER (V):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till Vänsterpartiets reservation.

Att Sverige ska vara ett land som ligger långt fram när det gäller forskning och utveckling är oerhört viktigt och centralt för vårt samhälles utveckling. För att komma dit krävs det offentliga satsningar. Vänsterpartiet föreslog 1 miljard kronor extra till forskning i vår höstbudget 2023. Vi vet att forskning kommer att vara en viktig del i klimatomställningen men också för samhällets utveckling som helhet.

Men att göra ytterligare nedsättningar av arbetsgivaravgifterna för företag med anställda som arbetar med forskning eller utveckling utan att veta vad effekten har varit av de tidigare nedsättningarna är att agera vårdslöst med våra trygghetssystem och vår välfärd. Arbetsgivaravgifterna går till att finansiera bland annat sjukpenningen. I en rapport som gjorts av Riksrevisionen om nedsättningar av arbetsgivaravgifter är slutsatsen att kostnaden tas av arbetstagarna.

Den del av arbetsgivaravgifterna som ska gå till sjukförsäkringen, a-kassan och arbetsskadeförsäkringen har minskat rejält. I stället har det som kallas den allmänna löneavgiften mångdubblats. Den infördes 1995 för att finansiera Sveriges medlemskap i EU men var då bara 1 ½ procent av lönen.

Sjukförsäkringsandelen har mer än halverats sedan 2006. Och givetvis finns det ett samband mellan att personer som är sjuka och som egentligen borde få rätt till ersättning via sjukpenning nu nekas ersättning och att dessa inbetalningar till systemen har minskat.

Den första nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning eller utveckling infördes av den borgerliga regeringen 2014. År 2020 beslutades om ytterligare nedsättning av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning eller utveckling genom att taket för avdraget höjdes från 230 000 kronor till 450 000 kronor samtidigt som den allmänna löneavgiften sattes ned med 10 procentenheter på sådana ersättningar till personer som arbetar med just forskning eller utveckling. Vänsterpartiet röstade mot förslaget som ändå antogs av riksdagen.

År 2021 beslutades det om ytterligare förstärkning av detta avdrag genom att taket höjdes och kraven sänktes för vilka anställda som omfattas. Även detta röstade Vänsterpartiet mot. Det antogs dock av riksdagen.

Nu föreslår regeringen alltså att nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning eller utveckling förstärks ytterligare. Det högsta sammanlagda avdraget från arbetsgivaravgifterna som får göras för samtliga personer som arbetar med forskning eller utveckling hos

den avgiftsskyldige höjs från 600 000 kronor till 1 ½ miljon kronor per månad. Detta sker i en tid då vi har en mycket hög inflation och regeringen säger att deras främsta mål är att bekämpa inflationen.

Herr talman! Varför satsar vi inte riktat på företag som går på knäna eller på forskning och utveckling i framtidsbranscher som kan växa? Vi behöver ställa om samhället snarast. Men i stället för att satsa pengar på det som skulle göra skillnad vill man säkerställa företagets vinster.

Vänsterpartiet har kritiserat samtliga förslag på sänkta arbetsgivaravgifter för personer som arbetar med forskning eller utveckling för att de har varit dåligt utredda.

De införda möjligheterna till avdrag har inte utvärderats. Ingen internationell jämförelse har gjorts. Och det finns en uppenbar risk för att dessa tillåtande regelverk missbrukas så att detta används för personer som inte ens jobbar med forskning eller utveckling. Hur stor denna risk är hade kunnat analyseras om de tidigare förändringarna hade utvärderats. Men det har inte gjorts.

Sverigedemokraterna ville att en utvärdering av effekten av sänkningarna av arbetsgivaravgifterna skulle göras när det förra beslutet om en höjning av avdraget gjordes. Nu sitter de vid makten och struntar helt enkelt i hur vår välfärd och våra trygghetssystem ska kunna fungera.

Den föreslagna höjningen som regeringen nu går fram med är uppenbarligen riktad till stora företag som har möjlighet att göra dessa avdrag i den omfattning som nu kommer att bli möjlig. Vänsterpartiet anser inte att det är prioriterat att subventionera just dessa stora företag.

Arbetsförmedlingen bedömer att ett höjt tak för avdraget skulle ge en marginell effekt på sysselsättningen inom denna grupp och omfattningen av arbetet med forskning och utveckling.

LO lämnade ett remissvar 2021 när den förra höjningen av avdraget gjordes. Då uttryckte man sig på följande sätt: LO anser att det finns en övertro på att sänkta lönekostnader skulle öka sysselsättningen och stimulera företagandet. LO:s generella uppfattning är att stöd till verksamheter ska ske på utgiftssidan. För att stöd ska utvidgas eller förlängas är ett självklart krav tydligt definierade mål samt ett underlag med påvisbara, positiva effekter av stödet. Skatter och arbetsgivaravgifter ska användas för att finansiera offentlig verksamhet samt offentliga försäkringar. LO anser att regeringen bör upphöra att behandla skatter och arbetsgivaravgifter som något potentiellt skadligt eller som något vars syfte är att fungera som ekonomiskt styrmedel.

Vänsterpartiets uppfattning är att vi i stället för att dumpa arbetsgivaravgifter måste satsa på att avsätta faktiska pengar i budgeten för forskning och utveckling. Allt annat är att urholka systemet i en annan ände. Arbetsgivaravgifterna är våra pengar som vi avstår i lön för att våra trygghetssystem ska fungera.

Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

Prot. 2022/23:116
31 maj

*Nedsättningen av
arbetsgivaravgifterna
för personer som
arbetar med forskning
eller utveckling – höjt
tak för avdraget*

§ 9 Nationellt professionsprogram för rektorer, lärare och förskollärare

Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU13
Nationellt professionsprogram för rektorer, lärare och förskollärare
(prop. 2022/23:54)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 17.)

*Ändringar som rör
gymnasieskolans
nationella program
och ämnen m.m.*

§ 10 Ändringar som rör gymnasieskolans nationella program och ämnen m.m.

Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU14
Ändringar som rör gymnasieskolans nationella program och ämnen m.m.
(prop. 2022/23:94)
föredrogs.

Anf. 6 FREDRIK MALM (L):

Herr talman! Vi ska nu debattera ett antal förändringar på utbildningsområdet som är ganska viktiga, men det är kanske inte de största reformerna som har genomförts i det svenska utbildningsväsendets historia. Men de är en följd av att riksdagen för drygt ett år sedan beslutade att vi ska ändra betygssystemet i den svenska gymnasieskolan. Det innebär att man inte längre får så kallade kursbetyg utan terminsbetyg, eller ämnesbetyg. Så är det redan i grundskolan.

En följd av detta blir att vissa smärre förändringar behöver genomföras. Skolverket har då gjort en liten översyn och kommit med ett antal förslag som regeringen har hörsammat. Det finns en sak som vi i och med detta beslut kan ändra på. Det finns en risk när man övergår från kursbetyg till ämnesbetyg att elever i svensk gymnasieskola inte kommer att fördjupa sig lika mycket inom ämnet matematik. Det har att göra med att eleverna i regel kanske inte får lika höga betyg i de mer avancerade kurserna i matematikämnet på gymnasiet. När man då övergår till ämnesbetyg blir följden att incitamenten för eleverna minskar att läsa de svåraste kurserna i matematik. Detta vill vi åtgärda på ett rimligt sätt. Det innebär att man på naturvetenskapsprogrammet och på teknikprogrammet i gymnasieskolan delar upp matematikämnet så att det också får en fördjupningsdel. Det är det ena saken som tas upp i denna proposition.

Herr talman! Den andra förändringen i fråga om detta är att elever som läser teknikprogrammet på gymnasiet kommer att läsa även naturkunskap. Orsaken till detta är att elever på teknikprogrammet på gymnasiet i dag läser kemi och fysik, men programmet täcker inte in hela naturkunskapsämnet. Här kommer det alltså också att bli en förändring. Allt detta träder i kraft om två år, så ingen behöver fundera så mycket över höstterminen detta år.

Det tredje, herr talman, är att det kommer att ske en förändring i programstrukturen på gymnasieskolan, som innebär att hantverksprogrammet kommer att upphöra. Det programmet drar i dag åt lite olika håll. Man kan

bli florist eller frisör, och det finns ett antal andra inriktningar. I grund och botten vill nästan samtliga elever som läser på hantverksprogrammet bli frisörer. Över 90 procent av alla som läser hantverksprogrammet på gymnasiet vill bli frisörer, stajlister eller barberare av något slag. Därför blir det nu ett eget program på gymnasiet, frisörprogrammet. De andra inriktningarna, som har väldigt få elever i dag, kommer man i stället att kunna tillgodose genom riksrekryterande utbildningar.

Herr talman! Det är ungefär så man kan sammanfatta den här propositionen. Det finns ytterligare några delar, som att man förlänger tidsfristen för sekretessbrytande bestämmelser när det handlar om att kunna få ut betygsinformation eller statistik, till exempel. Det sker också en liten förändring när det gäller olika beteckningar inom särskolan, när den övergår till att kallas för anpassad skolgång.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 7 LINUS SKÖLD (S) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är tydligt hur regeringen följer den linje man har lagt ut med dessa förslag. Regeringen har upprepade gånger visat sig inte förstå vad staten behöver göra för att kompetensförsörjningen ska fungera. Regeringen har skurit hårt i alla utbildningsmöjligheter för vuxna: vux, yrkeshögskola, akademi, folkbildning. Regeringen har underlåtit att ge CSN de handläggningsresurser som myndigheten behöver för att omställningsstudiestödet ska fungera. Regeringen har fimpat försöket med branschskolor utan att presentera ett alternativ för hur man ska lösa kompetensförsörjningen i smala branscher.

Och nu lägger regeringen ned hantverksprogrammet. Det kan hända att det är en reform som behövs, men regeringen bemödar sig inte om att säkerställa att ungas möjligheter att välja hantverksutbildningar ska finnas kvar.

Jag tänker att Fredrik Malm, precis som jag, tycker att det är viktigt att företag har tillgång till utbildad arbetskraft, även i smala branscher. Så varför, Fredrik Malm, tycker du inte att det är värt att säkerställa ungdomars möjlighet att välja hantverksutbildningar?

Anf. 8 FREDRIK MALM (L) replik:

Herr talman! Linus Sköld pekar på något som är väldigt viktigt, nämligen behovet av att vi får en kompetensförsörjning. Svenska företag skriker i dag efter utbildad arbetskraft. Då måste man dock, tycker jag, se på hantverksprogrammet i svensk gymnasieskola som helhet.

Varje årskull i Sverige består av ungefär 100 000 personer. Under läsåret 2021/22 studerade totalt 6 018 elever på hantverksprogrammet. Av dem ville 90 procent bli frisörer. Deras utbildning kommer framöver att garanteras som nationellt gymnasieprogram. I årskurs 1 handlar det i hela Sverige om 206 elever som är inriktade mot finsnickeri, florist, textil och övriga hantverk. På inriktningen övriga hantverk pratar vi om 8 pojkar och 8 flickor i hela Sverige.

Jag tror att även Socialdemokraterna någonstans kommer till slutsatsen att det kanske inte är riktigt rimligt att så få elever ska ha ett helt nationellt gymnasieprogram. Vad vi nu gör, som regeringen aviserar, är att ge möjlighet för dessa ganska få elever att läsa dessa utbildningar genom ett

riksintag. Skolor ansöker då till Skolverket, och på det sättet garanterar vi detta.

Anf. 9 LINUS SKÖLD (S) replik:

Herr talman! Jag vill poängtera att vi inte är emot förslaget att lägga ned hantverksprogrammet som sådant. Vi skulle dock vilja att regeringen bemödade sig om att hantera de konsekvenser detta får.

Regeringen bemödar sig uppenbarligen om att lösa situationen för frisörer och stajlister och, i någon mening, situationen för dem som går textil- och designinriktningen, genom att föra in den i ett annat nationellt program. Men när det gäller de andra inriktningarna, som visserligen har få elever, bemödar sig regeringen inte om att över huvud taget engagera sig. I stället avfärdar man det hela med att säga: Ja, vi får väl se om det blir några som blir utbildade i de hantverken.

Vi socialdemokrater skulle vilja att regeringen utredde hur det kan säkerställas att unga fortfarande har möjlighet att välja dessa hantverksutbildningar. Detta är avgörande för kompetensförsörjningen. I stället väljer Fredrik Malm och hans parti och den sverigedemokratiska regeringen att blunda för den oro som remissinstanserna ger uttryck för, branscherna bland annat, i remissen av Skolverkets förslag. Man lägger ned rätt och slätt, utan att ta hänsyn till konsekvenserna.

Jag tycker att Fredrik Malm borde svara på frågan hur han ska säkerställa att det framöver finns finsnickare, sotare och silversmeder som kan utföra de hantverken, om man inte bemödar sig om att följa upp att dessa utbildningsmöjligheter finns kvar.

Anf. 10 FREDRIK MALM (L) replik:

Herr talman! Det är uppenbart att Linus Sköld och jag i grund och botten har samma vilja och ambition att hantera den situation vi har på svensk arbetsmarknad när det gäller behovet av kompetens och att försäkra oss om att gymnasieelever ska kunna utbilda sig till olika hantverksyrken.

Jag uppfattar, herr talman, att det som Socialdemokraterna efterlyser är att de inriktningar inom hantverksprogrammet som inte nu omhändertas inom det nya frisörprogrammet eller inom det estetiska ämnet, där vi talar om ganska få elever, ska omhändertas inom ramen för andra nationella program. Jag tror att detta vore olyckligt, för då får du inte programfördjupningen inom till exempel florist eller finsnickeri, som vi diskuterar här. Om man lägger in de programmen som olika moment eller valbara kurser inom andra program kommer man inte, bedömer jag, att få den ämnesfördjupning som man på ett bättre sätt får genom att ge möjlighet att läsa dessa utbildningar inom det riksrekryterande systemet. Jag tror att det är en bättre modell, helt enkelt, herr talman.

Anf. 11 LINUS SKÖLD (S):

Herr talman! Som Fredrik Malm redogjorde för i sitt anförande handlar detta om flera vitt skilda förslag på gymnasieskolans område.

Till att börja med handlar det om matematikämnet och följderna av ämnesbetygsreformen. Ämnesbetygsreformen ska vi genomföra för att det skapar större helhet i lärandet, bättre kontinuitet och minskad stress och press på eleverna. Ändå ska vi, i strid med den principen, dela upp matematikämnet i flera ämnen på natur- och teknikprogrammen. Anledningen

till detta är att betygen sjunker ju mer avancerad kursen blir, som i det kursutformade systemet. Så ser det förvisso ut även i andra ämnen, men problemet är särskilt uttalat när det gäller matematik.

Även om det bryter mot principen om ämnesbetygen är det värt att göra detta. Vi kan inte riskera att minska incitamenten att läsa avancerad matematik.

Skolans uppdrag att ge elever den ledning och stimulans de behöver för att nå sin fulla potential gäller alltså, även i avancerade matematikkurser. Att undervisningen anpassas och är av en sådan kvalitet att elever klarar av att nå de högre betygsstegen även i avancerade matematikkurser skulle vara den egentliga lösningen på detta problem.

Vi socialdemokrater tycker att det vore eftersträvansvärt att gymnasieskolans utformning är enhetlig och överskådlig. Eftersom ämnesbetygsreformens syfte, det vill säga att skapa större helheter i lärandet och minskad stress och press på eleverna, motverkas av denna lösning tycker vi att det är angeläget att regeringen följer resultatutvecklingen i matematik och så snart som det bedöms möjligt återkommer med förslag om att föra ihop matematikämnen till ett, utan att minska incitamenten att läsa avancerad matematik.

Förändringar av hantverksprogrammet – eller nedläggning av hantverksprogrammet – är ett annat förslag i samma betänkande. Det är rimligt utifrån att över 90 procent av eleverna på hantverksprogrammet läser frisersinriktningen och utifrån att de olika inriktningarna har för lite gemensamt för att det ska bli synergieffekter av att man gör utbildningarna för finsnickarelever, floristelever och frisörselever till ett program.

Som syntes i replikväxlingen nyss bemödar sig regeringen dock inte med att tillse att kompetensförsörjningen fungerar i smala branscher, som detta är fråga om. I stället följer regeringen sitt mönster och stänger hantverksprogrammet utan att säkerställa möjligheten till andra lösningar för dem som vill läsa hantverksinriktningar av olika slag.

Frågan kvarstår: Hur ska vi vara säkra på att vi också framöver har människor som har hantverkskvalifikationer i finsnickeri, som sotare eller som silversmed?

En annan del i denna proposition är namnbytet från särskola till anpassad skola. Riksdagen fattade beslut när det gäller skolförfattningarna för över ett år sedan, och riksdagsbeslutet träder i kraft nu till sommaren. Denna proposition hanterar ett antal följdändringar i anslutande lagar, så att lagstiftning konsekvent använder sig av begreppet anpassad skola i stället för begreppet särskola och av begreppet intellektuell funktionsnedsättning i stället för begreppet utvecklingsstörning. Namnändringen är viktig för att minska denna målgrupps utsatthet och stigmatisering. Även om dessa följdändringar bara är språkliga är det givetvis viktigt att de blir gjorda också i anslutande lagstiftning.

Propositionen handlar också om att förlänga det genombrott i statistiksekretessen som den socialdemokratiska regeringen gjorde när alla uppgifter om alla fristående skolor hemligstämplades som affärshemligheter. Vi gjorde konstruktionen med ett tillfälligt sekretessgenombrott och tillsatte en utredning om hur man ska lösa situationen på sikt. Denna utredning har nu fått ändrade direktiv. Det kommer att ta längre tid än vad statistiksekretessgenombrottet gällde att få den långsiktiga lagstiftningen på plats.

Grunden i detta är att information om våra skattefinansierade skolor inte borde vara en affärshemlighet, utan den borde i stället vara offentlig. Offentlighetsprincipen borde gälla i fristående skolor som i kommunala.

Det finns uppenbarligen en insikt i regeringen om att insynen i de fristående skolorna behöver öka, men regeringen vill inte gå längre än till att införa en insynsprincip. Det enda vi hittills vet om insynsprincipen är att den inte är offentlighetsprincipen. Fram till dess att regeringen har kommit på vad insynsprincipen är måste sekretessgenombrottet förlängas.

Jag vill poängtera att vi såklart står bakom båda våra reservationer, men för att vinna tid yrkar jag bifall endast till reservation 1.
(Applåder)

Anf. 12 OLIVER ROSENGREN (M):

Herr talman! Fredrik Malm har beskrivit propositionens innehåll väl. Jag vill bara tillägga ett par viktiga saker.

Vi i Sverige har i stort återhämtat oss i internationella mätningar, exempelvis Pisa och Pirls, när det gäller språk. Vi har dock fortfarande ett behov av att höja oss i matematik. Hela samhället går nu mot mer av matematik, teknik och annan naturvetenskap, även inom humanioraämnena. Det är därför av stor betydelse att incitamenten att fortsätta att fördjupa sina kunskaper i matematik förstärks och inte försvagas.

När vi nu genomför ämnesbetygsreformen har man noterat en risk för att incitamenten att fördjupa sig i matematik försvagas. Detta behöver givetvis åtgärdas. Att se till att incitamenten för fördjupning i det viktiga matematikämnet upprätthålls är en av delarna i denna proposition från regeringen.

Jag besökte nyligen Kungsmadskolan i Växjö. Där finns hantverksprogrammet och många andra av våra viktiga yrkesförberedande program. Lärare och elever talade om många olika förslag och idéer om hur man skulle kunna förbättra och utveckla yrkesutbildningen och hantverksprogrammet.

En viktig sak som kom fram i dessa samtal och som jag tror att man ska ta fasta på i diskussionen om hur vi ska klara av att balansera i frågan om kompetensförsörjning även i smala yrken och kompetensförsörjning i hela landet, samtidigt som vi såklart måste vara varsamma med våra gemensamma resurser och se till att det finns tillräckliga mängder elever på de platser där eleverna ska utbildas, är att fortsätta utveckla och stärka det lärlingsprogram och de möjligheter till lärlingsutbildning som trots allt finns och att fortsätta utveckla lärlingssystemet.

När det gäller de ämnen som nu diskuteras och chanserna att utbilda sig i dem handlar det om att man ska ha större möjligheter att utveckla sig som lärling i hantverksyrken. Hantverk ligger mycket nära idén om lärlingsprogram – man får lära sig av någon som redan kan hantverket. Där ser vi goda möjligheter att fortsätta utveckla förutsättningarna att utbilda sig som lärling och på det sättet se till att vi runt om i hela landet, där det finns kompetens inom dessa ämnen, kan fortsätta att utveckla detta.

Jag yrkar bifall till regeringens förslag.

Anf. 13 LINUS SKÖLD (S) replik:

Herr talman! Jag noterade att Oliver Rosengren inte med ett ord berörde förlängningen av statistiksekretessgenombrottet, men eftersom detta

omfattas av betänkandet tänker jag ta mig friheten att debattera det i alla fall.

Jag redogjorde i mitt anförande för att Socialdemokraterna vill se offentlighetsprincipen gälla också fristående skolor. I Tidöavtalet har ju regeringen och Sverigedemokraterna kommit överens om att införa en insynsprincip. Det enda som är uppenbart med denna är att den inte är offentlighetsprincipen.

Jag har provat att debattera denna fråga med skolministern här i kammaren utan att få svar på vad som är skillnaden mellan insynsprincipen och offentlighetsprincipen. Kanske kan Oliver Rosengren kasta ljus på denna fråga? Det handlar om ett annat parti och en annan företrädare – möjligen har Oliver Rosengren en idé om hur insynsprincipen ska skilja sig från offentlighetsprincipen.

Anf. 14 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! Jag tackar Linus Sköld för frågan – en fråga om något han redan har besvarat i sitt anförande.

Två saker är uppenbara med insynsprincipen. Den ena är att det är en insynsprincip och inte en offentlighetsprincip. Den andra är att det är en fråga som regeringen av just skälet att man ska utverka en insynsprincip ännu inte har lämnat besked om.

Socialdemokraterna styrde ju Sverige fram till nyligen, men tack och lov inte längre, och därför känner ni också till att när man bereder en fråga och förbereder sig för något är det olyckligt att i riksdagens kammare försöka gissa innehållet i en sådan förändring.

I stället får Linus Sköld tänka: den sorgen, den omsorgen. Det kommer ett tillfälle då vi får möjlighet att diskutera skillnaden mellan insynsprincipen och offentlighetsprincipen. Det blir givetvis när det finns ett konkret förslag att förhålla sig till. Att vi står i riksdagens kammare i dag och gissar om innehållet i insynsprincipen känns inte särskilt konstruktivt, om jag får vara uppriktig mot ledamoten.

Anf. 15 LINUS SKÖLD (S) replik:

Herr talman! Jag tackar Oliver Rosengren för ett klagörande svar. Det vi fick tydliggjort är att Moderaterna gissar om sin egen politik. Att ha uppfattningen att en insynsprincip ska införas utan att ha en aning om vad en insynsprincip är tycks mig som en märklig politisk hållning. Det är en politisk uppfattning som Moderaterna tillsammans med resten av regeringen och Sverigedemokraterna har gett uttryck för i Tidöavtalet, och ändå har de ingen aning om vad det kommer att innebära.

Jag tycker att Oliver Rosengren är skyldig dem som lyssnar på debatten, dem som bryr sig om hur skolsystemet fungerar och dem som bryr sig om hur skattepengar används ett svar på den här frågan: Vilka uppgifter är det som ska fortsätta att vara hemliga i fristående skolor?

Anf. 16 OLIVER ROSENGREN (M) replik:

Herr talman! Jag tackar Linus Sköld för följdfrågan.

Nej, vi gissar givetvis inte, utan i detta fall handlar det om att vi börjar i värderingarna. Vi tycker att det är rimligt att det finns information om vart skattepengar går och att det finns information om innehållet i dessa skolor och på vilket sätt de tillvaratar de skatteresurser de fått del av. Det

är rimligt att skattebetalarna kan granska användningen av offentliga medel i verksamheter som tar del av dem.

Det man har kommit fram till i Tidöavtalet är att man ska utarbeta en insynsprincip. Precis som i många frågor som är svåra och kan innehålla en rad olika juridiska detaljer är det enda ansvarsfulla mot just de människor som Linus Sköld talar om – alltså människor med stort engagemang i skolsystemet, elever, lärare, rektorer och föräldrar – att man tar fram ett seriöst och genomarbetat förslag. I detta arbete är de stora resurser som finns på Regeringskansliet och i ansvariga myndigheter viktiga. Att vi innan utredningen kommit på plats inte kan beskriva alla detaljer är inte så konstigt.

Det är inte heller insynsprincipen som debatteras i dagens betänkande utan förlängningen av de sekretessregler Linus Sköld själv nämnt.

Det kommer en dag då vi kan diskutera hur ni ser på insynsprincipen. Det är min förhoppning att ni då ska tycka att den infriar de förväntningar man kan ha på offentlighet inom fristående skolor. Min övertygelse är att vi kommer att landa där, för det är vår inriktning.

Anf. 17 DANIEL RIAZAT (V):

Herr talman! I dag debatterar vi propositionen som bland annat innebär att det nya ämnet matematik fortsättning införs på natur- och teknikprogrammen och att hantverksprogrammet upphör som nationellt program. Vi debatterar också att regeringen vill förlänga den tillfälliga sekretessbrytande bestämmelsen i syfte att säkerställa tillgång till skolinformation. Jag tänker fokusera på det sistnämnda.

Vad menas med att säkerställa tillgång till skolinformation? Än så länge innebär det att vi inte ska få ta del av skolinformation. Det har nämligen varit genomgående i regeringens politik att försöka göra det så svårt som möjligt för föräldrar, journalister, forskare och allmänhet att få ta del av de missförhållanden som finns inom landets koncernskolor, som tyvärr är i majoritet bland dagens fristående skolor.

Vi har i veckan tagit del av Skolinspektionens svidande kritik mot några av Sveriges största skolkoncerner, och vi har sett hur det gång på gång uppdagas olika typer av missförhållanden inom landets skolkoncerner. Vad blir då svaret från högerregeringen och Sverigedemokraterna på detta? Jo, att det ska bli sämre insyn. Regeringen har inget förslag på vad som ska ersätta den tillfälliga sekretessbrytande bestämmelsen när den löper ut, så då kan vi förvänta oss fler år av för dålig tillgång till skolinformation. Inte heller nämns något om meddelarskyddet i regeringens förslag.

Socialdemokraternas Linus Sköld nämnde att det saknas en beskrivning av vad insynsprincipen kommer att innebära. Det är märkligt att fyra partier ingår ett avtal om att införa en insynsprincip utan att själva veta vad en insynsprincip är. Det enda vi kan förvänta oss är att en insynsprincip innebär att man tar bort de viktigaste delarna i offentlighetsprincipen och kallar det något annat. Annars hade man gått med på det förslag om att införa offentlighetsprincipen som vi gång på gång lagt fram i utbildningsutskottet.

Ofta när borgerligheten debatterar varför den motsätter sig offentlighetsprincipen hörs argumentet att det försämrar för mindre friskolor. Idéburna skolors riksförbund säger att man är positiv till offentlighetsprincipen, och alla de mindre friskolor vi har pratat med vill ha offentlighets-

principen. De som inte vill ha offentlighetsprincipen är de borgerliga partierna i Sveriges riksdag, Timbro, Almega och Svenskt Näringsliv. De mindre friskolorna motsätter sig alltså inte denna lagstiftning.

I salen finns endast en representant för regeringen kvar, och det ska bli intressant att höra vad Kristdemokraterna säger i frågan. Före valet var Kristdemokraterna för att införa offentlighetsprincipen, och när tidningen Skolvärlden ställde frågan till deras skolpolitiska talesperson blev svaret: Självklart ska offentlighetsprincipen införas. Men när utbildningsutskottet röstade i frågan var Kristdemokraterna helt plötsligt emot offentlighetsprincipen. Man kan ju undra varför. Kanske handlar det om några onsdagsmöten, vem vet?

Herr talman! Den som driver skola har tagit på sig att ansvara för våra barns utbildning. Det är svårt att tänka sig ett viktigare uppdrag. Vi måste kunna känna oss trygga med att alla skolhuvudmän tar detta uppdrag på största allvar och lever upp till det gemensamma förväntningar på kvalitet och värdegrund. Den som driver skola måste rimligen också klara den insyn som offentlighetsprincip och meddelarskydd innebär.

För Vänsterpartiet är det en självklar princip att det med verksamhet som finansieras av våra gemensamma medel följer krav på öppenhet och insyn. Medborgarna måste kunna ha insyn i välfärdens verksamheter oavsett om de drivs av bolag eller kommun. Det är dock ett grundproblem att det är tillåtet att bedriva välfärdsverksamhet i egenskap av bolag.

För att säkerställa kvalitet och minska risk för missförhållanden är det dessutom viktigt att välfärdens medarbetare utan risk för repressalier kan påtala missförhållanden oavsett om de arbetar för offentliga eller privata utförare.

Vänsterpartiet kommer återigen att lägga fram förslag om att införa offentlighetsprincipen. Även om vi inte lyckas få igenom det denna gång heller kommer vi att fortsätta ta stafettpippen.

Jag yrkar bifall till reservation 3 från Vänsterpartiet om att den sekretessbrytande bestämmelsen inte ska förlängas med tre år utan två år för att påskynda regeringens utredning.

Anf. 18 MATHIAS BENGTTSSON (KD):

Herr talman! Vi tar upp lite olika saker i detta betänkande. Det handlar om justeringar som på olika sätt syftar till att skapa en bättre skolgång, bättre förutsättningar för bildning och bättre förutsättningar för att utbildningarna också ska leda till steg in på arbetsmarknaden så att man lättare ska kunna få sysselsättning efter sin utbildning.

Herr talman! Kristdemokraternas vision är en skola där varje barn och elev får möjlighet att utvecklas till sin fulla potential, där ingen hålls tillbaka och där ingen lämnas efter. Ska vi ha en sådan vision behöver vi hela tiden vara beredda att se över systemet. Därför tycker Kristdemokraterna att det är bra förändringar vi genomför i dag.

Det handlar om lite olika saker, som tidigare talare har berört. Det handlar om olika namnändringar. Till exempel kommer gymnasiesärskolan att heta anpassad gymnasieskola från och med den 2 juli detta år. Det handlar om att naturkunskap ska införas på teknikprogrammet så att det blir ett ämne som ingår i alla program. I dag är teknikprogrammet det enda program som inte har med detta eller liknande områden i sitt kursutbud.

Det handlar också om att ämnet matematik ska delas upp i dels ämnet matematik, dels karaktärsämnet matematik fortsättning, detta för att inte skapa några incitament att välja bort fördjupning när det kommer till matematik. Just den delen har att göra med förändringen när vi går från kursbetyg till ämnesbetyg. En effekt av den, herr talman, är att betyget man får på en högre del av ämnet kan påverka det betyg man får på en lägre. Det skulle kunna få effekten att elever väljer bort specialiserad matematik eftersom svårare kurser ofta ger lägre betyg, vilket skulle kunna påverka det totala ämnesbetyget.

Eftersom vi vill ha höga ambitioner när det kommer till matematik och vill att våra elever ska läsa matematik specialisering – eller matte spec, som eleverna själva kallar det – behöver vi göra denna förändring. Men med det sagt behöver vi också följa detta framöver och se till att det får den önskade effekten.

Detta sista gäller också förändringen kring hantverksprogrammet. Att lägga ned hantverksprogrammet och i stället införa frisör- och stylistprogrammet för att spetsa till de olika utbildningarna träffar mer rätt. I stället för det här breda programmet som tar upp allt från frisör och florist till finsnickare och glasblåsare får vi utbildningar som träffar mer rätt.

Detta har inte på något sätt att göra med att hantverksutbildningarna skulle vara oviktiga. Tvärtom är de viktiga delar i utbildningsmixen. Men när man ser att 90 procent av eleverna i ettan går inriktningen mot frisör, barberare eller hår- och makeupstylist behöver man se över detta så att också de andra viktiga, smala hantverksutbildningarna får det utrymme som de förtjänar.

För att avslutningsvis gå in på detta med sekretessbestämmelserna tycker Kristdemokraterna att det är viktigt att friskolor får bra förutsättningar att verka. Friskolor bidrar positivt till utbildningssystemet genom att skapa en bredd och en valfrihet för eleverna. Men med det sagt behöver det också regleras på ett sådant sätt att man konkurrerar och verkar på lika villkor. Då behöver vi en tydlig insynsprincip. Man behöver kunna följa vart skattepengarna till friskolorna går. Man behöver kunna mäta kvalitet och också jämföra friskolorna med kommunala skolor. Det är därför regeringen förlänger undantagen i sekretessreglerna så att vi även fortsättningsvis ska kunna granska dessa skolor tills en annan lagstiftning kommer på plats.

Därmed tror jag att jag har berört alla ämnen. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 19 DANIEL RIAZAT (V) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja citera ur Kristdemokraternas partiprogram: ”Offentlighetsprincipen, det vill säga tillgången till allmänna handlingar, är central för en öppen och vital demokrati. Sekretessmöjligheten ska nyttjas restriktivt.”

Jag vill också ta upp ett uttalande i en tidningsartikel och samtidigt rätta det jag sa tidigare: Det var inte fram till valet 2018 som Kristdemokraterna var för offentlighetsprincipen; det var faktiskt hela vägen fram till 2021. Men i slutet av 2020 fick en kristdemokrat frågan om hon ansåg att offentlighetsprincipen även bör omfatta fristående skolor som är skattefinansierade. Svaret var ja – ingenting mer.

Jag undrar helt enkelt: Vad har hänt? Varför anser inte längre Kristdemokraterna, till skillnad från det som står i partiprogrammet, att offentlighetsprincipen är central för en öppen och vital demokrati? Har ni ändrat er?

Anf. 20 MATHIAS BENGTSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack för frågan, Daniel Riazat!

Svaret är enkelt: Kristdemokraterna tycker att det är viktigt med insyn i fristående skolor. Det är viktigt för att skolorna ska kunna verka på lika villkor. Det är viktigt för att man ska kunna granska vad skattebetalarnas pengar går till. Det är viktigt för att man ska kunna granska kvaliteten i de fristående skolorna. Det är också viktigt för att en elev som ska välja skola ska kunna jämföra olika skolor och se hur en kommunal respektive en fristående skola fungerar så att eleven kan göra ett aktivt och väl genomtänkt val.

Med det sagt är jag inte helt säker på att en fullskalig offentlighetsprincip skulle träffa rätt i det avseendet att en liten fristående skola som inte har den juridiska kompetensen anställd skyndsamt skulle kunna lämna ut vilken handling som helst och kunna avgöra vad som ska maskeras och vad som kan lämnas ut, till exempel under sommarlovet.

Det finns vissa sådana delar där jag inte är helt säker på att det skulle gynna alla mindre aktörer att tvingas förhålla sig till en fullskalig offentlighetsprincip. Det är det som utredningen som vi har varit inne på ska visa. När den utredningen är klar behöver vi återkomma till vilka fördelar och nackdelar som finns och hur det skulle påverka de mindre och de större friskolorna att ha en sådan här princip.

Anf. 21 DANIEL RIAZAT (V) replik:

Herr talman! Hur kommer det sig då, Mathias Bengtsson, att den organisation som företräder mindre friskolor tycker att detta bör införas på en gång? De menar att det inte behövs ytterligare utredningar. Frågan har ju utretts ganska många gånger i Sverige, och man har kommit fram till att detta är enda sättet att ha en öppen och vital demokrati. Hur kommer det sig då att Kristdemokraterna inte vill införa det, och hur kommer det sig att Kristdemokraterna var för detta för bara cirka två och ett halvt år sedan?

Sedan undrar jag återigen – frågan har ställts här tidigare: Vad är det som man inte ska få ha tillgång till som medborgare? Vilken information ska föräldrar inte kunna få ta del av när de ska bestämma vilken skola deras barn ska gå i? Vilken information ska Thorengruppen, Academedia och Engelska Skolan kunna dölja för allmänheten? På vilket sätt tänker Mathias Bengtsson och regeringen försvåra för Skolinspektionen och andra att ta del av viktig information för att kunna granska och ha insyn i dessa skolor?

Anf. 22 MATHIAS BENGTSSON (KD) replik:

Herr talman! Den stora skillnaden mellan mitt parti och Daniel Riazats parti är att vi i Kristdemokraterna bryr oss om alla skolor. Vi bryr oss om friskolorna. Vi bryr oss om att även de mindre friskolorna ska få bra möjligheter att verka, bidra till utbildningssystemet och vara ett alternativ för de elever för vilka den kommunala skolan inte levererar det man kan förvänta sig, den trygghet och studiero man behöver eller den uppföljning

man behöver när man till exempel har blivit utsatt för mobbning eller trakasserier. Vi ser att alla friskolor och även de kommunala skolorna behöver bra möjligheter att verka, för att eleverna ska få den valfriheten.

Vi tar därför oron på allvar när mindre skolor hör av sig till oss och säger att en fullskalig offentlighetsprincip skulle kunna skapa problem. Det skulle kunna bli dyrt och omöjligt att mitt i sommarlov tillhandahålla kompetensen för att avgöra vilka handlingar som får delas ut skyndsamt och vilka som måste maskeras. Vi kristdemokrater tar oron hos mindre skolor på allvar och säger: Okej, då måste vi utreda och titta på om det finns andra möjligheter att skapa insyn och full möjlighet att se hur skolan fungerar och jämföra kvaliteten, utan att det ska drabba de mindre aktörerna hårt.

Just för att vi bryr oss om friskolorna och valfriheten ser vi att det måste utredas. Men för Daniel Riazats parti har det aldrig varit särskilt viktigt att elever själva ska få välja vilken skola de vill; valfriheten har aldrig varit särskilt viktig. Det kan jag bara beklaga.

Anf. 23 CAMILLA HANSÉN (MP) replik:

Herr talman! Mathias Bengtsson säger att KD bryr sig om alla skolor. Det är bra. Det gör Miljöpartiet också. Jag vet också att även Vänsterpartiet gör det. Den typen av ohederlig debatteknik tror jag inte för skoldebatten framåt, Mathias Bengtsson.

Jag tror på att ni bryr er om alla skolor. Men om man bryr sig om alla skolor vill man att de ska verka på lika villkor. Då är det offentlighetsprincipen som gäller. Allt annat gör att villkoren inte är lika.

Många friskolor bidrar, precis som Mathias Bengtsson sa tidigare, på ett unikt sätt till det svenska utbildningssystemet och med kvaliteter som kanske inte annars skulle finnas. Men en del friskolor bidrar också med avarter som ingen, absolut ingen, vill se i det svenska skolsystemet. Det skadar Sverige som kunskapsnation.

Det verkar finnas en oro över rektorers kompetens att hantera svensk offentlighets- och sekretesslagstiftning. Är det en misstroendeförklaring mot Sveriges rektorer och den rektorsutbildning de har gått? Skulle de inte ha kompetensen att bedöma handlingars offentlighet och sekretess och sköta utlämnandet?

Anf. 24 MATHIAS BENGTSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack, Camilla Hansén, för inlägget!

Jag instämmer i ledamotens uppfattning att många friskolor bidrar positivt till vårt skolsystem men också att vissa friskolor inte visar upp den kvalitet och leverans som man skulle önska av alla skolor i Sverige. Jag menar att det är just därför som regeringen gör den största regleringen och den största åtstramningen av friskolesektorn som vi har sett i Sverige.

Vi reglerar och begränsar helt enkelt så att oseriösa aktörer inte ska kunna vara verksamma. De som vill bidra positivt i friskolesystemet ska kunna finnas kvar, men de som är ute efter att tjäna snabba pengar eller göra vinst på elevernas bekostnad ska inte ha möjlighet att göra det.

Det är lite där frågan om offentlighetsprincipen ligger. Går det att skapa den insyn i friskolorna som både jag och Camilla Hansén vill se utan att lägga en orimlig administrativ börda på skolorna? Går det att göra utan att varje skola ska vara tvungen att skyndsamt tillhandahålla den juridiska

kompetensen för att göra bedömningen? Menar Camilla Hansén att varanda liten friskola mitt under sommarlovet, under semestern, ska ha den juridiska kompetensen för att snabbt bedöma vad som ska maskeras eller vad som får lämnas ut när en medborgare begär ut en allmän handling?

Är det rimligt att varje liten friskola ska ha den möjligheten, eller går det att hitta andra vägar? Det är det jag frågar mig. Därför ska det bli spännande att läsa vad regeringens utredning kommer fram till.

Anf. 25 CAMILLA HANSÉN (MP) replik:

Herr talman! För tydligheten i debatten tror jag att det är viktigt att säga att vi har olika syn när det gäller offentligheten inom skolväsendet. Miljöpartiets syn är tydlig, och Kristdemokraternas är otydlig. Antingen har man offentlighet och insyn enligt svensk lagstiftning och faktiskt flera hundra år gamla traditioner, eller så naggar man den i kanten. Kristdemokraterna är ute efter att nagga den i kanten.

Det här med en liten skola och mitt i sommaren är intressant. Till att börja med tycker jag att man ska lyssna med respekt på de små idéburna skolornas organisation, som säger: Vi vill ha det här, för vi vill ha en jämn spelplan med skolkoncernerna. Vi vill att alla skolor ska ha lika villkor.

Det finns jättemånga små offentliga verksamheter. Jag ska snart ge ett exempel i mitt anförande. Vilka andra små offentliga verksamheter ska ha undantag från offentlighetsprincipen? Jag tycker inte att det är okej att tumma på det som faktiskt ger varje människa i Sverige rätt att få information om hur våra skattepengar används.

Den offentlighetsprincip vi har är unik i ett världsperspektiv. Är det värt att nagga den i kanten för att gynna stora friskolekoncerner som vill plocka ut pengar ur det svenska skolsystemet och som sliter isär Sverige som kunskapsnation?

Anf. 26 MATHIAS BENGTTSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tycker kanske att Camilla Hansén överdriver skillnaderna mellan våra partier i denna fråga. Kristdemokraterna vill ha insynen. Vi vill att man ska kunna jämföra friskolor och kommunala skolor och att insynen ska vara tydlig. Det är därför utredningen tillsätts, som en del i en stor översyn och en stor åtstramning av friskolesektorn.

Förslaget handlar inte om att Kristdemokraterna vill gynna de stora friskoleaktörerna. Tvärtom tar vi den oro som kommer oss till del på allvar. Mindre skolor säger att de kommer att få svårt att tillhandahålla den service som en fullskalig offentlighetsprincip skulle innebära. Vi är inte beredda att offra de mindre aktörerna, som hör av sig till oss med den oron. Därför vill vi utreda och se.

Jag tycker också att ledamoten går händelserna lite i förväg, som om man redan nu vet vad utredningen kommer att landa i. Det vet inte jag. Vi har fått de här orossignalerna. Vi utreder och får se vad utredningen landar i och vad regeringen går vidare med. Så bedriver en regering seriös politik.

Anf. 27 CAMILLA HANSÉN (MP):

Herr talman! I dag behandlar vi förslag från regeringen som rör gymnasieskolan. Många av besluten vi ska fatta i dag är av formell karaktär. Men jag vill ändå sätta ljuset på den viktiga reformen om att byta namn på särskolan till anpassad skola. Beslutet om ändringarna i skollagen fattades

för ungefär ett år sedan, efter viktig opinionsbildning från bland annat elever som gick i det som då kallades särskolan.

Numera heter alltså skol- och utbildningsformer som har elever med intellektuell funktionsnedsättning som målgrupp anpassad skola, i det här fallet anpassad gymnasieskola. Det här är mer än bara ord. Det är också resultatet av elevers arbete med opinionsbildning och deras inflytande över utbildningen, vilket de har lagstadgad rätt till. Det manifesteras i det här beslutet. Det är också så att ord spelar roll. De säger någonting om vår människosyn och om hur vi ser på omvärlden.

I dag kommer vi även att besluta om ändringar i matematikämnet, i ämnet naturkunskap och när det gäller gymnasiala hantverksutbildningar. Jag vill säga någonting om just hantverksutbildningarna. Jag törs inte gissa vilka klasser som sitter på läktaren nu; de kan ju redan ha valt de perfekta gymnasieutbildningarna för dem. Men det handlar också om dem som är riktigt unga, går i lågstadiet och har drömjobb som brandman, polis och journalist. Det kan vara allt möjligt. Man kanske är intresserad av till exempel historia eller har någon hobby som man kan få utlopp för i ett yrke.

Det finns yrken som är kreativa och handlar om att bevara kulturarv. Det är yrken som behövs i vår vardag. Det är yrken som är både historia och framtid. De yrkena är ganska små, men kompetensbristen är ändå stor, precis som när man hör om lärare, sjuksköterskor och ingenjörer. Vi behöver sotare, glasblåsare, finsnickare, guldsmeder, urmakare och vad det nu kan vara.

Något som jag kommer att följa lite extra för att jag tycker att det är spännande är vad som händer med textildesignutbildningen. Det är en stor bransch som behöver göra en viktig omställning när det gäller hållbarhet. Jag kommer att följa vad som händer när den eventuellt kommer in under det estetiska programmet.

Man behöver göra kontinuerliga förändringar i utbildningssystemet för att det ska vara relevant, men vi måste också lyfta blicken och se hur varje utbildning fungerar. För min del handlar det ofta om att fler ska drömma om att bli lärare, men som ni märker finns det många fler yrken som behöver unga människor som drömmer om de yrkena.

När det gäller att lyfta blicken skulle vi kunna göra det här till en budgetdebatt, men det har vi gjort så många gånger att vi inte behöver ta det igen. Vän av ordning kanske tycker att vi redan har diskuterat offentlighetsprincipen en del, men jag vill ändå lyfta fram den. För mig och väldigt många andra är det självklart att offentlighetsprincipen ska gälla alla skolor. Men det är inte en självklarhet för regeringen, och det är faktiskt obegripligt.

Jag förstår inte att man är beredd att nagga den tradition och kulturyttring som den svenska offentlighetsprincipen är i kanten. Att följa den är självklart för till exempel de små idéburna skolor som ofta kidnappas av regeringspartierna i någon form av missriktad omsorg eftersom offentlighetsprincipen tydligen skulle vara extra betungande för små verksamheter. Det är ett extremt svagt argument.

Det finns massor av små, offentliga verksamheter som omfattas av offentlighetsprincipen. Jag har jobbat på en liten kommunal myndighet som enligt lag ska finnas i alla kommuner: Överförmyndarnämnden. Hanteringen av offentlighet och sekretess var en arbetsuppgift som vi bar med stolthet. Det är inte alltid lätt när man håller på med svåra personärenden.

De flesta överförmyndare i landet – det finns alltså en i varje kommun – är extremt små myndigheter. Trots det skulle det vara otänkbart för de flesta – jag skulle säga alla – att det inte skulle finnas insyn i verksamheten enligt offentlighetsprincipen.

När det gäller offentlighetsprincipen vill de stora skolorna bevara sina affärshemligheter. I de kommunala skolorna är det allas rätt att veta vad pengarna går till och hur verksamheten byggs upp – precis allting. Det är för att det handlar om vår gemensamma egendom.

När skolsystemet ser ut som det gör blir insynen extra viktig. Jag vill vara tydlig med att för Miljöpartiet kommer ingenting annat än en fullvärdig offentlighetsprincip att vara tillräckligt. Allting som är mindre än den handlar om att nagga offentlighetsprincipen i kanten, och det kommer vi inte att gå med på. Men jag vill hålla öppet, precis som Mathias Bengtsson sa, för utredningens resultat.

Det är klart att utredningen kan komma fram till att man absolut inte är beredd att göra avsteg från offentlighetsprincipen för att tillfredsställa skolkoncernernas behov. Då kommer jag med glädje att stötta den utredningen i alla sammanhang.

Systemet med marknadsskola gör någonting med vårt utbildningssystem. När vinstutdelning är syftet, när offentlig statistik kallas affärshemligheter och när skolpeng och skolval skapar orättvisor slits Sverige som kunskapsnation isär.

Vi behöver alltså lyfta blicken över poäng på olika kurser och ämnen och annat som kontinuerligt måste anpassas. Vi ska fatta de detaljerade besluten, men vi ska lyfta blicken för att hålla ihop Sverige som kunskapsnation.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 11 Folkbildningsfrågor

Folkbildningsfrågor

Kulturutskottets betänkande 2022/23:KrU10
Folkbildningsfrågor (skr. 2022/23:50)
föredrogs.

Anf. 28 AMANDA LIND (MP):

Herr talman! ”Nu vet jag vad lycka är.” Det sa Thomas Sundvall i ett tal på skolavslutningen i förra veckan på Fellingsbro folkhögskola i Lindesberg. Thomas hade i många år kämpat mot kronisk depression. Han hade haft ett tufft socialt liv, haft självtvivel och lidit av konsekvenserna av sin autism.

Thomas beskrev i sitt avslutningstal hur han till slut, efter uppmuntran från sin familj, hade valt att söka till Fellingsbro folkhögskola och hur han redan första veckan möttes av intresse, vänlighet och leende ansikten. Han blev en del av ett socialt sammanhang. Han utvecklades och mådde bättre fast han kanske inte trodde det själv.

Nu har Thomas behörighet och möjlighet att söka vidare till högre utbildning, men än viktigare är att hans känsla av lycka har väckts igen. Hans år präglades av personlig utveckling och vänskap och av en tillvaro av

trygghet och glädje. Han beskriver det själv som att det här är två år i hans liv som tagit honom från hans mörkaste punkt till hans ljusaste. Han trodde inte att en skola kunde vara sådan.

Herr talman! Det går inte att överskatta den betydelse som folkbildningen har i Sverige. Folkbildningen är en levande del av den svenska demokratin. Det är en viktig arena för kunskap, bildning och delaktighet i samhället. Folkbildningen har genom folkhögskolor och studieförbund spelat en viktig roll för ett rikt musik- och kulturliv i hela landet. Det finns många exempel på hur studieförbund och folkhögskolor bidrar till just detta.

I Norrköping, som jag besökte förra veckan, är studieförbunden en aktiv och levande del av Kulturkvarteret Hallarna som har scener för verksamheter av olika storlekar. Det är en levande och myllrande mötesplats, inte minst för civilsamhället och för barn och unga som tar sina första steg in i kulturens värld.

Herr talman! Mer än 1 miljon människor deltar i aktiviteter genom studieförbund och folkhögskolor. Det är en folkrörelse med oerhörd bredd och med lärande, bildning, förkovran och nyfikenhet i centrum för sin verksamhet.

Herr talman! En grupp som är särskilt viktig för folkbildningen, och som folkbildningen är särskilt avgörande för, är den som möter hinder och svårigheter i andra utbildningssystem. Det kan vara personer med funktionsnedsättningar eller oavslutade studier i grundskola eller gymnasium men också nyanlända som genom studieförbund och folkhögskolor ges möjlighet att läsa in grundläggande behörighet för fortsatta studier eller arbete.

Studieförbunden och folkhögskolorna ger var och en möjlighet att utifrån sin individuella förmåga lära tillsammans med andra, växa i samhället, utforska den svenska demokratiska modellen med civilsamhället som grund och även – som Thomas Sundvall så fint beskrev i sitt tal – uppleva vad lycka och gemenskap är och växa tillsammans med andra i den unika utbildningsform som folkhögskolan innebär.

Herr talman! Miljöpartiet värnar folkbildningen. Vi vill ge den goda förutsättningar framåt. Vi har i vår skuggbudget för 2023 lagt in en civilsamhällesmiljard för att ge permanent förbättrade förutsättningar för både folkhögskolan och studieförbunden men också för det breda och rika civilsamhället vi har i Sverige.

Herr talman! Jag är oroad över de budgetneddragningar som regeringen har gjort 2023. Vi har redan sett hur de har fått negativa konsekvenser för folkbildningen. När nu folkhögskolorna och studieförbunden inte har fått de resurser de behöver och när kommuner och regioner inte har fått det stöd de behöver är vi också oroliga över att folkhögskolorna och studieförbunden i det rådande ekonomiska läget kommer att drabbas av nedskärningar, även kopplat till den lokala och regionala finansieringen.

Herr talman! Det är viktigt att det statliga stödet till folkbildningen kommer just folkbildning till del och att det inte missbrukas eller kommer antidemokratiska krafter till del. De senaste årens rapportering om oegentligheter har lett till flera angelägna åtgärder. Riksrevisionen har granskat hanteringen av statsbidragen till folkbildningen och lämnat rekommendationer till både regeringen och Folkbildningsrådet om hur kontroll och

uppföljning av statsbidrag kan skärpas. Flera åtgärder har redan vidtagits av olika regeringar, och det är bra.

Inom Folkbildningsrådet och studieförbunden pågår dessutom ett omfattande förändringsarbete gällande kontroll, uppföljning och hantering av stödet men också utveckling av verksamheten. Jakten på pinnar ska inte stå i centrum, utan det ska bildning, folkbildning och utveckling göra.

Förra mandatperioden tillsatte den dåvarande regeringen en utredning om styrning och uppföljning av folkbildningen för en översyn av nuvarande modell för fördelning av statsbidrag till folkbildningen. Utredningen ska också lämna förslag inför framtiden. Miljöpartiet ser fram emot att ta del av förslagen från den pågående utredningen. Vi vill även understryka vikten av att nya demokrativillkor snarast läggs fram på riksdagens bord.

Miljöpartiet ser dock risker med att åtgärder vidtas som inte beaktar ett helhetsperspektiv och förordar och vill uppmana regeringen att därför invänta förslagen i folkbildningsutredningen innan ytterligare större steg tas.

Herr talman! Folkhögskolor och studieförbund välkomnar alla över hela landet, oavsett bakgrund och intresse. Både studieförbunden och folkhögskolorna bidrar starkt till det lokala kulturlivet genom lokaler, infrastruktur för kulturmöten och verksamheter. Därför behöver vi ta ansvar för att säkra tillgången till folkbildningen över hela landet. Genom samtal, litteratur, studier och kulturaktiviteter bidrar ett starkt folkbildningsväsen till ett samhälle som i högre grad präglas av kunskap och kultur.

Miljöpartiet vill ytterligare utveckla och stärka folkbildningen framåt. Vi vet att folkbildningens verksamheter kan vara livsavgörande.
(Applåder)

Anf. 29 EMMA AHLSTRÖM KÖSTER (M):

Herr talman! Det är fantastiskt att leva i Sverige där vi har möjlighet till utbildning och bildning. Vi kan lära oss livet igenom. Vi vet att vi aldrig blir fullärda, och vi uppmanas att mötas för att lära tillsammans. Folkbildningen bidrar till detta och till att människor ses, träffas, bildas och utbildas.

Detta är viktigt för oss var och en men är kanske särskilt viktigt för dem som står långt ifrån arbetsmarknaden och dem som känner sig stå utanför samhället i övrigt. Folkbildningen erbjuder också möjlighet att ta del av kulturverksamhet över hela landet. Det spelar stor roll för vår samhällning.

Staten har fördelat stöd till folkbildningen sedan den parallella framväxten med folkrörelserna på 1800-talet och framåt. Satsningen har haft som syfte att stärka demokratin, mångfalden och engagemanget i samhället men också minska utbildningsklyftorna. Det är uttalat att deltagarna ska söka och bygga sin egen kunskap genom dialog, interaktion och reflektion med andra.

Herr talman! Folkbildningen ska vara fri och frivillig. Den ska vara fri i bemärkelsen att människor själva väljer om och när de vill utbilda och bilda sig men också hur studierna ska gå till. Att tänka fritt och uttrycka sig fritt är något som ska vara självklart. Något som vi trycker på är och ska vara självklart här är absolut inte självklart på andra platser runt om på jorden.

Folkbildningen i Sverige har medverkat till att fler har kunnat lära sig nytt eller fördjupa sina kunskaper. Det har på många håll skapats en mötes-

plats och ett nav för erfarenhetsutbyte. Det gäller särskilt nu när det pågår ett krig i ett land nära oss. Då har folkbildningen spelat en stor roll. Mäniskor har kunnat komma hit och har kunnat lära sig svenska via de mötesplatser som folkbildningen erbjuder.

I Sverige har vi 155 folkhögskolor och tio studieförbund. Ungefär 1 miljon människor deltar i de olika aktiviteter som folkbildningen erbjuder. Det handlar alltså om många människor, men det handlar också om mycket pengar. År 2021 uppgick statens anslag till folkbildningen till närmare 4,6 miljarder kronor. Då har man fördelat 1,8 miljarder kronor bara till studieförbunden. Summan motsvarar omkring 10 procent av statens hela kulturbudget.

Precis som för alla områden som vi finansierar tillsammans med skatte-medel är det viktigt att beslutsfattare tar sig tid att följa upp och utvärdera det hela. Jag tycker inte att så har skett under de senaste åren, herr talman. Vi har inte tagit oss den tid och kraft som krävs för att kolla upp om verksamheten är effektiv och bra. Är den kvalitativ? När vi målen?

Detta är bakgrunden till att Tidöpartierna tidigt kom överens om att det behöver göras en översyn av Folkbildningsrådets system för stöd till folkbildningsväsendet. Vi kom fram till att det troligtvis behöver reformeras.

Den skrivelse som i dag ligger på bordet handlar just om Riksrevisionens rapport om statsbidraget till studieförbunden. Man har granskat kontrollen, uppföljningen och styrningen av statsbidragen till studieförbunden och landat i att statsbidragen behöver stärkas men att det finns betydande utmaningar i den nuvarande förvaltningsmodellen som bygger på att aktörerna granskar sig själva.

Det pågår också en statlig utredning, som jag vill nämna i detta sammanhang. I den ska bland annat nuvarande förvaltningsmodell granskas. Utredningen ska redovisas den 19 februari 2024. Riksrevisionen bedömer att utredningens inriktning och bredd är nödvändig men anser också att det redan nu behövs åtgärder för att stärka kontrollen. Bland annat rekommenderar Riksrevisionen regeringen att se till att Folkbildningsrådets myndighetsroll i kontrollen och uppföljningen av statsbidragen klargörs och förstärks.

Utskottet föreslår att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna, och jag yrkar bifall till utslaget förslag samt avslag på samtliga motioner som menar något annat.

(Applåder)

Anf. 30 JONAS ANDERSSON (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi kulturutskottets betänkande om folkbildningsfrågor. Sverigedemokraterna står bakom samtliga sina reservationer i betänkandet, men jag yrkar för tids vinnande bifall endast till reservation 5.

Betänkandet som i dag är uppe för debatt omfattar förslag i motioner från riksdagens allmänna motionstid. Betänkandet hanterar också en skrivelse från regeringen som är ett svar på Riksrevisionens rapport om statsbidraget till studieförbunden. Sverigedemokraterna välkomnar Riksrevisionens välbehövliga granskning av studieförbunden och regeringens svar på denna.

Herr talman! Debatten och medierapporteringen om folkbildningen – i synnerhet studieförbunden – har under årtal tyvärr präglats av en bild av

problem. Det har varit problem med ett omfattande fusk av statsbidrag genom timjakt och uppblåsta siffror kring studiecirkel. Det har varit problem med att bidrag hamnar i fickorna på islamister genom studieförbundet Ibn Rushd. Och det har varit problem med att livsstilskriminella och rena gangstrar utnyttjar folkbildningen. Det är allt annat än vad skattebetalarnas pengar ska gå till.

Det är beklagligt att problemen hamnar i så starkt fokus i folkbildningsdebatten. Men det är tidigare rödgröna regeringars slapphet och ovilja att agera som har möjliggjort det här.

Ett av de värsta exemplen på senare tid gällande hur bidrag till folkbildningen används har vi sett i Botkyrka kommun, där studieförbundet ABF:s fritidsgårdar blivit rena brottscentraler för gängkriminella. Vapen och narkotika har förekommit på fritidsgårdarna, och Vårbynätverket sitter öppet och spelar tv-spel i sofforna. Från ABF genomfördes sedan en kupp tillsammans med gängkriminella när man inom Socialdemokraterna avsatte kommunstyrelsens ordförande i Botkyrka.

Organiserad brottslighet och Sveriges största statsbidragsberättigade studieförbund hand i hand var alltså med och tog makten i en stor svensk kommun. Allt detta har vi kunnat läsa detaljrikt om i medierna, och det är såklart en skandal av enorma proportioner. Botkyrkafallet visar för övrigt hur extremt verklighetsfrånvärd den politiska vänsterkantens tro har varit på fritidsgårdar som ett slags universallösning för att fixa integrationen.

Herr talman! Äntligen har vi en regering och en majoritet här i Sveriges riksdag som är för att ståda upp ordentligt i det som gått fel med folkbildningspolitiken. Men det är också viktigt att lyfta upp att många kommuner har gått före. I Linköpings kommun, där jag är bosatt, fattade kultur- och fritidsnämnden nu i maj beslut om att helt stoppa det kommunala stödet till det islamistkopplade studieförbundet Ibn Rushd. Det skedde efter att förbundet tidigare utretts av kommunen och bidragen frysts efter beslut om en motion från Sverigedemokraterna i kommunfullmäktige.

Linköping är ett föredöme för hela landet. Men även andra kommuner har stoppat bidragen till Ibn Rushd, vilket jag i den här kammaren har lyft fram i tidigare debatter. Det hedrar såklart de kommuner som varit kloka och gått före andra i en så viktig fråga. Under tidigare rödgröna regeringar kämpade man i motvind, men nu finns en ny regering som med stöd av Sverigedemokraterna inte accepterar att bidrag går till islamism. Genom Tidösamarbetet är jag övertygad om att bidragen till islamister kommer att stoppas i allt fler kommuner, och det är viktigt.

Herr talman! De omfattande problemen gällande statsbidraget till folkbildningen har kunnat uppstå på grund av årtal av rödgrön misskötsel och slapphet. Nu måste Sverigedemokraterna och Tidöpartierna agera, eftersom bristerna är så pass allvarliga. Det är faktiskt så att hela legitimiteten för den statliga folkbildningspolitiken står på spel.

Mycket är på gång från Tidöpartierna. Ett sätt som vi redan nu använder för att genomföra kraftfulla skärpningar handlar om riktlinjerna till Folkbildningsrådet. Det är fråga om skärpningar av kontroll och uppföljning av studieförbunden kopplat till såväl ekonomi som demokratiaspekten vid bidragsgivning.

Herr talman! I går besökte Sverigedemokraterna i kulturutskottet studieförbundet Studieförbundet på plats i Uppsala. Man bedriver i detta studieförbund en verksamhet som i många fall är väl värd att värna. Man har

verksamhet som ger aktiviteter och bildning i stora delar av Sverige, så att hela vårt land kan leva. Detta gör man exempelvis i samverkan med sina viktiga medlemsorganisationer, som Jägareförbundet, Svenska Turistföreningen och Sveriges Hundungdom. Studieförbundet bidrar på så sätt exempelvis till att personer kan ta jägarexamen i förlängningen.

Att skattepengar går till sådan typ av verksamhet är jag övertygad om att många svenskar ser positivt på. Det är just för att värna det goda som görs inom folkbildningspolitiken och i Folkbildnings Sverige som Sverigedemokraterna och övriga Tidöpartier nu genomför en rad reformer och skärpningar för att röka ut fusk, islamistbidragen och alla andra problem som vi redan har fått nog av.

Anf. 31 VASILIKI TSOUPLAKI (V):

Herr talman! Folkbildningen har historiskt varit en väldigt viktig faktor i framväxten av vår demokrati. I dag utgör studieförbundet och folkhögskolor en grundbult i arbetet för att stärka människors bildning och tro på sin egen möjlighet att delta i samhällsbygget. Studieförbundet stöttar upp det övriga föreningslivet i landets alla kommuner och bidrar till viktiga möten mellan människor. Folkhögskolorna finns från norr till söder, i glesbygd och i storstad.

Folkbildningens aktörer har stor kulturverksamhet och bidrar i stor utsträckning till att människor inspireras, får möta nya uttryckssätt och själva får utveckla sin kreativitet. Det här är några av anledningarna till att det offentliga på kommunal, regional och statlig nivå ska bidra till finansieringen av folkbildningen.

Herr talman! Tyvärr finns det människor och företag som försöker skoja sig själva på våra gemensamma resurser. Det ser vi såväl inom offentlig välfärd som inom socialförsäkringssystemet och civilsamhället. Det är en viktig uppgift för beslutsfattare att skapa generösa system som inte kräver alltför mycket krånglig administration av den enskilde men som samtidigt skapar möjligheter till uppföljning och transparens kring användningen av skattemedel. För mig som vänsterpartist är det viktigt att slå vakt om ett starkt och fritt civilsamhälle och goda förutsättningar för det ideella engagemanget.

Herr talman! Jag kan inte låta bli att notera hur olika de borgerliga partierna i regeringen och Sverigedemokraterna resonerar när det gäller kraven på de ideella och offentliga aktörerna inom folkbildningen jämfört med hur de ser på bolag i en annan del av utbildningssystemet. Tidigare i dag diskuterades i kammaren huruvida offentlighetsprincipen ska gälla för de aktörer som driver grundskolor och gymnasieskolor. Regeringens och Sverigedemokraternas linje är att skolbolag ska kunna plocka ut skattepengar helt oreglerat och stoppa dem i egen ficka samt att insynen ska vara begränsad, medan de kräver redovisning av varenda fikakvitto från den ideella studiecirkeln. Varför denna inkonsekvens? Det kan man fråga sig.

Herr talman! Jag vill också passa på att rätta Jonas Andersson. Han påstod nyss här i talarstolen att fritidsgårdsverksamheten i Botkyrka finansieras genom statsbidraget till studieförbundet ABF. Det stämmer absolut inte. Det är kommunerna som bestämmer vem som ska driva fritidsgårdsverksamhet, och det är kommunerna som finansierar fritidsgårdsverksamheten.

Herr talman! Sedan studieförbunden upptäckte oegentligheter i inrapporteringen av studietimmar har stora insatser gjorts för att skärpa det interna regelverket, och nya it-verktyg har tagits fram för att få ökad kontroll på verksamheten. Både Folkbildningsrådet och studieförbunden har spelat en viktig roll i det arbetet. Särskilt viktigt har framtagandet av ett gemensamt verksamhetssystem varit. Där kan studieförbunden jämföra deltagarlistor för att minska risken för fusk.

Jag välkomnar nu att även Riksrevisionen genomlyst rutinerna för effektiv kontroll och uppföljning för att kunna ge ytterligare rekommendationer till studieförbunden och regeringen. Varje punkt är var och en för sig välmotiverad, men det är nu viktigt att noga följa hur de nya rutinerna sammantaget påverkar belastningen för de ideellt engagerade, så att vi inte tappar deras kraft och initiativ. Det ska vara lätt att göra rätt, och såväl studieförbunden som Folkbildningsrådet behöver ha ekonomiska resurser för att klara en ökad administration kring det statliga bidraget.

Herr talman! Just därför är det oroande att ta del av det förslag från regeringen som nu är ute på remiss. Där framställer man det som att studieförbunden har god ekonomi samtidigt som folkhögskolorna har det väldigt tufft. Det stämmer inte med verkligheten, då studieförbundens anslag från kommunerna mer än halverats det senaste decenniet.

Men det är inte själva verklighetsbeskrivningen i sig som är oroande utan att den förekommer i ett förslag som handlar om att flytta makten att fördela pengar mellan folkhögskolorna och studieförbunden från Folkbildningsrådet till staten. Då ligger det i farans riktning att regeringen tänker sig att avhjälpa ekonomiska bekymmer hos folkhögskolorna genom att flytta pengar från studieförbunden. Den ansvariga ministern Mats Persson hävdar att det inte är så och att man inte planerar några ytterligare nedskärningar men har inte velat svara på varför det då är så bråttom att fatta beslutet om den här omorganisationen.

Det pågår just nu en utredning som tillsattes av den förra regeringen och som ska titta på styrningen och uppföljningen av folkbildningen. Utredaren Christer Nylander har också fått i uppdrag att kika på just den här typen av förändringar. I den utredningen kan man göra en ordentlig genomlysning av konsekvenserna och inte hasta fram. Det är så vi brukar göra innan stora förändringar ska göras: Vi utreder och tar ett helhetsgrepp om frågorna.

Herr talman! Vänsterpartiet anser att både folkhögskolorna och studieförbunden behöver en förstärkt ekonomi. Regeringen kapar rejält i budgeten till folkbildningen i år. Det har till exempel inneburit att pengarna för att ge asylsökande och ukrainska flyktingar en chans att lära sig svenska tog slut redan i april. De riktade insatserna till föräldralediga och för dem som står långt ifrån arbetsmarknaden tog regeringen helt bort.

I vårt budgetförslag för i år fanns 680 miljoner mer än i regeringens och Sverigedemokraternas. Vi vill se fler utbildningsplatser och en högre ersättning per plats inom folkhögskolan.

Många deltagare har skolmisslyckanden bakom sig. Vi hörde exempel här tidigare från Amanda Lind. Det är inte sällan på grund av en neuropsykiatrisk diagnos som man kan behöva extra stöd. Många på allmän kurs har också varit en kortare tid i Sverige och kan behöva anpassningar utifrån det.

Samtidigt har inte folkhögskolorna varit med i de statliga lönesatsningarna på lärarna och får svårt att konkurrera med löner. Under pandemin kunde man inte genomföra kortkurser, konferenser och sommaraktiviteter, och internaten stod tomma. Det har tömt många skolors kassor.

Just internaten, möjligheten för studerande att bo på skolan, är en viktig del av utbildningsformen. Det är många gånger en förutsättning för att man ska kunna studera på en folkhögskola då många ligger i glesbygd, eller på platser som saknar god kollektivtrafik.

Men när ersättningen är låg och många skolbyggnader är gamla kan underhållskostnader tränga ut andra behov. Vi har föreslagit att en utredning just ska titta på om man kan instifta ett särskilt bidrag till folkhögskolor som har internat.

I ett läge där arbetslösheten är hög och många ungdomar gått ut gymnasiet utan fullständiga betyg kan folkbildningen spela en viktig roll. Med sin särskilda pedagogik som utgår från varje deltagares förkunskaper, intresse och styrkor når man goda resultat.

Jag tror att var och en av oss som lyssnar till den här debatten har människor omkring sig som lärt sig nya saker om sig själv, sina medmänniskor och samhället genom en studiecirkel eller en folkhögskolekurs.

Slutligen vill jag passa på att tacka alla dem som dagligen gör en insats inom folkbildningen, alla lärare, cirkelledare och deltagare som delar med sig av tankar och kunskap och utvecklas tillsammans.

Jag tackar också alla andra anställda som gör lärandet möjligt och som utvecklar våra bostadsområden, ser till att vi får kultur i alla landsändar och att möten kan hållas, såväl digitalt som med en kopp kaffe och en god kaka till.

Folkbildningen har betytt mycket för utvecklingen av vår demokrati. Förhoppningsvis kan den få fortsätta att spela den rollen i hundra år till.
(Applåder)

Anf. 32 JONAS ANDERSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tänkte börja med att rätta Vasiliki Tsouplaki. Jag sa inte i mitt anförande att fritidsgårdarna finansierades med statsbidrag. Jag sa att de finansierades med bidrag. Däremot sa jag att ABF är ett statsbidragsberättigat studieförbund. Så är ju fallet.

Herr talman! Man kan tycka att det är konstigt att Vänsterpartiets ledamot ägnar en del av sitt anförande åt att tala om vem som ger pengar. Det handlar om huruvida det är kommunen eller staten som ger pengar till fritidsgårdar där grovt kriminella uppehåller sig i verksamheten. Där sitter de och spelar tv-spel, och det förekommer vapen och narkotika.

Vänsterpartiet fokuserar alltså på vem det är som ger pengar. I själva verket är det naturligtvis så att den här typen av fritidsgårdar och den typ av verksamhet som man har haft i ABF i Botkyrka inte ska ha en enda skattekrone.

Är det inte också en självklarhet för Vänsterpartiet, oavsett var pengarna kommer ifrån? Är det inte det som Vänsterpartiet borde fokusera på i sitt anförande i stället? Hur ska vi stoppa att organiserad brottslighet får ta del av våra skattepengar?

Vad vill Vänsterpartiet göra för att stoppa den typen av enorma problem som vi har sett i ett skattefinansierat studieförbunds verksamhet som den i Botkyrka?

Anf. 33 VASILIKI TSOUPLAKI (V) replik:

Herr talman! Jag uppfattade det absolut som att Jonas Andersson menade att det var ett stort problem att statsbidraget till folkbildningen i stället hamnat på en fritidsgård i Botkyrka. Det var så jag uppfattade att Jonas Andersson ville att det skulle uppfattas. Om det var så att jag missförstod får jag be om ursäkt. Det är viktigt att vi nu får chansen att reda ut det.

Det har funnits stora problem med fusk inom studieförbunden. Det tycker jag att vi ska klargöra. Men vi ska inte blanda in sådant som inte hör hit. Problemen är stora nog utan att vi blandar bort korten och börjar att tala om kommunal verksamhet och sådant som vi här ifrån riksdagen varken styr eller reglerar.

Därför tyckte jag att det var viktigt att i mitt anförande klargöra att fritidsgårdarna är kommunernas verksamhet. Jag har därför heller ingen möjlighet att uttala mig om den verksamhet som har varit i en kommun på en fritidsgård.

Jag kan säga lite mer generellt att jag tycker att det är viktigt att ungdomar som växer upp och pendlar mellan att finnas i socialt trygga, vettiga sammanhang som en fritidsgård kan utgöra och att kanske också finnas i kriminella sammanhang får möta trygga vuxna och får en möjlighet att hitta ett sammanhang som inte är det kriminella gänget.

Därför är det väldigt viktigt att vi har bra fritidsgårdar i alla landets kommuner. De ska ha kunskap och kompetens att välkomna också ungdomar som ligger i riskzon för kriminalitet. Ibland innebär det att människor som har begått brott också sitter och spelar tv-spel.

Jag tycker att det är väldigt viktigt att ungdomar får sitta och spela tv-spel med fritidsgårdspersonal i stället för att stå på torget och sälja droger. Jag vill fråga Jonas Andersson vad han tycker om den saken.

Anf. 34 JONAS ANDERSSON (SD) replik:

Herr talman! Nu har vi sett att organiserad brottslighet har tagit sig in i och infiltrerat skattefinansierade fritidsgårdar i Botkyrka hos ABF:s verksamhet.

När jag frågar Vasiliki Tsouplaki vad Vänsterpartiet vill göra för att stoppa det blir det snarare nästan ett slags hyllningstal till hur viktigt det är med fritidsgårdar, trots att vi nu har sett att man använder fritidsgårdarna för att bedriva sin kriminella verksamhet.

Man kan inte ha den naiva inställning till fritidsgårdar som Vänsterpartiet har. Ett av skälen till att det ser ut som det gör på den här typen av fritidsgårdar i Botkyrka och i Sverige för övrigt är just för att vi har så naiva politiker som vi har i Vänsterpartiet.

Vi stramar nu åt riktlinjerna för Folkbildningsrådet. Vi har en punkt om folkbildningen i Tidöavtalet där vi till exempel kommer att utreda frågan huruvida en annan aktör än Folkbildningsrådet ska ta över utdelningen av statsbidrag.

Vi har många förslag för att komma åt de problem vi har sett med fuskan, pengar till islamism och att pengar som i det här fallet går till att man inhyser grovt organiserad brottslighet på skattefinansierade fritidsgårdar. Vi har förslag för det, och vi har reformer.

Vad är Vänsterpartiets förslag? Ni talar bara om allting som är bra med folkbildningen och aldrig om de enorma problem som hotar hela legitimiteten i folkbildningspolitiken.

Anf. 35 VASILIKI TSOUPLAKI (V) replik:

Herr talman! Tack för svaret, Jonas Andersson. Det var kanske inte något riktigt svar på min fråga, men man ska vara artig och tacka i varje fall.

Det är viktigt att vi ser de problem som finns. Men vi ska inte generalisera och smutskasta hela studieförbunds rörelsen och hela folkbildningstanken. Det är tyvärr där jag tycker att vi ofta hamnar när Sverigedemokraterna resonerar om de här frågorna.

Det jag ville säga med mitt anförande var att jag ser vikten av att det finns god fritidsverksamhet. Det kan vara i studieförbundens regi, kommunens regi eller i annan ideell verksamhets regi.

Vi ska inte heller vara naiva och tro att allting är svart eller vitt, att ungdomar antingen är onda eller goda, antingen kriminella eller inte kriminella.

Det jag ville lyfta fram var hur viktigt det är att vi når de unga i de områden där de riskerar att hamna i kriminalitet. Där är studieförbunden en väldigt viktig aktör, precis som andra ideella organisationer.

Det jag ville säga med mitt anförande var att vi ska skapa väldigt goda förutsättningar för den typen av verksamhet. Sedan kan såväl studieförbund som kommunens fritidsgårdar få bekymmer med att det blir kriminella klickar som dominerar, tränger ut och gör att andra ungdomar inte vågar sig dit eller så.

Det är reella problem i en del av landets kommuner som vi absolut ser och är med och diskuterar. Men det jag vänder mig emot är den typ av generaliserande och överdrivna ord från Sverigedemokraternas sida i de här sammanhangen.

Det jag sa i mitt anförande var att vi välkomnar Riksrevisionens genomlysning. Vi tycker att det är väldigt bra att studieförbunden tillsammans har tagit tag i att skapa uppföljningssystem och it-system som har varit väldigt bra.

Jag ser också att man nu gör en insats för att skapa ett nytt system som inte ska vara det timjagande och volymdrivande, som Johan Andersson lyfte fram i sitt anförande. Det har också studieförbunden tagit tag i nu, för de har sett att det inte har varit ett lyckat system. Detta initiativ välkomnar jag.

Anf. 36 CATARINA DEREMAR (C):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 2, om folkbildningens roll, i kulturutskottets betänkande 10.

Herr talman! Ett demokratiskt samhälle bygger på flera stenar. Yttrandefriheten är en och föreningsfriheten en annan. För mig som centerpartist är det också viktigt med äganderätten i ett demokratiskt samhälle. Men vi har också folkbildningen, den fria folkbildningen. Att fortsätta att lära sig i hela livet, att bryta argument och att byta tankar – just detta har tjänat vårt land länge, och vi måste se till att det får fortsätta så.

Vi har sett det många gånger: Folkbildningen finns där i alla våra kommuner som en resurs när samhället snabbt behöver ställa om. Inte minst ser vi det nu, när människor har tvingats fly från kriget i Ukraina. Då har studieförbunden stått där i varje kommun och tagit emot grupper för att ge dem det första steget in i det svenska språket och det svenska samhället.

Herr talman! Folkbildningen ska vara fri och frivillig. Samhället berikas när det finns goda möjligheter för människor att gå samman och lära sig mer. Denna verksamhet kan inte ersättas av utbildningar som arrangeras av det offentliga eller av utbildningsföretag. Den fria bildningen finns bara i demokratier eftersom den utgör ett hot mot totalitära krafter. Fri bildning för alla är en frihetsfråga.

Folkbildningens fria form finns både i studiecirkel och på landets 155 folkhögskolor. Med sin bredd, mångfald och geografiska spridning är folkbildningen tillgänglig för många i vårt land, även för grupper som kanske annars har svårt att av fri vilja få till sig bildning. Detta spelar stor roll för det fortsatta byggandet av en stark demokrati.

Centerpartiets liberala värderingar gör att folkbildningen med folkhögskolor och studieförbund är något som jag verkligen vill slå vakt om. Här har deltagarna en självklar plats när det handlar om utformning av kurser och utbildning.

Folkbildningsrådet, som är en ideell förening med vissa myndighetsuppdrag, bildades 1991 när Skolöverstyrelsen lades ner. Folkbildningsrådet har till uppgift att fördela och följa upp statsbidrag till folkhögskolor och studieförbund.

Här kommer det att bli en förändring från och med den 1 januari 2024. Då ska i stället staten fördela pengarna och bestämma hur stor andel som ska gå till respektive studieförbund och folkhögskola. Det står i promemorian *Ökat statligt inflytande över statsbidraget till folkhögskolor och studieförbund*, som kom från regeringen i slutet av april, att detta *inte* innebär någon ökad statlig styrning eller minskad självständighet när det gäller innehållet som bedrivs av folkhögskolorna och studieförbunden. Det vill jag understryka. Det är av största vikt att det fortsätter så, och det kommer jag att bevaka. Armarna får inte bli kortare på det här området heller.

Statens fyra syften med att ge stöd till folkbildningen är följande: att stödja verksamhet som bidrar till att stärka och utveckla demokratin, att bidra till att göra det möjligt för en ökad mångfald människor att påverka sin livssituation och skapa engagemang att delta i samhällsutvecklingen, att bidra till att utjämna utbildningsklyftor och höja bildnings- och utbildningsnivån i samhället och att bidra till att bredda intresset för och öka delaktigheten i kulturlivet.

Herr talman! Folkbildning är en viktig grund för vår demokrati. Folkbildningen ska vara fri och frivillig.

Anf. 37 ROLAND UTBULT (KD):

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag till beslut.

Vi har varit med utskottet till Vasamuseet för studier – för genomgång av historik och framtidsutsikter. Vasaskeppet var ett svenskt örlogsfartyg, alltså ett militärt fartyg. Det hade 64 kanoner och var storslaget för sin tid. Skeppet kantrade och sjönk utanför Beckholmen i Stockholms inlopp på sin jungfruresa den 10 augusti 1628. Efter några tidiga misslyckade försök att bärga henne på 1600-talet glömdes Vasa i stort sett bort.

Den direkta orsaken till att Vasa förläste var att hon var för instabil för att kunna segla i hårdare vind. Trots att hon inte klarade ett vanligt stabilitetstest när hon låg vid kaj lät man henne segla därför att kungen utövade påtryckningar för att kunna sätta in henne i sjökriget mot Polen, där Sigis-

mund III var kung. Förhör hölls efter förlisningen, men eftersom kungen själv godkänt alla mått kunde ingen dömas som ansvarig för förlisningen.

Det var alltså ett gigantiskt misslyckande. Skeppet bärgades för övrigt 1961. Därför blir man minst sagt förvånad när denna totala katastrof drar 1,5 miljoner besökare varje år. Hur är det möjligt? Jo, herr talman, därför att misslyckandet vändes till något annat, nämligen ett av Europas, kanske världens, mest genuina museiföremål. Är det inte fantastiskt att ett nederlag kan vändas till något så intressant och dessutom inkomstbringande? Vasa har 1,5 miljoner besökare i alla åldrar varje år.

Herr talman! Detta säger mig något mer. Ett misslyckande i livet kan vändas till något positivt och vinnande. Det för mig till tankar om folkhögskolorna. Det jag tänker mest på är uttrycket ”en andra chans”. Ärligt talat får man inte så många chanser i livet när det gäller sådant som förändrar livet och inriktningen och innebär milstolpar i tillvaron. Men i folkhögskolan får man denna andra chans att förändra sin situation. Det är starkt! Jag har sett på nära håll vad folkhögskolan betyder med sin särprägel när det gäller undervisning och gemenskap.

Förutom folkhögskolorna finns ytterligare en nyckelaktör inom folkbildningen, och det är studieförbunden. Basen i studieförbundens verksamhet är studiecirkelarna. De finns i hela landet och kan beskrivas som en mötesplats för bildning och kultur. Statsbidraget till studieförbunden är 2 miljarder kronor årligen. De har fått stort förtroende från staten att själva förvalta och kontrollera sina statsbidrag.

Det är Folkbildningsrådet som hanterar de statliga bidragen och fördelar dem till studieförbunden och folkhögskolorna. Vad som händer efter att pengar betalats ut till de tio studieförbunden har Folkbildningsrådet inte riktigt koll på.

Man skickar pengarna till studieförbunden, som sedan har en egen förvaltning och ett eget ansvar. Men man famlar lite när det gäller vad som händer med de slantar som kommer dit. Det har upptäckts flera fall av fusk och oegentligheter i studieförbundens verksamhet, som finansieras av statsbidrag. Det handlar om de allmänna medel som betalas ut. Vi kristdemokrater ser detta som oerhört allvarligt. Hur är detta möjligt?

När Riksrevisionen i sin rapport granskade studieförbunden upptäckte de graverande brister. Det handlar om sådant som att ersättningar betalas ut på otillräckligt underlag, att statsbidraget går till privat konsumtion och att överenskommelser om ersättningar sällan dokumenteras.

I Riksrevisionens rapport kan vi läsa: ”En förening har fått månatlig ersättning för hyra på 20 400 kronor men det saknas transaktionsbevis på att föreningen betalat hyran. Inskickad hyresavi avser dessutom annan adress än den uppgivna för genomförda arrangemang.”

Herr talman! Enligt den sakpolitiska överenskommelsen mellan Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna i Tidöavtalet ska systemet för stöd till folkbildningen reformeras och göras mer transparent. En framtida modell som nu diskuteras är att dela upp statsbidragen till folkbildningen mellan folkhögskolorna och studieförbunden för att göra statsbidraget mer transparent. Det är en spännande tanke. Vi får se hur detta utvecklar sig.

Som kristdemokrat värnar jag folkbildningen. Vi kan inte tillåta fusk i någon form. Det är vi alla överens om. Men låt oss aldrig glömma folkbildningens betydelse för demokratin och för att unga människor ska hitta

sin väg i livet genom kunskap, gemenskap och respekt för varandra. Ett misslyckande i skolan och i livet kan vändas till något helt annat – som när ett skepp som sjunkit lyfts upp och blir till glädje för många. Tro mig, jag vet hur det känns när livet vänder. Det är stort, och det önskar jag varje människa.

För att citera nobelpristagaren Tomas Tranströmer:

”Skäms inte för att du är människa, var stolt!

Inne i dig öppnar sig valv bakom valv oändligt.

Du blir aldrig färdig, och det är som det skall.”

(Applåder)

Anf. 38 ROBERT HANNAH (L):

Herr talman! I Sverige ska kulturen vara fri. Armlängds avstånd ska gälla för politiker. Public service ska vara oberoende, och mediernas frihet ska värnas.

Men det är det svenska föreningslivet som är demokratins infrastruktur. Det finns inget viktigare för sammanhållning, social fostran och förståelse för den svenska demokratin än svenskt föreningsliv. Om det sedan är i en idrottsförening, i Studieförbundet Vuxenskolan eller på en folkhögskola är mindre viktigt.

Folkbildning ligger väldigt nära Liberalernas dna. Låt mig ge ett exempel: För lite mer än 100 år sedan, i mars 1922, träffades fem liberala kvinnor på godset Fogelstad i Södermanland. Två av dem, Kerstin Hesselgren – vars riksdagsmandat jag sitter på; hon valdes in för Liberalerna i Göteborg – och Elisabeth Tamm, hade nyligen valts in i riksdagen som två av de fem första riksdagskvinnorna. Syftet med mötet var att skapa en medborgarskola för kvinnor på Fogelstad. Tillsammans skulle de fem kvinnorna komma att kallas för Fogelstadgruppen eller Konstellationen.

Den kvinnliga medborgarskolan på Fogelstad arrangerade sommarkurser mellan 1925 och 1954. Medborgarskolan samlade deltagare från olika samhällsgrupper och åsiktsriktningar. Totalt hade skolan omkring 2 000 deltagare. Kvinnorna utbildades i vad man kallade för medborgarkunskap. De fick träning i att debattera och i att tala offentligt. På den tiden var nämligen argumentet mot kvinnor att de inte kunde delta i demokratin eftersom de inte hade egenskaperna för det. Ett viktigt syfte var att ge deltagarna självförtroende och inspiration till framtida samhällsinsatser. Många av dem kom att bli politiker. Dessa kvinnor folkbildade och gjorde en otrolig insats för vår demokrati och för svensk jämställdhet.

Herr talman! Vi liberaler förstår att bildning skapar förutsättningar för individer att forma sitt eget liv, inte minst genom deltagande i det demokratiska samtalet. Samtidigt har det de senaste åren rapporterats om fusk och bedrägeri inom studieförbundens verksamheter. Riksrevisionens granskning, som kom förra året, är starkt kritisk mot bristen på kontroll och uppföljning av hur pengarna används.

Det är viktigt att kunna hålla två tankar i huvudet samtidigt. Dels ska vi stå upp för föreningslivet, som är demokratins infrastruktur, dels ska vi se till att skattepengar som satsas på föreningslivet inte hamnar i fel händer. Därför har regeringen på sin agenda att se till att hitta ett system som på ett bättre sätt lever upp till skattebetalarnas legitima krav och förväntan

på att skattepengar används på ett korrekt sätt till korrekta saker. Även den tidigare socialdemokratiska regeringen såg problemen med fusk, och därför tillsattes den utredning som nu ser över detta under Christer Nylanders ledning. Vi har redan vidtagit ett antal åtgärder med anledning av Riksrevisionens rapport. Vi måste göra det när en rapport kommer med sådan kritik. Det finns till exempel med i den förordning som reglerar Folkbildningsrådet att man ska följa upp och återkomma med bättre och tydligare redovisning. Det måste vi göra även om utredningen fortfarande pågår.

Sverige ska även fortsättningsvis ha folkbildning och ett starkt föreningsliv. Men ett löfte vill jag ge här och nu: Demokratins infrastruktur ska inte i framtiden kunna utnyttjas av icke-demokrater eller kriminella element. Tidöavtalet är tydligt när det gäller att inte en enda skattekrona ska gå till extremism, kriminella gäng eller radikal islamism.

Att skattepengar till föreningsliv har hamnat i fel händer är uppenbart. Det är exempelvis tydligt med fallet i Botkyrka, där studieförbundet ABF:s fritidsgårdar har använts av kriminella element. I en granskningsrapport som Botkyrka kommun lät säkerhetsföretaget 2Secure genomföra under första kvartalet 2022 av ABF:s verksamheter i kommunen vittnar polisen om att personer har burit skyddsvästar inne i fritidsgårdarna, att det har slängts narkotika och knivar på marken när polisen har anlänt till fritidsgårdarna och att personer som är totalt olämpliga att arbeta med ungdomar har anställts i verksamheten. En stor andel av dem som var anställda för att jobba med dessa ungdomar i utsatta områden hade relativt nya domar mot sig.

Ännu mer problematiskt är studieförbundet Ibn Rushd och dess kopplingar till Muslimska brödrskapet och Grå vargarna. Medier har flera gånger uppmärksammat studieförbundets radikala samrören, däribland samarbetet med den turkiska statens Diyanetmoskéer i Göteborg. Enligt flera granskningar spionerar Diyanetmoskéer på exilkritiker i Europa. Ibn Rushd har även finansierat en lokalavdelning i Skåne tillhörande den turkiska islamiströrelsen Millî Görüş, Grå vargarna alltså, vilket Kvällsposten avslöjade 2018.

Senast i höstas framkom det att Ibn Rushd i Göteborg hade samarbetat med en kvinnoförening, Lale, som i sociala medier uppvisat en uppenbar koppling till Millî Görüş och Grå vargarna-sfären. Det är helt oacceptabelt att svenska skattepengar går till den typen av föreningar.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till utskottets förslag i dess helhet och avslag på reservationerna.

Liberalerna är stolta över att regeringen under den här mandatperioden kommer att reformera de pengar som går till folkbildning och stärka demokratikraven för bidrag. Även i framtiden ska idrott, föreningar och folkbildning få del av skattepengar, men inte en enda skattekrona ska gå till fuskare, skojare eller extremister.

(Applåder)

Anf. 39 ANNETTE RYDELL (S):

Herr talman! Tack till er som följer denna viktiga fråga! Folkbildningen är ett kitt som håller samman. Det betyder någonting. Det utvecklar det svenska samhället och den svenska demokratin.

Mer än 1 miljon människor deltar varje år i studieförbundens och folkhögskolornas verksamhet. Folkbildningen finns över hela landet. Studieförbunden finns i alla landets 290 kommuner och folkhögskolorna i 151.

Folkbildningen har en nära koppling till civilsamhället, och samverkan omfattar tusentals organisationer genom medlemskap, samverkansavtal och huvudmannaskap.

Folkbildning är utbildning och bildning för vuxna. Den är fri och frivillig. Människor väljer själva om och när de vill delta. Folkbildning kan till exempel handla om studier i svenska för nyanlända, studiecirklar om politik för personer med funktionsnedsättningar eller behörighetsgivande allmänna kurser.

Folkbildningen är ett aktivt lärande med pedagogik som handlar om kurser och studiecirklar som är anpassade efter deltagarnas förutsättningar och behov. Det betyder att folkbildningens deltagare har stort inflytande över vad och hur de ska lära sig. Deltagarna söker och bygger sin egen kunskap genom dialog, reflektion, utbyte med varandra och en fantastisk gemenskap och trygghet. Det har visat sig tydligt under de besök jag har gjort under våren.

Herr talman! Jag är själv industriarbetare och har så varit i 40 år, och jag är fortfarande verksam på golvet. Dit återvänder jag nu när min tid i riksdagen är slut. Jag har också förmånen att vara förtroendevald i en förening som verkar för medlemmarnas bästa. Det finns inget som går upp emot att se människor utvecklas. Det är helt fantastiskt.

Under mina år i IF Metall har jag – och många med mig – fått en otrolig utveckling. Vi har lärt oss pedagogik. Vi har lärt om demokrati och politik. Vi har utbildats till handledare och gått kurser i ledarskapsutveckling, och vi har lärt oss om lagar och avtal. På ABF har vi fått möjlighet till arbetsmiljöutbildningar – det handlar om både bättre arbetsmiljöarbete och systematiskt arbetsmiljöarbete.

Detta är alltså vi i min förening, och vi är många. Sedan är det alla andra deltagare som har fått en möjlighet att utvecklas och göra sig anställbara. De har också fått möjlighet att sadla om i livet.

Nu är det med lite sorg i hjärtat som jag lyssnar på deltagare, lärare och rektorer på våra folkhögskolor. Resurserna räcker inte till den verksamhet som skolorna behöver driva för att så många som möjligt ska kunna utvecklas, utbildas, bildas och få en chans att komma i sysselsättning och få en egen försörjning.

Vi vet att det är många som har behov av just den individanpassade utbildningsplan som folkhögskolorna erbjuder. Det är unga som inte känt att de passat in i gymnasieskolan. Det är individer med olika funktionsnedsättningar. Det är individer som har svårt med människor. Det handlar om svenska från dag ett. Det handlar om individer som står längst bort från arbetsmarknaden och om kvinnor som har behov av svenska språket och en utbildning för att inte fastna i kvinnofällan. Vi vet också att det är här vi har en möjlighet att få personal till vården och omsorgen, där man skriker efter arbetskamrater och kollegor.

Jag besökte Valjeviken, en skola hemma på min gata i Blekinge, och deras fantastiska verksamhet för just personer med funktionsnedsättningar. Att få se och höra om dessa deltagares resa gav mig gåshud. Personer som var inbundna, tystlåtna och många gånger oförmögna att vistas bland folk blommade ut och tog till sig en utbildning för att sedan få en

sysselsättning och kunna forma sitt liv med en egen försörjning. Det kallar jag utveckling. Och detta görs inte utan personal och lärare som är engagerade, kunniga och drivna.

Delar av den personalen riskerar nu att bli uppsagda på grund av mindre resurser. Utbildningar, såsom till undersköterska, som vi verkligen är i behov av, har de beslutat att inte starta. Också detta är på grund av kostnader som inte täcks. Rektor och lärare är bekymrade.

Besöket på Litorina folkhögskola, också i min region, gav mig också lite rysningar. Där fick jag berättat för mig av flertalet deltagare från världens alla hörn att detta vara det bästa de gjort – att börja på folkhögskolan. Det som lyste igenom i alla berättelser var att gemenskapen som byggs upp i grupperna är otroligt viktig. Det handlar om att få en andra chans. Någon hade varit där i en månad, någon i ett år och en annan i sex månader. Alla satt i samma klassrum. Alla pratade svenska. De hjälpte varandra, utbytte erfarenheter och lärde tillsammans. De bildades tillsammans.

Herr talman! Efter höstens nedskärningar i denna budget har vi sett en minskning av möjligheter till bildning och utveckling för dem som mest behöver det. Vi vet också att folkhögskolorna är en egen skolform. Men regeringen tycks blanda ihop det med vuxenstudier på komvux och yrkesutbildningar. Där blev det ett litet tillägg i vårändringsbudgeten, men det hjälper inte folkhögskolorna.

Jag undrar förstås vad som ligger bakom förslaget om att riksdagen nu ska ta beslut om tilldelningen för folkhögskolorna och studieförbunden. Jag är medveten om Riksrevisionens rapport och vad som anges som anledning till ändringen. Men vad är anledningen egentligen? Är det ett sätt att förminska studieförbunden och deras möjlighet att driva verksamhet? Ett första frö till splittring mellan två verksamheter är sått, och det är mellan verksamheter som har ett gott samarbete i många regioner och kommuner. Studieförbunden är många gånger en förberedande insats innan man sedan fortsätter till folkhögskolorna.

Herr talman! Vi har haft folkbildning med studieförbund och folkhögskolor i över 100 år, och det har varit en framgångssaga. Det är många som känner att de inte passar in och inte följer normen. De behöver något annat. De behöver bli sedda och få hjälp och stöd där de just då är i livet. Det handlar om att passa in någonstans utanför ramen för att sedan kunna leva tillsammans med andra och känna en delaktighet i samhället.

Vad är tanken om framtida folkhögskolor och studieförbund? Kommer denna form av bildning att finnas kvar över huvud taget? Eller är det förslag som nu föreligger ett första steg mot att montera ned folkbildningen i dess helhet?

Vi behöver tillföra mer resurser till just denna skolform, folkhögskolorna, men inte på bekostnad av studieförbunden och deras möjlighet att driva en framgångsrik verksamhet där människor känner sig sedda, blir lyssnade på och får en grund att stå på för att sedan gå vidare till en utbildning som ger dem både styrka och möjligheter.

Vi socialdemokrater står upp mot allt fusk och all kriminalitet inom folkbildningen. Eftersom vi själva är angelägna om vad folkbildningen genom studieförbund och folkhögskolor tillför det demokratiska samhället har vi gång på gång uttalat att inte en krona får missbrukas eller användas i annat syfte. Därför tillsatte vi folkbildningsutredningen. Syftet är att man ska utreda behovet av ändrat mål för folkbildningspolitiken och av ändrade

syften med statens stöd till folkbildningen, föreslå kvantitativa och kvalitativa indikatorer för uppföljning av folkbildningen, se över nuvarande modell för fördelning av statsbidrag till folkbildningen, utreda hur uppföljning, kontroll och granskning av folkbildningen säkerställs och lämna nödvändiga författningsförslag.

Uppdraget ska presenteras den 19 februari 2024, och det finns ingen anledning att föregripa detta.

Efter Riksrevisionens granskning har Folkbildningsrådet arbetat med hur de på ett bättre sätt ska ha kontroll på att pengarna fördelas och används rätt. De har gjort en översyn av systemet för statsbidrag till studieförbundens verksamhet. Ett nytt statsbidragssystem beslutades för några dagar sedan av styrelsen och ska börja gälla den 1 januari 2024. Det nya systemet innebär att bidraget ska fördelas enligt ett kvalitetsbedömnings-system.

Jag kan inte förstå varför det är så bråttom att korta det armlånga avståndet. Ett inväntande av rådets åtgärder och på utredningen hade varit önskvärd.

Jag avslutar med att säga att vi socialdemokrater har ett särskilt yttrande i betänkandet och att jag yrkar bifall till vår reservation 1.

(Applåder)

Anf. 40 PETER OLLÉN (M):

Herr talman! Jag vill gärna prata om bildningen. Bildningen är ett av de viktigaste områden som vi i kulturutskottet har ansvar för. Public service, dagspressen, folkhögskolorna och studieförbunden är områden där vi har i uppgift att säkra att det fungerar på bästa sätt.

Utvecklingen är dock oroande. För en generation sedan var det självklart att man ständigt fortbildade sig, men i dag ser vi att alltmer tid läggs på att underhålla sig. Från 2019 till 2022 har enligt Reuters europeiska undersökning andelen svenskar som aktivt väljer bort nyheter ökat från 19 till 32 procent. Det betyder att var tredje svensk aktivt undviker att ta del av nyheter, och det är en mycket farlig utveckling. Vi har sett hur det har utvecklats i USA när alternativa sanningar har fått växa sig starka. Det är otroligt viktigt att det inte får slå rot i Sverige, och därför är folkbildningen helt central.

Just nu pågår en utredning om public service. Om ett år ska man vara klar med en plan för hur det ska utvecklas under perioden 2026–2033.

Vi ser att 50 svenska kommuner i dag inte har någon redaktion – ingen journalist som kontrollerar hur kommunen hanterar skattemedel och om företag följer lagstiftningen. Detta är mycket oroande. Mediestödsutredningen har nu föreslagit att man årligen ska fördela närmare 1 miljard för att stödja dem som vill säkra att det finns redaktionell bevakning i hela Sverige.

Samtidigt läggs dubbelt så mycket, närmare 2 miljarder kronor, på stöd till studieförbunden, som sedan låter deltagarna betala för att delta i kurserna. Det är logiskt att Riksrevisionen har lagt tid på att utreda vad skattebetalarna får för dessa mycket stora pengar, en utredning som ledde till att Riksrevisionen utdelade skarp kritik mot en del av agerandet.

I dag ges pengar till folkhögskolorna och studieförbunden i klump. Regeringen har givetvis ett ansvar för att se till att de 18 miljarder som går till kulturen fördelas på bästa sätt. Därför är det logiskt att man nu vill dela upp det så att det öronmärks vad som går till folkhögskolorna och vad som går till studieförbunden.

Det är mycket viktigt att vi under hela livet fortsätter att bilda oss, detta med hjälp av tidningar, böcker, public service, komvux och studieförbunden. Då kan vi inte ha en fördelning som inte tittar på helheten. Målet ska vara tydligt för oss – att alla ska ta del av folkbildning och att alla ska ta del av journalistiskt producerat material.
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 12 Luftfartsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU11
Luftfartsfrågor (prop. 2022/23:105)
föredrogs.

Anf. 41 OSKAR SVÄRD (M):

Herr talman! I dag är det äntligen dags att debattera betänkandet om luftfarten, det vill säga flyget. Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag och avslag på motionerna.

I betänkandet handlar en stor del om att vi ska fortsätta med det skandinaviska luftfartssamarbetet och att det ska utgöra grunden för det gemensamma arbetet inom luftfartsområdet. Jag har valt att dela upp mitt anförande i tre delar: flygets betydelse för Sverige, framtidens resande och vilka åtgärder som behövs här och nu men också för att möta framtiden.

Herr talman! Mellan 2014 och 2022 prioriterades flyget ned av den dåvarande socialdemokratiska regeringen, inte minst när Miljöpartiet var en del av regeringsunderlaget.

Kreativiteten hos den dåvarande rödgröna regeringen när det gäller att hitta förslag för att undergräva svenskt flyg var stor. Vi minns alla diskussionerna om Bromma, som till varje pris skulle avvecklas, men där Moderaterna med stöd av flera andra partier satte stopp.

Ett modernt miljöparti borde enligt min mening jubla över det faktum att man kan göra Bromma till en av världens första fossilfria hubbar. I stället är flygplatserna i Sverige den samlade symbolen för hela världens miljö- och klimathot. Det var fel politik som bedrevs för flyget, med dåliga följd effekter för Sverige.

Herr talman! För en dryg vecka sedan gick remisstiden ut för Peter Normans flygplatsutredning. I utredarens uppdrag ingick bland annat att analysera och komma med förslag på långsiktiga inriktningar när det gäller statens ansvar för flygplatserna i Sverige, för att säkerställa en god tillgänglighet för näringslivet, medborgare och samhällsviktigt flyg.

Samtidigt som remisstiden löpte ut lämnade flygbranschen över en handlingsplan där representanter från branschen lyfte fram viktiga delar som de vill bidra med men också förslag som politiken kan anamma för ett starkare och bättre flyg i Sverige. Jag ser fram emot att se de remissvar som kommit in om flygplatsutredningen men även den handlingsplan som branschen lämnat över. Med stor sannolikhet kommer båda delarna att vara viktiga framdeles och kan komma att ligga till grund för kommande politik på flygområdet.

Herr talman! Det blåser nya vindar. Sverige har en moderatledd regering med Liberalerna och Kristdemokraterna som i samarbete med Sverigedemokraterna bildar en majoritet här i riksdagen. Detta skapar möjligheter för flyget som vi ska ta vara på. Jag är glad över att Brommas bevarande nu finns med i Tidöavtalet och att omställningen av flyget ligger högt upp på agendan.

Flygets betydelse för Sverige är stor. Vi bor i ett avlångt land med stora glesbefolkade områden där en bra och pålitlig flygtillgänglighet är en förutsättning för tillväxt och välbefinnande. För besöksnäringen och tillväxten och för att Sverige ska bli mer attraktivt när det gäller företagsetableringar är ett bra flygsystem en av flera viktiga delar. Det bidrar till att Sveriges konkurrenskraft stärks och till att företag vågar investera i hela landet, och det skapar ett sammanhållet Sverige.

Det går heller inte att blunda för den samhällsviktiga funktion som flyget faktiskt har. Det gäller beredskapsflygplatser, ambulansflyg, brandflyg och transporter i kris- och krigstid. Detta ska värnas, underhållas och utvecklas.

Herr talman! Med en borgerlig regering går vi nu mot ljusare tider. Flyget är ingen miljöbov som hotar vårt klimat för all framtid, utan flyget är ett av flera viktiga transportslag som likt andra sänker sina utsläpp med ett framtida och snart mål om fossilfrihet.

Elflyget kommer enligt branschen själv att trafikera kommersiella linjer inom bara några år, och vätgas och en större produktion av biodrivmedel bidrar till omställningen. Här kommer forskning och utveckling att betyda mycket. Vår uppgift blir att möta den utveckling vi nu ser med en lagstiftning på plats och långsiktiga spelregler för flyget. Flyget behövs för att hela Sverige ska leva.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga att vi nu går från nedläggningsshot, flygskam och Miljöpartiets verkningslösa symbolpolitik till en flygpolitik som stöttar flyget och där staten, kommunerna och branschen jobbar tillsammans för ökad tillväxt, miljön, beredskapen och jobben, för ett säkrare, grönnare och friare Sverige.
(Applåder)

Anf. 42 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten Oskar Svärd, för ett intressant anförande!

Jag noterar att Miljöpartiet uppenbarligen är det onda i Sverige när det gäller flyget.

Det är intressant att höra att regeringen ägnar sig åt att blåsa nytt liv i flyget. Det som är problematiskt i dag är regeringens flygpolitik, och det som blåser är en massa koldioxid. Det som ledamoten säger finns det inte så mycket fog för i verkligheten.

Jag vill specifikt lyfta fram det du säger om Bromma flygplats. Flygplatsen ska vara något som Miljöpartiet särskilt lyfter fram när man pratar om klimat- och miljöproblem. Bromma flygplats är en yta tänkt att bygga bostäder på, och det har vi pratat om under många år. Jag vet att Moderaterna har lite olika inställning till detta, men Moderaterna vet att Bromma flygplats behövs för andra ändamål.

Ändå står Tidöpartierna här och pratar om Bromma som räddat, som något man tar med sig in i framtiden och som ska göra framtiden ljus för flyget. Det enda vi vet är att flyget på Bromma är satt på paus och sannolikt kommer att avvecklas. 60 procent av flyget har försvunnit. Den utredare som ledamot Svärd pratar om, Peter Norman, säger i sin flygplatsutredning som lades fram i våras att Bromma flygplats kan läggas ned. Det är hans bestämda uppfattning, men det går tydligt att läsa mellan raderna att regeringen hade sagt att han inte fick säga detta som ett resultat av utredningen. Men Bromma har ingen framtid och borde läggas ned nu.

Anf. 43 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamot Helldén för att han tyckte att jag höll ett intressant anförande.

Det finns olika politiska ståndpunkter i frågan om Bromma. Vi säger att Bromma ska bevaras och utvecklas, och vi kan se att Bromma kan vara en hubb för elflyg.

Ledamoten lyfter upp frågan om utsläppen. Men jag nämnde att i fråga om utsläppen ska det ske en omställning. Det är utsläppen som ska bekämpas – jag delar ledamotens uppfattning i den frågan – inte själva resandet.

Herr talman! Jag står fast vid att alla fyra transportslag är extremt viktiga för att Sverige ska hålla ihop, för att tillväxten ska stärkas och för att vi ska bygga ett starkare land.

Anf. 44 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Det intressanta är att när Peter Norman diskuterar flygplatssystemet pratar han om flygplatser där det kan finnas elflyg, även om han inte riktigt kan förklara hur de ska tas fram med den hastighet han säger. Det handlar om Karlstad flygplats och Sundsvall–Timrå flygplats.

Peter Norman pratar inte om Bromma flygplats därför att han som utredare är övertygad om att den flygplatsen inte behövs. Den ställer bara till det för Swedavia som en stor förlusttyngd verksamhet. Har man läst utredningen och, som vi har gjort i trafikutskottet, träffat de olika aktörerna vet man att för de flyg som faktiskt behövs – exempelvis är det besvärligt att ta tåget till Kiruna – måste det finnas ett fungerande flygplatssystem och flyg.

Men i stället dräneras Swedavia på pengar med en flygplats i centrala Stockholm som absolut inte behövs. Den behövs för att bygga bostäder, och staden äger marken. Vi borde helt enkelt ta bort befintlig trafik. Den får plats på Arlanda, och den har fått plats på Arlanda under lång tid. Ändå säger Moderaterna att det på Bromma ska vara en elhubb. Men flygplatsen har gjort sitt, och den kostar bara pengar.

Branschföreträdare som ska tillverka elplanen – det finns ännu inga – säger att de ska vara i kommersiell trafik 2027–2028. Man visar upp ett stålskelett. Dessa plan finns inte, och branschen säger att elflyget inte kommer att ersätta en enda av de linjer som finns i Sverige i dag. Elflyget är

Anf. 45 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Det är tämligen fascinerande att höra ledamoten prata om att elflyget inte verkar vara på gång. När jag träffar branschföreträdare och ansvariga på dessa flygplatser pratar de just om omställningen till el, till fler biodrivmedel och till mer vätgas. Flyget ställer om, och man förbereder på flygplatserna. Jag nämnde att Bromma skulle kunna vara en sådan hubb.

Jag har full respekt för att vi har olika åsikter i frågan kopplat till Bromma. Ledamoten är själv från staden, och jag är från Örebro län – vi kanske ser på Bromma på olika sätt.

Jag nämnde i mitt anförande att remisstiden för Peter Normans utredning gick ut för drygt en vecka sedan. Jag tänker inte stå här i dag och diskutera de förslag som ligger till grund för utredningen, utan jag ser fram emot att läsa de remissvar som har inkommit från hela Sverige. Sedan kan vi tillsammans se på hur vi kan utveckla flygpolitiken för lång tid framöver, där omställningen är ett av de prioriterade områdena.

Anf. 46 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Äntligen – inledde ledamoten sitt anförande. Han nämnde sedan den handlingsplan som branschen har lämnat in. Den har vi båda tagit del av och tycker att där finns många intressanta förslag. Det betänkande vi behandlar i dag handlar också om den skandinaviska luftfartspolitiken, som också är en proposition, det vill säga något som regeringen föreslår.

Bortsett från detta ekar det lite tomt från regeringsföreträdaren. Han säger att det är en intressant handlingsplan som har tagits fram, men jag skulle vilja vet vilka konkreta förslag som är så intressanta och som ledamoten anser att vi inom närtid behöver införa. Vi vet att flyget måste vara med i den gröna omställningen, och ledamoten nämnde detta också i sitt replikskifte med Miljöpartiets Daniel Helldén.

Ledamoten sa också att det finns en lagstiftning på plats. Jag blir nyfiken och undrar vilken lagstiftning som ledamoten menar är på plats.

Vi vet att flygbolagen under covidpandemin hade stora svårigheter kopplade till de ökade kostnader som uppstod på grund av trafikavgifterna och så vidare. Anser ledamoten att staten borde ta en större del av avgifterna när flygets egenfinansiering av trafikavgifter ligger nere på grund av myndighetsföreskrifter? Annars blir branschen oerhört drabbad av avgifter på grund av att den måste ta en så stor del av kostnaderna på grund av myndighetsföreskrifter.

Anf. 47 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Jag tackar för frågorna.

När det gäller frågan om lagstiftningen sa jag inte i mitt anförande att lagstiftning finns på plats. Lagstiftning finns visserligen kopplat till flygets område, men jag sa att när utvecklingen går så snabbt som den de facto gör, det pågår en omställning inom flyget med elflyg om några år, är det

viktigt att vi inom politiken följer med och ser till att lagstiftning kommer på plats för att möta utvecklingen.

Herr talman! Branschen har överlämnat en handlingsplan. Det finns två delar som jag tycker är extra viktiga. Bland annat gäller det omställningen. Branschen lyfter fram vad den vill göra för biodrivmedel, vätgas och elflyget. Men branschen säger också att vi måste se till att det finns en elförsörjning och skapa förutsättningar för att skala upp en inhemsk produktion av biodrivmedel. Det är en del av handlingsplanen jag tycker är intressant, och det är bra och seriöst.

Den andra delen gäller kompetensförsörjningen. I den dialog jag har haft med de branschföretag som har lämnat fram denna handlingsplan lyfter de upp kompetensbristen som ett problem – likt många andra branscher, ska tilläggas.

Vi behöver sätta oss ned och tillsammans ta fram en långsiktig lösning för att säkra kompetensen och ställa om flyget så snabbt som möjligt.

Anf. 48 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för svaren på mina frågor!

Jag skulle ändå önska ett ytterligare förtydligande, inte minst när det gäller det ledamoten nämnde om att skala upp produktionen av biodrivmedel. På vilket sätt anser ledamoten att regeringen kan verka för att det ska ske? Vilka incitament handlar det om? Är det lagstiftning, är det stöd av något slag eller är det en del av klimatsatsningen som regeringen avser att göra för att få igång en ökad produktion av biodrivmedel?

Kompetensförsörjningen nämner ledamoten som en viktig utmaning. Den tror jag att vi alla har mött i olika delar. Men vilka är då förslagen för att möta den? Regeringen har ändå haft snart ett år på sig, ett riksmöte i alla fall, att ta fram olika förslag. Och kompetensförsörjningsfrågan är ju väldigt akut och brännande på många olika sätt. Där skulle jag också gärna höra de konkreta förslagen och inte bara att ni måste ta fram dem. Vad har ledamoten för förslag för att detta ska göras?

I betänkandet har vi från oppositionspartierna lyft fram många konkreta förslag och inte minst vikten av att finansiera och ge stöd till regionala flygplatser. Vi har också beredskapsflygplatserna. Jag försökte lyssna noga, men jag vet inte om ledamoten tog upp just beredskapsfrågan i det nya läget vi är i.

Vilka delar, mer konkret, än kompetensförsörjning och att nå fossilfrihet ser ledamoten kopplade till det nya säkerhetspolitiska läget?

Vi behöver värna och utveckla de olika delarna av det transportpolitiska området. Jag är uppriktigt nyfiken på hur man kan göra det från regeringens sida.

Anf. 49 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för frågorna!

Jag sa i mitt anförande att det inte går att blunda för den samhällsviktiga funktion som flyget är. Där nämnde jag beredskapsflygplatserna. Jag nämnde ambulansflyget och brandflyget, och jag nämnde transporter i kris- och krigstid.

Vi behöver ha en politik och en långsiktighet i det här arbetet, för precis som ledamoten säger befinner vi oss i ett nytt säkerhetspolitiskt läge och i

ett nytt läge med extrema väderhändelser, som orsakar skogsbränder med mera, och liknande delar som vi behöver ha höjd beredskap för.

När det gäller lagar och riktlinjer framdeles, herr talman, fick jag en fråga om vilka åtgärder jag vill se. Det jag kan säga här i dag är att det alltid är viktigt att se över den lagstiftning som finns på plats för att möta det kommande behovet. Det är alltid viktigt att se till att minska regelkrånglet och regelbördan för företag som är under utveckling.

Vi har suttit relativt kort tid i förhållande till en mandatperiod och framför allt i förhållande till de två tidigare mandatperioderna då Socialdemokraterna styrde. Jag tror att man ska ha lite mer ödmjukhet inför den här uppgiften. Ska vi ha en långsiktig flygpolitik och långsiktiga spelregler behöver vi faktiskt ha lite tid i starten för att se till att rätt lagstiftning och rätt politik kommer på plats. Men det kommer ledamoten inom en snar framtid att se.

Anf. 50 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Tack, Oskar Svärd, för anförandet!

Jag begärde replik av två anledningar, och jag tror att ledamoten kan gissa vilka de är.

Den första är att Oskar Svärd sa att de socialdemokratiska regeringarna har nedprioriterat flyget, vilket inte stämmer. Under de socialdemokratiska regeringarna tog vi fram en flygstrategi. Vi inrättade Arlandarådet. Vi tillsatte en utredning om biobränslen. Vi avsatte medel för regionala flygplatser. Under pandemiåren som vi har lämnat bakom oss pumpade vi in närmare 16 miljarder kronor för att stödja och hjälpa flygbolagen och våra flygplatser. Jag undrar alltså om Oskar Svärd fortfarande tycker att Socialdemokraterna har nedprioriterat flyget.

Den andra anledningen är Bromma flygplats. Jag är stockholmare och har också varit kommunpolitiker i Stockholms stad. I Stockholm har vi över 600 000 människor som står i bostadsförmedlingskö, som är i behov av ett hem. Och utredning efter utredning, både från statligt håll och från näringslivet och från Swedavia som har ansvar för driften av Bromma flygplats, fastslår att Bromma flygplats inte längre är lönsam.

Då vill jag fråga dig, Oskar Svärd: Hur mycket mer ska staten behöva subventionera Bromma flygplats för att hålla den öppen? Och vad har du för svar till människorna som står i bostadsförmedlingskö för att få ett hem?

Anf. 51 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten, för frågorna!

När det gäller Bromma har jag helt enkelt för dålig kunskap för att prata om Stockholms bostadspolitik och i vilka områden man kan expandera och inte. Men jag kan konstatera att min personliga uppfattning och regeringspartiernas och vårt samarbetsparti Sverigedemokraternas uppfattning när det gäller Bromma flygplats är att den ska bevaras, att den kan vara en sådan flygplats som blir en elhubb och att den är viktig för Sverige med tanke på att den i dag för människor till och från Stockholm med den smidighet som Bromma tillför.

Branschen säger detsamma. Man talar om nya luftbroar när man flyger med elflyg, för man flyger kortare sträckor. Vi kommer att se helt nya hubbar i vårt avlånga land.

Ledamoten lyfter också upp att Socialdemokraterna visst införde saker kopplade till flyget. Jag hade blivit än mer skrämmd om ni inte hade genomfört någonting. Jag vet att ni har gjort det inom flygområdet, men jag tycker att det tyvärr inte är tillräckligt för att möta det vi ser framför oss nu.

Det handlar exempelvis om elektrifieringen av flygplatserna för att möta elflyget, som är här om några år. Där tar den nuvarande regeringen krafttag för att se till att vi får el på plats, bland annat via fler kärnkraftverk och vindkraftverk, så att vi kan ställa om även flyget.

Det är klart att ni har gjort några saker. Jag tycker bara inte att ni har gjort tillräckligt.

Anf. 52 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Tack för svaret, Oskar Svärd!

Jag vill hänga kvar vid Bromma flygplats. Som jag nämnde i mitt förra inlägg: Näringslivet, Jacob Wallenberg, det statliga bolaget Swedavia som ansvarar för flygplatserna och den statliga utredningen om Bromma drar den gemensamma slutsatsen att Bromma flygplats inte längre är lönsam. Då är det ansvarslost att slösa de svenska skattebetalarnas medel på det här sättet.

Det är också uppenbart att det med god marginal går att flytta flygtrafiken från Bromma flygplats till Arlanda. Tittar man på siffrorna från 2019 ser man att över 19 miljoner passagerare reste från Arlanda. Under samma period 2022 var passagerarantalet 13 miljoner, så även om de 778 000 passagerare som samtidigt reste från Bromma skulle resa från Arlanda skulle ytterligare mer än 5 miljoner passagerare kunna trafikera Arlanda. Det finns alltså kapacitet på Arlanda att ta hela Bromma flygplats.

Det blåser nya vindar, säger Oskar Svärd. Ja, jag instämmer i det. Ni började med att nedprioritera stambanorna. Ni har också stoppat utvecklingen av Bromma flygplats.

Jag vill tillägga att bostadsproduktionen i Stockholm inte bara är en fråga för stockholmarna. Det är faktiskt också en nationell angelägenhet, för hit kommer människor från alla hörn av Sverige – från Norrland, från Dalarna. Det behövs bostäder, och jag tycker att det är olyckligt att Moderaterna har ideologiska skygglappar i den här frågan.

Anf. 53 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Jag tror faktiskt att ledamoten har bättre kontakt med Jacob Wallenberg i denna fråga än vad undertecknad har.

Jag pratar med människor från branschen runt om i hela Sverige, och man ser att flygplatserna är viktiga. Det kommer kanske att vara viktigt med än fler flygplatser, eller viktigt att se över var vi har dessa rent strategiskt – inte bara ur beredskapssynpunkt utan också med tanke på det kommande elflyget, som flyger kortare sträckor. På sikt kan det även bli längre sträckor.

Ledamoten nämnde att vi har nedprioriterat stambanorna. Jag vet inte om ledamoten syftade på att vi inte vill se några höghastighetståg. Det stämmer, och det handlar bland annat om underhåll och om att ha finansiering för den underhållsskuld som ledamotens parti och den förra regeringen lämnade efter sig.

Vi måste skapa en långsiktig finansiering när det gäller såväl väg, järnväg och flyg som sjötrafik och underhålla det som behöver underhållas.

Det gäller även Arlanda och andra flygplatser. Vi behöver se till att de är bärkraftiga och fullt fungerande. Det är så vi får ett Sverige som håller ihop. Det är så vi får ett Sverige där omställningen faktiskt sker. Det är så vi bygger en politik där transportslagen inte står mot varandra.
(Applåder)

Prot. 2022/23:116

31 maj

Luftfartsfrågor

Anf. 54 ULRIKA HEIE (C):

Herr talman! Det är viktigt att vi debatterar flyget, inte bara i trafikutskottet utan också i hela riksdagen, för det är klart att flyget är en viktig möjlighet för ett avlångt land som Sverige att på ett gott sätt frakta framför allt människor över de avstånd som finns.

Det finns mycket som är viktigt i detta. Jag tycker att den moderata ledamoten var så övergripande i sin beskrivning att jag tänker att det är svårt att tycka något annat. Det är bra att vi utvecklar flyget. Vi behöver värna, underhålla och som sagt utveckla det. Därför bekymrar det mig att de konkreta delarna är så få trots att en proposition om den skandinaviska luftfartspolitikens faktiskt behandlas i betänkandet.

Jag skulle vilja uppehålla mig vid fem olika viktiga delar av flyget, herr talman. Det handlar bland annat om de regionala flygplatserna och möjligheten att hålla ihop hela Sverige. Vi har stora avstånd, och näringslivet är oerhört beroende av att vi har goda möjligheter att ta oss till destinationer både inom Sverige och utanför landets gränser. Det är också viktigt för den besöksindustri som vi vill se utvecklas i hela landet.

Ibland är flyget det bästa sättet att resa. Därför är det otroligt viktigt att se den gröna omställning som nu sker på flera olika sätt och som behöver få ökad fart. Även där är jag lite besviken över att det inte finns större samsyn i regeringen. Det finns inget go och driv för att det är detta man behöver utveckla så att man också kommer med de konkreta förslagen.

Vi vet att de icke-statliga flygplatserna brottas med oerhört svåra ekonomiska problem. I mitt replikskifte med den moderata ledamoten lyfte jag frågan om inte staten skulle behöva ta ett större ansvar för egenfinansieringen av trafikavgifterna – inte minst i tider när det är myndigheter som säger att man inte får flyga och man får ta en väldigt stor del av de kostnaderna. Jag tycker att det är synd att majoriteten i utskottet uppehåller sig vid så övergripande delar gällande flyget och faktiskt inte går in på de många gånger konkreta och bra förslag som oppositionspartierna kommer med.

Jag vill ändå säga ytterligare en positiv sak kopplat till den föregående ledamoten. Jag hade alltså förmånen att ha ett replikskifte, och jag blev glad att höra att regelkrånglet lyftes. När jag kom in i riksdagen under den första alliansregeringens tid 2006–2010 fanns det ett oerhört driv för att minska regelkrånglet, men jag tycker inte att man kan se det drivet från den nuvarande regeringen. Jag skulle oerhört gärna se många fler konkreta förslag även på detta område.

En av de reservationer som Centerpartiet har i betänkandet rör just finansieringen av och stödet till de regionala flygplatserna, och det är också den reservation jag vill yrka bifall till. Vi står givetvis bakom alla våra reservationer, men jag yrkar bifall enbart till den.

En annan del som bekymrar mig är att det i dag saknas en plan i Sverige för hur miniminivån av transporter med olika transportslag kan se ut. Det är väl allmänt känt att det behöver finnas någon form av handlingsplan och någon form av vision från en regering för att man ska kunna sägas ta dessa

viktiga planeringsfrågor på allvar. Detta skapar osäkerhet både för allmänheten och för näringslivet.

När vi tittar på hur man under coronapandemin var tvungen att upphandla vissa former av transporter ganska ad hoc inser vi ju att det skulle behöva finnas en plan. Detta ska givetvis den nuvarande regeringen inte ha all skuld för eftersom det var en annan regering som ledde Sverige då, men vi behöver verkligen jobba fram en gemensam plan för detta område.

En annan del jag skulle vilja lyfta fram i mitt anförande är flygets klimatpåverkan. Vi har i dag möjligheter att använda en del av det gröna flygbränsle som finns; det kan näringslivet eller vi som enskilda personer göra. Men vi behöver göra mycket mer för att komma åt de utsläpp som flyget genererar, och då är det viktigt att omställningstempot är mycket högre.

Jag hoppas verkligen att detta är en av de delar som den sittande regeringen kommer att lyfta in kopplat till den flygplatsutredning som Peter Norman gjorde. Det handlar om biodrivmedelskommissionen – och då inte om att bara tillsätta en kommission utan om att komma med konkreta förslag om hur vi så snabbt det bara går kan öka biodrivmedelsproduktionen i Sverige för att vi ska kunna komma till rätta med detta. Vi behöver också göra insatser för elflyget.

Jag vill avsluta mitt anförande med att lyfta en del som man skulle kunna säga delvis handlar om regelkrångel, herr talman, eller åtminstone om regler som behöver ändras. Det handlar om hinderbelysning vid vindkraftverk.

Det bekymrar mig att Transportstyrelsen ger avslag när det kommer förslag om att använda annan teknik, som inte skapar de ljusstörningar som uppstår kopplat till vindkraftverken. Från Försvarsmaktens sida lutar man inte på denna teknik, och därför ger Transportstyrelsen avslag. Det är klart att vi behöver komma till rätta med den typen av problematik så att vi underlättar för alla de delar som rör flyget – och även annat som finns i luften. Vi ska ju debattera en drönarstrategi i nästa ärende, så delar kanske återkommer då.

Jag yrkar alltså bifall till Centerpartiets reservation 2.

Anf. 55 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Herr talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande om luftfartsfrågor. Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag.

Flyget är viktigt – ja, en grundförutsättning – för att hela Sverige ska fungera. Att hela Sverige ska ha bra möjligheter att växa, leva och utvecklas är en prioritering för den nya regeringen, och för att uppnå detta behövs stora satsningar på transportinfrastrukturen. Det handlar både om att förvalta det vi redan har byggt upp och om att investera i såväl underhåll som ny infrastruktur där det behövs. Ett exportberoende land som Sverige behöver nämligen en robust infrastruktur och fungerande transporter; det är en förutsättning för vår ekonomi och konkurrenskraft.

Herr talman! Vi behöver alla de fyra transportslagen fordon, tåg, flyg och sjöfart. De ska inte ställas mot varandra. Tvärtom kompletterar de varandra.

I Sverige med långa avstånd har flyget haft en viktig roll historiskt, och utan tvekan kommer flyget att ha en ännu viktigare roll i framtiden med den spännande utveckling som pågår.

Herr talman! Sverige är ett av de länder i världen som är bäst lämpat för en tidig introduktion av elflyg. Genom ny teknik kan tillgängligheten i vårt land öka. Elflyget möjliggör bland annat att etablera nya point-to-point-flyglinjer i Sverige mellan mindre och regionala flygplatser runt om i landet men också för nya linjer utanför vårt land, inte minst till Finland och Norge. Det här, mina vänner, är riktigt spännande.

Det händer väldigt mycket på detta område just nu. Svensk flygindustri arbetar för att vara fossilfri till 2030 och arbetar intensivt med att elektrifiera flyget. Det finns alltså ingen anledning att känna flygskam när svensk flygindustri kommer att ställa om och bli fossilfri, utan tvärtom ersätts flygskam med flygglädje.

Herr talman! Jag är glad över att vi har en regering som har satt ned foten angående Bromma flygplats. Det är en del av överenskommelsen i Tidöavtalet. Bromma flygplats kommer att kunna fungera som en hubb för framtidens elflyg. Flyget ligger långt fram i omställningsarbetet. Flygföretagen pratar redan om de möjligheter som öppnas för Bromma flygplats med elflyg. Tack vare att elflyg har en lägre bullernivå och behöver kortare start- och landningsbanor än traditionellt flyg öppnas det upp för helt nya förutsättningar att bygga bostäder nära Bromma flygplats och samtidigt säkra den möjlighet som en stadsnära flygplats ger.

Herr talman! Samhällsviktig luftfart för bland annat hälso- och sjukvård, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och andra aktörer inom krisberedskapen och totalförsvaret fyller en mycket viktig funktion. Även det nuvarande säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde understryker hur angeläget detta är.

Det har varit en tuff tid under och efter pandemin. Samtidigt har pandemin visat hur viktigt det är med tillgång till snabba samhällsviktiga transporter.

Flyget är också viktigt för ett exportberoende land som Sverige, och det gör det möjligt för människor i olika delar av landet att besöka familj, släkt och vänner som kanske bor i en annan landsända.

Flyget har tjänat Sverige väl, och flyget kommer även i framtiden att spela en mycket viktig roll i Sverige.

Anf. 56 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten Oscarsson för ett inspirerande anförande. Man kan nästan inte låta bli att lyftas av ordet flygglädje och den positiva inställning som Kristdemokraterna och Magnus Oscarsson har till denna bransch. Det är jätteviktigt för Sveriges del. Men det räcker inte med glada tillrop från regeringspartiernas sida, utan det handlar också om på vilket sätt man kommer att underlätta för den utveckling som ledamoten talar sig så varm för.

Vilka är de konkreta politiska förslagen för att nå fossilfrihet? Ledamoten lät mest glad över att det händer mycket. Men inte minst regelkrånglet är något som vi skulle behöva komma till rätta med för att utvecklingarna ska ske på allvar.

Jag skulle oerhört gärna vilja höra vad som är innehållet i en politik som handlar om att få fart på den gröna omställningen och nå fossilfrihet. På vilket sätt vill man ta sig an den utmaningen?

Jag skulle också vilja fråga på vilket sätt man avser att underlätta. Precis som den moderata ledamoten tidigare nämnde är regelkrånglet en vik-

tig del att komma till rätta med. I vårt replikskifte är jag nyfiken på att få höra från Magnus Oscarsson, som tillhör samma parti som den ansvariga ministern, på vilket sätt han anser att regelkrånglet kan åtgärdas.

Anf. 57 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten Heie för frågorna.

Detta är otroligt viktiga frågor, som jag också lyfte fram i mitt anförande. Ledamoten Heie tar upp regelkrånglet. Det är något som jag vet att regeringen ser över. Jag vet också att vår minister har diskussioner om hur man ska kunna göra, som ledamoten är inne på, för att minska och kanske också ta bort en del regler som upplevs som krångliga och besvärliga och som har varit det under väldigt lång tid. Det är något som ses över just nu på Regeringskansliet.

Vi har haft ett läge i vårt land med enormt mycket regelkrångel, inte bara i den här branschen, som vi upplever hämmar utvecklingen. Jag vet som sagt att detta är något som det jobbas på.

Hur ska vi då få mer fossilfritt? En sak är naturligtvis att det produceras mer el i landet. Här har regeringen verkligen tagit fasta på att få fart på elproduktionen. Vi behöver exempelvis ha mer kärnkraft. Det är jätteviktigt att vi får loss detta, så att vi får mer elproduktion i landet. Det är också jätteviktigt att vi får fram biodrivmedel på ett bra sätt i vårt land. Detta är saker som det kanske inte är full fart på nu. Men här är det jätteviktigt att vi agerar, och det vet jag att regeringen gör.

Anf. 58 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Jag tackar Magnus Oscarsson för svaren.

Regelkrånglet har ledamoten och jag debatterat tidigare i olika sammanhang, också i andra utskott, inte minst miljö- och jordbruksutskottet. Nu säger ledamoten att det ses över just nu och att han vet att man jobbar med frågan. När kommer man att presentera vilka delar man har tagit tag i som ledamoten vet att man jobbar med? Vilka typer av regeländringar är det som man avser att återkomma med till riksdagen eller till branscherna?

Ledamoten säger också att biodrivmedel är jätteviktigt. Om det är jätteviktigt tänker jag att det säkert är något som både ministern och hela regeringen jobbar med. Vilka är då de konkreta politiska förslagen för att öka biodrivmedlen i Sverige? Vad är det som man avser att återkomma med från regeringens sida?

Ledamoten tillhör ju Kristdemokraterna, och jag tror att både landsbygdsministern och infrastrukturministern har ett stort engagemang i de här frågorna. Då är det viktigt för oss alla att få veta när man kommer att sätta detta på plats. Ledamoten själv verkar ha en väldigt lång tidsaspekt, eftersom han lyfter fram kärnkraften som vi vet kommer att ta väldigt lång tid att få plats. Då tänker jag att biodrivmedel skulle kunna vara en betydligt snabbare process.

Hur ser den konkreta politiken ut för att öka biodrivmedelsproduktionen här i Sverige?

Anf. 59 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tackar på nytt ledamoten Heie för hennes frågor.

Precis som jag var inne på i förra repliken har vi ju biodrivmedel, som är en stor chans och väldigt viktig för vårt land. Vi ser tyvärr att det har

varit svårigheter. Till exempel har biogasen haft mycket problem, som har gjort att det har varit tufft för många aktörer. Jag vet att det är något som den här regeringen verkligen tar tag i för att komma ur detta och få fossilfritt drivmedel att bli en viktig del i Sverige. Vi har exempelvis vätgas, som också är spännande, och elproduktionen. Förvisso kanske det just nu tar lite tid att få fram mer kärnkraft. Men det viktiga är att vi börjar någonstans. Vi vet ändå att kärnkraft är något som fungerar över tid. Även när det inte blåser funkar kärnkraft.

Aktörer vill ju ha långsiktighet, för om de ska satsa vill de veta vad som gäller framåt. Därför tror jag att det är viktigt att vår regering har satt ned foten. Vi tror på framtiden för svenskt flyg. Vi vet också att det är viktigt att det är långsiktighet som gäller. Signalerna från den här regeringen är att flyget inte bara är en del som man vill ta bort utan att flyget är här för att stanna.

I stället för flygskam säger vi flygglädje. Det vill vi arbeta med från den här regeringens sida.

Anf. 60 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Ledamoten Oscarsson pratade om många saker, och jag tänkte specifikt på en sak, nämligen frågan om att ställa trafikslag mot varandra. Det låter som att man ställer till exempel bussar och flygplan mot varandra, men det vi ställer mot vartannat är ju de olika trafikslagens effekter på klimat och miljö. Vi vet att till exempel tåg, som regeringen väljer att inte satsa på utan stoppar utbyggnaden av, har ett mycket bättre track record när det gäller klimat och miljö än det flyg som ledamoten Oscarsson står och värnar. Vi vet allihop att vi kommer att behöva flyg och att flyget inte kommer att försvinna, men vi måste ändå inse att flyget är djupt problematiskt, inte minst i dessa tider när vi har en klimatkris som är accelererande.

Ledamoten pratar om flygglädje. Jag kan tänka mig att de som kastar sig ut med en hang glider kan känna flygglädje när vinden susar och de far iväg – absolut! Flygskam är ett begrepp som jag tycker att man inte borde använda, men däremot skulle flygansvar kunna vara ett begrepp att hålla i huvudet. Det handlar om att det finns tillfällen där folk behöver flyga men att man bör ta ansvar och låta bli allt flygande som inte behövs. Sedan kan man känna flygglädje när man kastar sig ut med hang glidern.

Jag avslutar med Bromma flygplats: Kan inte ledamoten Oscarsson erkänna att Bromma flygplats inte behövs?

Anf. 61 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten Daniel Helldén, för frågorna som du ställer! Jag ska försöka svara på dem.

För det första säger vi inte nej till allt tåg. Jag vill bara ta upp det en gång för alla. Vi säger inte att tåg är något fruktansvärt otäckt, utan vi tycker tvärtom att tåg är fantastiskt! Men förra regeringen lade i princip alla äggen i samma korg. Som bondpojke har jag lärt mig att man inte ska göra det, utan att man ska försöka sprida ut dem, eftersom det kan bli problem annars. Och det var precis vad vi upptäckte, och under åtta år har vi nu försökt prata om att man inte bara kan säga att om vi gör det blir allt bra. Vi ser att underhållsskulden i vårt land är enorm. Det är otroliga summor vi pratar om. Då går det inte att säga att allt kommer att lösas bara

vi satsar på höghastighetsjärnvägen. Det håller inte. Vi tror inte på det, tvärtom.

Vi ska se till att vi har en robust järnväg, men också robusta och bra vägar. Jag menar att vi inte ska slå sönder. Vi har dessa olika fordonsslag i vårt land, och det är viktigt att se att de kompletterar varandra. Vi ska inte ställa dem mot varandra. Det menar jag verkligen, för jag tror verkligen på detta med Bromma. Med den stora elektrifiering som vi pratar om kommer det att bli en helt ny framtid för Bromma. Då kan man kanske också bygga fler bostäder runt omkring. Det är tanken.

Anf. 62 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Herr talman! Jag skulle säga att det är en stor skillnad på trafikslagen flyg och tåg. Vi behöver satsningarna på tågen. Vi behöver inte stora satsningar på flyg, som den här regeringen vill göra. Dessutom vill regeringen upprätthålla flygplatser som har gjort sitt för länge sedan och som kan användas på ett mycket bättre sätt. Bromma flygplats är en plats för bostäder. Det finns inget annat att ha där.

Flyg och järnväg är två trafikslag som man inte ska ställa mot varandra, men man kan konstatera att de har helt olika klimateffekter.

När det gäller tåget handlar det ju om att bygga stambanor. Men vi vet ju att vi nu ska underhålla dem; vi ska byta kontaktledningar, och vi kommer att behöva byta allt under de närmaste 20–30 åren. Vad som händer är att tågen inte kommer fram. Nu ska man köra enkeldrift i massor av år på Västra stambanan för att man ska göra reparationer. Och det måste man göra för att vi inte har något redundant system. Detta gör att folk kommer att flyga i stället, och det är otroligt olyckligt.

Det finns elflygplan i dag – det pågår en turné där man på regionala flygplatser kör runt ett tvåpassagerarplan med el. Det finns drönare och allt möjligt; egentligen är väl elflyg och drönare ungefär samma sak. Men för den stora delen av det flyg som vi har i dag finns det ingen ersättning under överskådlig framtid. Det måste regeringen inse. Man kan inte bara prata om någonting som inte finns och se det som en ersättning för det som ställer till det i dag.

Anf. 63 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten Daniel Helldén igen för ytterligare frågor.

Som sagt kan vi inte ta tåget över hela vårt land. Det är omöjligt. Därför är flyget ett otroligt bra komplement. Det är det som regionala flygplatser vill visa upp. Jag vet att ministern är ute i olika delar av landet och talar med de regionala flygplatserna för att få koll på hur läget är. Det är som sagt ett komplement som är oerhört viktigt. Det är till och med livsavgörande för många kommuner att det finns en flygplats, och där finns det dock inget tåg. Precis som ledamoten är inne på håller detta på att lösa sig nu.

Nu kan inte ledamoten svara mig, men vad har den förra regeringen för ansvar? När vi satt i utskottet i går och fick höra talas om att vissa delar som ska göras om nu på järnvägen är 70 år gamla saker – 70 år! Förra regeringen satt visserligen inte i 70 år, men detta är ett jättestort ansvar som jag menar att den förra regeringen inte tog. Nu får vi ta över det. Det är inte så att den här regeringen kom till ett dukat bord, tvärtom. Man kom

till ett bord fullt av disk som man fick börja med att duka av själv. Det är precis det som vi får göra här nu.

Därför är det otroligt viktigt att vi nu har en regering som sätter ned foten i olika frågor. Vi kommer också att se till att vi får en långsiktighet i detta.

Avslutningsvis vill jag också säga att man på Gotland nu är mycket tacksam för att vi har sagt ja till att ha kvar flygplatsen i Bromma. För dem är detta jätteviktigt. Det är en livsnerv mellan Gotland och fastlandet som vi har i dag i Bromma.

Anf. 64 KADIR KASIRGA (S):

Herr talman! Vi debatterar i dag betänkandet om luftfart. Jag vill inleda med att yrka bifall till Socialdemokraternas reservation 3 om beredskapsflygplatser och reservation 6 om Bromma flygplats.

Herr talman! Sverige har en lång historia av civilflyg, som sträcker sig tillbaka till 1920-talet. Under denna tid var flygplanen små och användes främst för att transportera post och passagerare inom landet. Med tiden utvecklades tekniken, och flygplanen blev större och mer avancerade. I dag är Sverige en av de ledande nationerna inom flygindustrin.

Sverige är ett till ytan stort land som dessutom ligger i utkanten av norra Europa. Det gör att flyget är viktigt både inom Sverige och för internationella resor.

Även med en kraftigt förbättrad järnväg kommer flyget att behövas för inrikes transporter. På vissa sträckor kan tåget ersätta flyget, men särskilt för norra Sverige kommer flyget att vara mycket betydelsefullt även i framtiden.

Sverige är ett exportberoende industriland. Flyget behövs, men flyget behöver också ställa om. För oss socialdemokrater är en väl fungerande flyginfrastruktur en viktig del i att hålla ihop hela landet.

Det är viktigt att staten ökar sitt ansvar för beredskapsflygplatserna och säkrar förutsättningarna för samhällsviktigt flyg. Vi tycker också att det är viktigt att kapaciteten på Arlanda flygplats säkras och att Bromma flygplats ska läggas ner. Det behövs också insatser för väl fungerande kollektivtrafik till och från Arlanda.

Herr talman! När vi pratar om flyget behöver vi också relatera det till dess inverkan på klimatet. För att minska flygets klimatpåverkan behövs successivt skärpta regler genom både EU och ICAO. Vi socialdemokrater har inte tvekat att ta ledartröjan och gå i bräschen internationellt när det gäller flygets klimatomställning, till exempel genom att kräva beskattning av fossilt flygbränsle. Därför välkomnar vi också Fit for 55-paketet som innebär att användningen av hållbara bränslen ska öka inom luftfartssektorn.

Vi tycker också att Sverige bör undersöka möjligheten att ställa krav på att upphandlad flygtrafik bedrivs fossilfritt, till exempel med hjälp av hållbart flygbränsle, vätgasflyg eller elflyg. Sverige bör vara drivande i att få EU med sig på att öppna upp för klimatrelaterade krav i upphandlingar som gäller flygtrafiken.

Herr talman! Det är viktigt att ha fortsatt höga ambitioner för Sveriges flygindustri, i synnerhet efter den pandemi som drabbat branschen hårt. Vi ska ligga i framkant när det gäller att bli världens första fossilfria välfärds-

land. För detta krävs fortsatt forskning på området, stöd och ett gott samarbete inom branschen.

Arbetet med att göra flyget hållbart bör uppmuntras och fortsätta genom utveckling av både elflygplan och biobränslen och genom skärpta styrmedel.

Herr talman! I januari 2020 fick Trafikanalys av den dåvarande socialdemokratiska regeringen i uppdrag att analysera lämpliga åtgärder för att främja utvecklingen av elflyg. I den rapporten konstaterades att flyget behövs men att det måste ställa om. Därför är satsningar på biobränsle och elflyg helt nödvändiga och en viktig del i omställningen av transportsystemet. Nu gäller det att öka takten i omställningen och anpassa infrastrukturen för ny teknik och inte sitta passiva på läktarplats.

Herr talman! Den högerkonservativa regeringen har rivstartat åt fel håll på infrastrukturområdet genom att först stoppa investeringarna i nya stambanor för tåg och sedan stoppa avvecklingen av Bromma flygplats – två strategiskt viktiga framtidssatsningar som skulle generera flera tusen arbetstillfällen, bostäder och klimatsmarta transportmöjligheter.

För hela det svenska näringslivets utvecklingskraft behöver vi fokusera på Arlandas utveckling. Allt fler inser nu att flygets framtid inte underlättas av att man driver två flygplatser i Stockholm som dels löper risk att gå med förlust, dels splittrar upp nödvändiga investeringar. Att stänga Bromma flygplats och flytta flyget till Arlanda skulle också möjliggöra ett tillskott på 30 000 bostäder på den gamla flygplatsmarken.

Herr talman! Den högerkonservativa regeringen prioriterar uppenbarligen innerstadsflyg för ett fåtal bekväma högdjur framför klimatomställning, bostadsbyggande och att stärka Arlanda flygplats som Stockholms och Sveriges fönster mot världen. Varför insisterar annars den högerkonservativa regeringen på att driva en olönsam verksamhet vidare när det finns möjlighet att bygga en helt ny stadsdel med uppemot 30 000 hem, förskolor, skolor och arbetsplatser i vårt lands huvudstad, något som är till gagn för hela landets ekonomi och utvecklingskraft?

Det är en fråga som företrädarna från regeringspartierna bör fundera över och anstränga sig för att svara på. Varför ska skattebetalarna stå för en flygplats som inte längre är lönsam och som används av få människor? (Applåder)

Anf. 65 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Herr talman! Tack, Kadir Kasirga, för anförandet!

Jag tänkte uppehålla mig lite grann vid Bromma flygplats som Kadir Kasirga tog upp också i replikskiftet med Oskar Svärd tidigare. Det är mycket tal om att Bromma flygplats är ekonomiskt olönsam. Då skulle jag vilja fråga varför Swedavia inte väljer att sälja Bromma flygplats till Bromma Airport Group, ett privat företag som har varit intresserat av att köpa Bromma flygplats. De ville jättegärna köpa, men nej, det fick de inte. Swedavia behåller i stället en olönsam flygplats.

Jag skulle vilja veta om Kadir Kasirga vet varför. Det är ju aldrig bra att behålla förlustaffärer.

Bromma är, precis som ledamoten Magnus Oscarsson sa tidigare, en livsnerv mellan Gotland och fastlandet. Som sagt var: Vi behöver all form av infrastruktur. Man ska också veta att det har investerats vad gäller infrastruktur till och från Bromma flygplats, och det har också investerats enor-

ma pengar i flygplatsen Bromma. Men detta verkar inte beröra Socialdemokraterna. Det är bättre att lägga ned.

Infrastruktur är viktigt. Vi ska bygga infrastruktur, inte montera ned den. Regeringen har dessutom, vilket är positivt, sagt att man skulle kunna bygga mycket närmare flygplatsen om vi använder denna flygplats till elflyget, för då blir det inte störande för omgivningen. Miljöeffekterna är också mycket mindre, och utsläppen försvinner mer eller mindre helt.

Jag ser därför en enorm framtid för Bromma som ett nav för framtidens flyg.

Anf. 66 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Tack, Jimmy Ståhl, för frågorna!

Varför säljer inte Swedavia verksamheten på Bromma flygplats till en privat aktör? Jag tror inte på den privata lösningen, och jag undrar: Varför ska en privat aktör köpa en olönsam verksamhet?

Vi har också det kommunala självstyret. Det är Stockholms stad som äger marken. Menar Jimmy Ståhl verkligen att staten ska köra över Stockholms stad som äger marken och som dessutom har en plikt och skyldighet att bygga bostäder för nuvarande och nya stockholmare?

För det första är det här mark som inte ligger i utkanten av Stockholm. Det är nästan mitt i Stockholm, mitt i bostadsområdet. Jag tycker därför att Bromma flygplats placering också är en farlig placering ur säkerhetsynvinkel. Det bör man ha med sig.

För det andra har så många utredningar – statliga utredningar, från näringslivet och från Stockholms handelskammare – gång på gång kommit fram till slutsatsen att Bromma flygplats inte är lönsam.

På Bromma flygplats ska det byggas bostäder för stockholmare – nya hem, nya förskolor, många tusen arbetstillfällen. Bromma ska inte vara kvar som en flygplats för endast några få människor som använder den.

Anf. 67 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Herr talman! Socialdemokraterna visar sitt rätta ansikte: Man ska inte privatisera.

Men jag kan meddela Kadir Kasirga att en privat entreprenör inte är intresserad av att köpa om det innebär en förlustaffär. Naturligtvis finns det en lönsamhet.

Sedan förstår jag också Kadir Kasirgas tankar om att bygga 30 000 nya bostäder. Det låter helt fantastiskt. Problemet i dag är att det inte byggs några bostäder alls. Det är alldeles för dyrt. Drömmen om dessa 30 000 bostäder får vi nog se oss om efter.

Däremot öppnar dagens regering för möjligheten att bygga bostäder i närheten av flygplatsen. Och ju fler människor som bor där, desto större blir önskan om att resa. Då är det perfekt att ha flygplatsen där.

Detta är en debatt om flyget. Men Kadir Kasirga nämnde höghastighetsbanorna. Vi sverigedemokrater är supernöjda med att man har lagt ned planerna på dessa höghastighetsbanor. Men döm om min förvåning, herr talman, när vi undrade vad vi skulle göra med alla dessa pengar. Vi öppnade skattkistan och tittade. Det fanns inga pengar där. Det fanns inte ens en mal i skattkistan.

Kan Kadir Kasirga förklara för mig var pengarna är som skulle användas till höghastighetsjärnvägen? Var är alla de pengar som vi hade förvän-

tat oss att bygga färdigt Ostkustbanan och Botniabanan med och använda för underhållet? Det finns inga pengar.

Socialdemokraterna har byggt luftslopp efter luftslopp. Och när man synar det finns det ingenting. Det är tomt. Jag var nästan rädd när jag ropade ned i skattkistan och det bara ekade. Så jag undrade om någon låg där. Men det var bara jag själv som hördes. Det var så tomt. Var är pengarna, Kadir Kasirga?

Anf. 68 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Det byggs inte några bostäder nu för tiden i Sverige. Och Sverigedemokraterna gör inte saken lättare genom att till exempel stoppa investeringsstödet för byggande av nya bostäder.

Bostadsbyggande är ett kommunalt ansvar. De som bygger mest runt om i Sverige är de socialdemokratiskt ledda kommunerna. Dessutom bygger de hyreslägenheter.

Det pratas om underhållsskulden för järnvägsunderhållet och annat. Ja, det finns en underhållsskuld. Jag instämmer i det. Men varken Sverigedemokraterna eller de borgerliga partierna har någon gång reflekterat över vad detta kan bero på, utöver att politiken inte har budgeterat för det. Man pratar inte om de privatiseringar som skedde på 90-talet och hur fragmentiserat järnvägsunderhållet är. Och här står Sverigedemokraternas Jimmy Ståhl och vurmar för privatiserandet och för att man ska sälja även Bromma flygplats till en privat aktör.

Jag tycker att vår strategiska infrastruktur ska vara under statens och samhällets kontroll, inte under de privata aktörernas kontroll.

Anf. 69 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten för hans anförande. Ledamoten pratade en del om Bromma flygplats. Jag vill därför stanna kvar där lite grann. Jag talade med ledamoten i det förra replikskiftet om just livsnerven mellan fastlandet och Gotland. Vi vet att Bromma flygplats är otroligt viktig för gotlänningarna.

Efter att ha läst på om detta och haft en hel delegation från Gotland i vårt utskott vet vi att gotlänningarna anser att ingen flygplats på fastlandet är så viktig för Gotland som Bromma flygplats.

Därför är det intressant att lyssna till ledamoten när han egentligen förkastar att regeringen med Tidöavtalet i ryggen säger att Bromma flygplats ska vara kvar. Jag tog i mitt anförande upp utvecklingen med el i framtiden. Det är inte några fantasier när vi pratar om hubbar med el. Det är någonting som kan bli verklighet, och vi tror mycket på detta.

Min fråga till ledamoten är: Vad säger ledamoten och Socialdemokraterna till alla gotlänningar som säger att de i dag är glada över att denna regering har satt ned foten och sagt att Bromma flygplats ska vara kvar?

Anf. 70 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Jag vill inleda med att säga att vi socialdemokrater är framstegsoptimister. Vi tror på framtiden. Vi tror också på framtida elflyg. Det kanske kommer att ta lite längre tid. Men människan är envis. Det kommer någon gång i framtiden att vara möjligt att flyga elflyg.

När det gäller Bromma flygplats är det min bestämda uppfattning att det på denna mark ska byggas nya hem för stockholmarna, för de nya svens-

kar som flyttar till Stockholm, för gotlänningar, för norrlänningar, för dalmasar och för dalkullor. Det behövs bostäder på Bromma flygplats.

Det finns gott om kapacitet på Arlanda flygplats. Vi behöver bara satsa på kollektivtrafiklösningarna för att göra Arlanda flygplats mycket tillgängligare och se till att man kan ta sig till och från Arlanda flygplats på ett effektivare sätt. Då har vi också löst problemet med att ta sig till Stockholm.

Bromma flygplats ligger nästan mitt i Stockholms city. Det är inte så långt. Men det finns också en trafikproblematik där. Under rusningstrafik kan det ibland ta 40 minuter att ta sig till Stockholms city.

Men om vi satsar på fungerande kollektivtrafik – järnväg och pendeltåg – till och från Arlanda flygplats kommer det att gå mycket snabbare.

Min bestämda uppfattning är därför att Bromma flygplats bör jämnas med marken och att det bör byggas en ny stadsdel där.

Anf. 71 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Herr talman! Det var naturligtvis förväntat att ledamoten vill jämna Bromma flygplats med marken. Men vi vill inte göra det, utan vi vill att flygplatsen ska vara kvar och utveckla området kring flygplatsen. Vi vill inte jämna flygplatsen med marken utan faktiskt se om vi kan bygga bostäder runt flygplatsen.

Ledamoten var inne på att gotlänningar ska kunna få bo i Bromma. Men vi hoppas att gotlänningarna ska vilja på kvar på ön och inte behöva flytta till Bromma utan faktiskt kunna flyga till Bromma och tillbaka. Det är en väldigt stor skillnad. Vi tror nämligen att hela landet behöver leva och verka och att det finns en framtidstro. Det är det som vi försöker föra fram.

När Tidöpartierna nu har sagt att vi ska ha flygplatsen kvar i Bromma är det en väldigt viktig signal till alla gotlänningar som har sagt att Bromma flygplats är den absolut viktigaste flygplatsen i landet förutom den egna på Gotland.

Jag är naturligtvis glad, vilket jag har sagt, att Bromma flygplats har framtiden för sig. Och med elektrifieringen som är på gång tror vi att detta kommer att bli riktigt positivt för Bromma, för Gotland och faktiskt för hela Sverige.

Anf. 72 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Att säga att Bromma flygplats ska vara en hubb för elflyget tycker jag är ett väldigt krystat utspel från regeringens sida och att man till vilket pris som helst vill bevara en flygplats som inte längre är lönsam. Jag förstår inte hur man på detta sätt kan leka med skattebetalarnas medel.

Människor tar flyget till Stockholm, inte till Bromma. Det är inte Bromma flygplats som är fönstret utåt mot hela landet och mot hela världen. Det borde vara Arlanda flygplats. Det finns överkapacitet där. Det finns också utredningar från statligt håll och från näringslivet som har kommit fram till att det inte längre är lönsamt att ha kvar Bromma flygplats.

Trots detta insisterar de borgerliga partierna, och särskilt den högerkonservativa regeringen, och kämpar för att behålla en olönsam verksamhet. Det är för mig helt ofattbart att man inte kan se längre och i stället satsa på att göra Arlanda till ett nav och ett fönster för Sveriges flyg.

Anf. 73 HELENA GELLERMAN (L):

Herr talman! I dag ska vi debattera luftfartsfrågor. Jag säger ”äntligen”, precis som min kollega tidigare – äntligen börjar det stå klart för allt fler att flyget har förmågan att ställa om.

Många är som jag bekymrade över klimatpåverkan från dagens flyg. Men den ligger inte alls på samma höga nivå som den från våra vägtransporter, som står för 95 procent av våra inrikes utsläpp från transporter. Alla trafikslag måste dock ställa om. Och nu ser vi att elflyg, biobränslen, elektrobränslen, flygplan som går på vätgas och minskade höghöjdseffekter närmar sig med snabba steg. Äntligen får flyget luft under vingarna efter att i åtta år ha blivit nedprioriterat av den gamla regeringen.

Sverige är beroende av att våra fyra trafikslag – fordon, tåg, flyg och sjöfart – kan fungera tillsammans. Man ska inte ställa dem mot varandra eftersom de kompletterar varandra. Vart och ett är viktigt och bidrar till att Sverige kan fungera, att företagen får tillgång till kompetens och kan transportera sina produkter och att människor i Sverige kan träffa släkt och vänner och upptäcka nya platser.

Flyget har haft några tuffa år under pandemin och är ännu inte helt tillbaka på 2019 års nivå. Utlandsresorna ökar snabbare än inrikesresorna. Sverige ligger något efter resten av Europa vad gäller flygets återhämtning efter pandemin.

Genom att se flygets viktiga roll för Sverige, genom samarbete och med stort fokus på flygets klimatomställning kan vi snart se att den svenska flygbranschen åter står på fast mark och kan bidra till den gröna omställningen av flyget globalt.

Ett sådant område är elflyget. Sverige är, tillsammans med Norge och resten av Norden, ett av de länder i världen som är bäst lämpade för en tidig introduktion av elflyg. Elflyget började diskuteras 2018, och tankarna fokuserades på hur ett billigt, fossilfritt elflyg kan påverka levnadsvillkoren för människor och företag på landsbygden och på vilka behov elflyget har av nya flygplatser.

Nu utvecklas ett svenskt elflygplan för 30 personer och 400 kilometer av Heart Aerospace utanför Göteborg. Elflyg har potentialen att binda samman regionala mindre flygplatser runt om i landet och även inom Norden. Liberalerna vill därför se ett utvecklat samarbete i Norden för att skapa en nordisk flygmarknad för elflyg, där regelverken samordnas. Flygbolag i USA ser också potential att återupprätta ett regionalt flygnät, något som har försvunnit på grund av att nuvarande flygplan ställer andra krav för att ge ekonomi för branschen – man lade därför ned det regionala flygnätet.

Regeringen har ökat anslagen till forskning och innovationer på elflygsområdet. Man driver på för en ökad samverkan inom området och undersöker möjligheterna till upphandling av elflyg för linjer med allmän trafikplikt.

Bromma flygplats ska bevaras; detta är en viktig transportrelaterad del av Tidöavtalet. Det är glädjande att man nu pratar om Bromma som ett nav för elflyg i Sverige, en utveckling som Liberalerna drivit på sedan förra mandatperioden. Elflygets lägre bullernivåer och dess behov av kortare start- och landningsbanor gör att markområden runt flygplatser kan frigöras för bostäder, samtidigt som stadsnära flygplatser möjliggörs. Det är därför viktigt att man inte ställer bostäder mot flygplatser. Med elflyg kan

man få större möjligheter och större markområden att bygga bostäder på. Låt oss ta till vara den möjligheten!

Swedavia, med sina tio större flygplatser och de regionala flygplatserna, är snart klimatneutralt. Man undersöker nu hur laddinfrastruktur och alternativa bränslen ska kunna tillhandahållas på flygplatserna.

På EU-nivå har under våren beslut fattats om flygets del av Fit for 55, där ReFuelEU Aviation ställer krav på just laddinfrastruktur och alternativa bränslen. Flygets utsläpp hanterar vi bäst på internationell nivå för att få effekt, och här måste vi använda EU för att få global påverkan på flyget.

Omställningen av flyget är nödvändig men kräver stora investeringar av flygbranschen. I ljuset av detta behöver vi se över flygskatten. Den infördes och blev starkt kritiserad eftersom den inte fokuserade på flygets utsläpp utan var till för att dämpa människors vilja att resa och få nya upplevelser och träffa släkt och vänner genom att skatten betalades per flygplansstol och inte relaterat till utsläppen. Denna skatt bör fasas ut i takt med att flygbranschens kostnader för klimatomställningen ökar. För Liberalerna är det utsläppen som är problemet, inte flygresan i sig.

Det är viktigt att vi sprider kunskap om utvecklingsläget runt om i Europa och globalt. Vid ett möte mellan Europaparlamentet och de nationella parlamenten i förra veckan tog jag tillsammans med två kollegor upp den positiva utvecklingen i Sverige när det gäller flyget. Självtog jag upp att det i Sverige nu tas fram ett elflygplan till 2028, med kapacitet för 30 personer och en räckvidd på 400 kilometer. Det var många ögonbryn som höjdes, och man blev glatt överraskade. Det är viktigt att vi inom EU sprider information om de faktiska framsteg som sker när det gäller flygsektorns gröna omställning, så att rätt förväntningar kan driva planerna inom flyget på både nationell nivå och EU-nivå.

I februari blev den mest omfattande flygplatsutredning som gjorts i Sverige på 16 år färdig, och remissvaren har precis kommit in. Det ska bli intressant att ta del av dem och ta ett helhetsgrepp om landets flygplatser och om finansieringsmodellerna, så att flyget säkras framåt. Här är elflyg, beredskap, brandflyg och ambulansflyg viktiga parametrar. De nationella och regionala flygplatsernas strategiska betydelse för att binda ihop hela landet, för det framtida elflyget och för landets beredskap, inte minst nu i skuggan av kriget i Ukraina, är väldigt stor.

Liberalerna vill även att regioner och kommuner ska få upphandla och finansiera flygtrafik, som i övriga EU. Vi anser att det är marknadsbegränsande att denna möjlighet saknas i Sverige, och vi tror att man kan lösa en del problem på landsbygden genom att öppna denna möjlighet.

Herr talman! Det är inte genom pålagor som vi når ett fossilfritt flyg utan genom teknikutveckling och innovationer. Det är därför jag och Liberalerna, som teknikostrimer, tror på flyget och tror att vi kan komma till rätta med flygets klimatpåverkan, i Sverige och globalt, genom elflyg, biobränslen, vätgas och vidare optimering av flygplanskonstruktionen för att effektivisera transporten och minska höghöjdseffekterna. I slutändan kanske det även på grund av höghöjdseffekterna krävs viss kompensation genom koldioxidinfångning för att nå netto noll. Detta är vi öppna för. Vi vill stötta forskning inom alla dessa områden för att säkra flyget i en fossilfri framtid.

Avslutningsvis, fru talman – efter åtta år då regeringen har motarbetat och nedmonterat flygsektorn har Sverige nu äntligen fått en ny liberal, borgerlig regering, för vilken flyget har en positiv framtid i Sverige.

Anf. 74 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Ledamoten Gellerman är mycket positiv till flyget och tror på elflyget. Samtidigt låter det som att vårt befintliga flyg inte är så farligt och inte släpper ut så mycket. Men utsläppen från det samlade svenska flygandet, nationellt och internationellt, motsvarar utsläppen från all svensk biltrafik. Det är enorma utsläpp, som vi måste komma åt, i en verksamhet som många gånger går att ersätta med annat. Det är inte alltid så, och när det inte går ska vi använda flyget. Jag tycker dock att det, i dessa tider, är allvarligt att få det att låta som att flygandet inte är ett problem.

Det pratas varmt om elflyget. Det svenska elflyget kommer, sägs det. Vi kommer inom kort att ha elflygplan som kan flyga långa sträckor och ta över flyglinjer. Vi vet samtidigt att det bolag som man pratar om på sin höjd kan ha någon form av hybridplan som kan åka runt och släppa ut koldioxid när planen ska producera el, eftersom elen i batterierna tar slut. Samtidigt ska planen dra runt fyra ton batterier. Det är inga elflygplan vi pratar om. Det är en idé och en önskan om att flyget ska bli fossilfritt inom kort, men till och med branschen säger ju att de inte är där. De kommer inte att kunna ersätta sina flyglinjer med dessa flygplan inom överskådlig framtid.

Ändå är det detta som regeringen bygger hela sin vurm för flyget på. Man vill dessutom kraftigt subventionera flyget, när vi vet att det vi behöver göra är att minska flygandet.

Jag vet att Liberalerna länge har varit starkt positiva till flyg, och det tycker jag är beklagligt. Vi måste ju hantera klimatfrågan.

Anf. 75 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag tackar Helldén för frågan.

Jag tänkte först ta upp detta med att jag inte problematiserar och att jag ger en förskönad bild av flyget. Det första jag tog upp i mitt anförande var att det är oerhört viktigt att flyget ställer om. Alla trafikslag måste ställa om. Det jag gjorde var att ställa detta i relation till vägtransporterna i Sverige. Där har vi mycket större potential för att ställa om snabbt.

Man måste börja med teknikutveckling så att även flyget kan ställa om, både när det gäller elflyg för kortare sträckor och för att producera biobränsle i större mängd, så att vi kan byta ut det fossila bränslet.

Vi ställer oss även positiva till all den utveckling som sker när det gäller vätgas och att använda vätgas för de längre flygturerna. Där finns GKN i Trollhättan, som har lång erfarenhet av vätgas i och med att de har varit en del av rymdtransporter och har stor kunskap.

Vi har väldigt mycket av denna kompetens i Sverige. Det är därför Liberalerna verkligen vill satsa mycket forskningspengar för att vi ska kunna gå fram. Elflygen håller på att utvecklas. De kanske till viss del har passerat forskningsstadiet – här försöker man att lösa rena utvecklingsproblem för att kunna ha ett certifierat flyg 2028.

Det finns även andra delar, till exempel hur vi ska klara – eller minimera – höghöjdseffekterna. Vad kan vi göra där?

Vi behöver mycket mer forskning när det gäller flyget för att klara omställningen.

Prot. 2022/23:116

31 maj

Luftfartsfrågor

Anf. 76 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Ledamoten säger att elflyget har lämnat forskningsstadiet. Elflyg har ju funnits länge i olika former. Vi kommer senare att ha en liten diskussion om drönare, och mycket av elflyget är väl en sorts drönare i och med att det är elpropellrar som driver fram planen. Vi vet att det finns små flygplan; det är när man ska skala upp det som de riktigt stora problemen kommer.

Jag tror också att vätgas kan vara en utveckling. Jag har träffat folk från anläggningarna i Trollhättan – där finns någonting, men det ligger långt fram i tiden. Problemet är att det är nu vi måste få bort utsläppen. Vi vet att vi inte kan peta in så mycket biobränsle i flyget under denna tid, så vi måste minska flygandet och se till att de flyglinjer som faktiskt behövs blir någorlunda fossilfria.

Men i stället håller den här regeringen på att öka flyget. Man ska flyga mer. Man ska ha fler flygplatser. Man ska subventionera flyget. Man ställer gärna taget vid sidan, så att folk flyger. Det tycker jag är djupt oroväckande.

I denna diskussion sägs det från ledamoten att just Sverige skulle vara väl lämpat för elflyg. Det förstår inte jag. Hela världen borde väl i så fall vara lämpad för elflyg. Vad är det som händer i Sverige och Norge som gör att just dessa länder är lämpade för elflyg? Det förstår inte jag. Möjligtvis kommer svaret att vara att det finns några som håller på och laborerar med sådana flygplan, men jag förväntar mig att det är någonting annat som gör att det är speciellt bra här – jag vet inte om det är kylan i förhållande till batterierna.

Det är fortfarande intressant att regeringspartierna, eller Tidöpartierna, vurmar för Bromma flygplats samtidigt som de pratar om en utredning om flygplatssystem i vilken utredaren själv säger att denna flygplats kan – och borde – läggas ned. Det tycker jag är märkligt.

Anf. 77 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för ytterligare frågor på detta område.

När det gäller elflyg i Norden är det så att hela världen just nu tittar på Norden och elflygutsvecklingen här. Anledningen är naturligtvis inte att vi i Sverige utvecklar ett elflygplan. En av de delar där elflyg verkligen kan göra skillnad kan vi se i Norge. Där togs det redan 2018 beslut om att allt inrikesflyg ska ske med elflyg år 2040. De har sina fjordar, och man kan behöva åka 20 mil i stället för att flyga 1 mil rakt över fjorden. Det är den geografiska delen i Norden som gör att elflyg har väldigt stor potential för korta och fossilfria flygningar. Tidigare under debatten har sträckan Stockholm–Visby nämnts. Detta är en av första flyglinjer där vi vill sätta in elflyg.

Det handlar om just de korta flygturerna, bland annat inom Sverige. Alla flyg behöver inte gå via Stockholm om vi har elflyg, utan då kan man flyga direkt mellan olika regionala flygplatser eller över till våra grannländer.

Jag vill också nämna Bromma lite kort. Den utredning som ledamotens parti och Socialdemokraterna initierade hade ju som fokus att lägga ned Bromma. Det baserades på en utredning av Swedavia som sa att det just då inte fanns ett marknadsläge för att ha kvar Bromma. Detta var dock under pandemin, när 90 procent av flyget låg nere. Var och en förstår att det inte fanns ett marknadsläge just där och då, 2020. Det var utifrån denna utredning som regeringen fattade sitt beslut.

Anf. 78 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Vi sverigedemokrater förstår värdet av infrastruktur och att man bör knyta ihop infrastruktur så att olika sorters infrastruktur kan komplettera varandra och inte konkurrerar med varandra.

När man pratar om flyg går det inte att utesluta flygplatserna. Det har varit tufft för flyget och flygplatserna under ganska lång tid. Det började med flygskam och flygskatt och fortsatte med pandemin, vilket har ansträngt ekonomin för hela flygbranschen.

Precis som många andra branscher har flyget stora utmaningar framför sig när det gäller omställningen till fossilfritt. Omställningen är nödvändig men kostnaden hög. Flygplatser arbetar för att ställa om, och vissa är i dag helt fossilfria. För de statliga flygplatserna, som har större kapital, går omställningen snabbare medan det för de mindre, regionala flygplatserna, som måste vända på slantarna flera gånger, är en större utmaning.

Elflyget är redan här, och större eldrivna flygplan som kan transportera upp till 30 passagerare väntas om inte alltför lång tid. När dessa flyg kommer på marknaden kan dagens flygkarta ritas om, och Arlanda som i dag är det självklara navet för inrikesflyget kanske då förlorar lite av det.

Fru talman! Vi är inte riktigt där än, men vi har ingen tid att förlora. Mycket är redan förlorat med åtta år av den tidigare regeringen, så nu måste vi få tillbaka tryggheten i flygsystemet. Vi sverigedemokrater vill att samtliga regionala flygplatser med beredskapsverksamhet utses till beredskapsflygplatser och att de kompenseras för sina merkostnader. Vi ser gärna ett utökat och förutsägbart driftstöd till icke-statliga flygplatser. Det ligger i statens intresse att ha en välfungerande infrastruktur och tillgänglighet i hela landet.

Apropå tillgänglighet har vi ett särskilt yttrande om investeringsstöd till flygplatser. Tryckfelsnisse har varit framme, så det står lite fel i texten. Men det kommer att bli rätt i framtida motioner. Vi vill att man i framtiden ska kunna söka medel för att vid behov kunna bygga ut kapaciteten för att möjliggöra fler avgångar eller ta emot större flygplan. Flygplatserna har redan nu stora investeringsbehov i framtidens bränslen, oavsett om det är el, vätgas, biodrivmedel eller vad flygen nu kommer att tankas med framöver.

Att döma av flygdebatten kan man ibland tro att det flygs en massa för att det är skoj. Men det är långt från sanningen. Det tar tid att flyga. Man ska ta sig till flygplatsen, och det är inte alltid det enklaste. Sedan tillkommer incheckning och annat som tar tid. Få flygplatser har tågstationer, vilket är konstigt. Det borde vara en självklarhet att kunna ta tåget till flyget så att man enklare kan kombinera sin resa.

Flyget är ovärderligt när det gäller snabba transporter, till exempel sjuktransporter över längre sträckor, och när det gäller upptäckt av brand och brandbekämpning på svåråtkomliga ställen, exempelvis vid skogs-

brand. Flyget levererar högvärdigt gods snabbt, till exempel vid organtransporter, och Kustbevakningen, sjöräddningen, Försvarmakten och andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret fyller en viktig funktion.

Flygklubbar, segelflygklubbar och fallskärmsklubbar är beroende av att det finns regionala flygplatser som har kapacitet för sådan verksamhet. Även det mindre bruksflyget, till exempel taxifyg, fotoflyg, reklamflyg och rundflyg, är behjälpligt med att rapportera in om avvikelser som brand upptäcks – även om det inte är huvudsyftet med de flygningarna.

Fru talman! Säkerhetsfrågan är viktig. Det har förekommit flygkrascher i samband med fallskärms hoppning där Haverikommissionen slagit fast att olyckorna inte berott på planet eller tekniska fel. När man flyger fallskärms hoppare i mindre plan, ofta ideellt för att få mer flygtid, kan en rad faktorer missas: vikten i planet som snabbt förändras vid uthopp, låg fart då de som hoppar önskar det, viktförskjutning när alla går till dörren inför hoppet och ansträngningen på planet under stigningen inför hoppet. I dag finns inget formellt krav på utbildning för att genomföra denna typ av flygningar. Vi delar Easas bild av att man bör införa en formell utbildning för piloter som ska flyga fallskärms hoppare.

För flyget i övrigt är säkerheten mycket hög, men det finns alltid lite till att göra. En sådan sak är att utrusta personalen med kroppskameror i syfte att dokumentera och förebygga att något händer ombord på flygningen.

Vi vill också att man snabbt reder och förtydligar luftfartsförordningen för att få bukt med en ny typ av beteende där personer utför sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar om säkerhetsrutiner. Detta har bland annat skett för att förhindra verkställande av utvisningar, och motionärerna menar att ett problem är att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt tydlig när det kommer till sådana fall. En snabbutredning av möjligheten att öka minimistrafket i luftfartslagen är nödvändig. Nuvarande luftfartslag och luftfartsförordning är inte tillräckligt långtgående, och det behöver därför skyndsamt ses över vilka gärningar som ska anses straffbara.

Fru talman! Bromma flygplats ska bevaras. Det är en del av överenskommelsen i Tidöavtalet. Jag tänkte dock inte prata så mycket mer om Bromma, för det har sagts jättemycket om det i debatten.

Jag yrkar avslutningsvis bifall till reservation 16 om ökad säkerhet vid flygresor.

Anf. 79 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Jimmy Ståhl för anförandet. Du avslutade med att du inte tänkte prata så mycket om Bromma, så nu gör vi det i replikskiftet i stället.

Jag tror att det var i replikskiftet med Kadir Kasirga som du sa att det fanns en ekonomi i flygplatsen och att bolag ville köpa den, och du undrade varför Socialdemokraterna inte låtit Swedavia sälja den. Men att en aktör säger att den vill köpa något betyder inte alltid att den vill det. Det finns stora intressen som vill få det att låta som att det finns ekonomi i detta, men Bromma är en förlustaffär enligt Swedavia, också före corona.

Bromma flygplats behövs inte. Flygandet där har minskat med 60 procent, och branschen säger att inrikesflyget inte kommer att öka eftersom

affärsflyget är försvunnet och inte kommer tillbaka. Man har hamnat på en plåtå där 40 procent är kvar.

Ledamoten Jimmy Ståhl sa som sagt att man kan sälja Bromma, men det står ytterligare två saker i vägen för det. För det första gjorde den tidigare oppositionen, numera Tidöavtalspartierna, ett tillkännagivande så att Bromma nu ingår i det nationella utbudet. Riksdagen måste alltså tillfrågas, vilket betyder att Swedavia inte bara kan sälja. För det andra ägs marken av Stockholms stad, och Stockholms stad skulle aldrig föra över avtalet med Swedavia till en privat aktör, som dessutom inte skulle kunna hålla igång flygplatsen. Det går helt enkelt inte att sälja den; det är inget alternativ. Det enda som gäller är att lägga ned en olönsam flygplats och göra något annat där.

Anf. 80 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Vilka underbara nyheter! Vi vill nämligen inte sälja Bromma, Daniel Helldén. Vi vill behålla och bevara Bromma. Vi ska göra vad vi kan för att göra Bromma till ett inrikesnav för framtidens fossilfria flyg – gärna med massor av bostäder runt omkring. Jag blir jätteglad över informationen. Bromma ska bevaras och drivas vidare.

Man kan också fråga sig varför Miljöpartiet inte gillar flyget. I ett tidigare replikskifte med Helena från Liberalerna hörde vi väldigt tydligt att man, vilket jag tycker är jättekonstigt, talar om att omställningen kommer att ta så lång tid att man inte bryr sig om den. Det är väl jättebra att flyget ställer om. Det är ju precis det vi vill.

Problemet med den tidigare regeringens politik var att man instiftade en skatt på flygstolar men att pengarna inte gick tillbaka till omställning för flyget. Jag förstår inte, fru talman, varför man tar pengar och tynger ned bolag i stället för att ta pengar och hjälpa dem att ställa om. Det kan bara bero på en sak: Man tycker inte om flyget.

Det tycker jag är beklagligt. Vi måste kunna använda flyget till det flyget är bra till, tåget till det tåget är bra till och lastbilar till det de är bra till. Vi ska utnyttja det och köra dem i samklang. Det är ingen konkurrens.

Jag åker tåg mellan Göteborg och Stockholm. Jag väljer inte flyget, för det passar mig mindre bra. I det fallet funkar det för mig, men därmed inte sagt att jag har ett intresse av att förbjuda flyget på vissa sträckor. Jag ser nämligen att det finns en framtid.

Anf. 81 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Lycka till med den utvecklingen av Bromma, Jimmy Ståhl! Jag tror inte på den över huvud taget. När avtalet går ut 2038 kommer dessutom flygplatsen att läggas ned. Det kommer inte att tecknas något nytt avtal.

Tidigare har ledamoten pratat om att regeringen kommer att se till så att man kan bygga bostäder nära flygplatsen. Åk ut dit och titta var de ska byggas! Det går inte. Om man kan någonting om flygsäkerhet, hinderytor och annat inser man att den möjligheten inte finns.

Det enda man kan göra är att lägga ned denna helt onödiga flygplats och flytta trafiken till Arlanda. Där kan vi prata om att man har ett nav för inrikesflyget i stället för att som i dag splittra upp det. Om gotlänningarna flyger till Bromma måste de sedan ta tåg, taxi eller något annat till Arlanda för att ta sig till Luleå. Så funkar inte ett nav. Navet är när man samlar det

på Arlanda. Det är där man ska sätta trafiken, så kan stockholmarna få sina bostäder som behövs.

Och även om Gotland säger att Bromma skulle vara helt livsnödvändigt för deras verksamhet stämmer inte det. Det går en hel del flyg till Arlanda. Skulle det vara helt meningslöst? Nej. Man kan ta all trafik dit. Det går i rusningstid lika fort, när tågen funkar, att ta sig in till Stockholms central som att ta sig till Bromma eftersom det är så chokat i trafiken, så det är en helt meningslös flygplats. Den ska läggas ned, och i så fall ska vi ha ett nav på Arlanda för det flyg som behövs. Det är det som är framtiden.

När det gäller flygskatt vill jag bara säga att styrmedel har man för att minska på någonting som är skadligt. Vi vet att flygandet i den form det har i dag är skadligt därför att det släpper ut så mycket koldioxid. Då kan man höja priset så att det blir färre som reser. Då blir det nödvändiga resandet kvar, och det andra försvinner. Det är ett bra sätt att styra på.

Anf. 82 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Återigen tycker jag, när vi nu diskuterar Bromma, att det är ganska beklagligt att man över huvud taget har nedläggningsplaner. Dock behöver inte resenärer på Bromma oroa sig för det i närtid. Men det har investerats jättemycket i infrastrukturen och i flygplatsen, och att man så lättsinnigt tar skattemedel och bara monterar ned det är beklagligt.

När det sedan gäller Arlanda har jag följt planen, utredningen med mera. Problemet är att även om kapaciteten på Arlanda över dygnet kanske fungerar finns inte kapaciteten under peaktid då folk vill flyga. Sedan har vi nästa problem med ambulanshelikoptrar och Sjöfartsverkets helikoptrar. De måste ha utrymme att flyga, och den kapaciteten kan Bromma ge. Jag är helt övertygad om att de möjligheterna finns.

Om någonting uppfattas som skadligt och man tar ut en avgift för det, varför puttar man då inte tillbaka pengarna i den skadliga verksamheten så att den blir mindre skadlig? Det är ju där man gör fel. I stället stoppar man in pengarna i en stor skattkista som dräneras.

Jag ska ta ett exempel. Nu kan inte Daniel Helldén svara, men annars hade jag haft god lust att fråga honom var pengarna från höghastighetsjärnvägen är. De finns inte. Jag har letat, för jag hade velat investera alla dessa hundratals miljarder i nya, fräscha projekt som hade fått AB Sverige att fungera. Men pengarna finns inte.

Nu kan som sagt inte Daniel Helldén svara, men jag tackar för debatten och för frågorna.

Anf. 83 LINDA W SNECKER (V):

Fru talman! Sättet vi flyger på kommer att förändras. EU:s ganska ambitiösa arbete med flygets bränsleomställning kommer att göra skillnad. Flygets intresse av att ställa om och medvetenheten om att flyget ger upphov till oerhört mycket miljöfarliga utsläpp kommer att göra att sättet vi flyger på förändras.

I tisdags började en ny lag om förbud mot kortare flygresor inom Frankrike att gälla. Regelverket innebär att det nu är förbjudet med flygresor som går att ersätta med tågresor på sträckor där flygresan tar som mest två och en halv timme att genomföra. Det är en helt rimlig åtgärd, men det krävs framför allt en sak om den ska införas i Sverige: att tågen

går, att det finns snabba tåg och att de har många järnvägsbanor att köra på.

Regeringen har gjort sitt bästa för att tåget inte på något sätt ska kunna konkurrera med flyget, och det är både aningslöst och sorgligt. Det är egentligen inte rimligt att flyga från Malmö till Stockholm, men det är inte heller rimligt att Sverige inte ska ha snabba tåg. Det är inte rimligt att man mellan Malmö och Stockholm ska sitta med signalfel i Alvesta, lövhalka i Nässjö och tåγκö i Mjölby. Men flyget behövs och är en del av infrastrukturen i Sveriges mycket avlånga land.

Utvecklingen av fossilfritt flyg är spännande men kommer att ta tid. Det kommer inte att flyga små elflyg mellan våra orter på landsbygden de närmaste åren. Enligt VTI kan elflyget slå igenom tidigast 2040, och flygen kommer att vara mindre och långsammare än dagens flyg.

Det betänkande som trafikutskottet nu debatterar handlar också om propositionen *Skandinavisk luftfartspolitik*. Vänsterpartiet anser att det är helt okej att godkänna att det etablerade skandinaviska luftfartssamarbetet fortsätter och ska ligga till grund för det skandinaviskgemensamma arbetet på luftfartsområdet. Betydligt mer måste dock göras för att nå klimatmålen. Svenska staten är en betydande ägare av SAS Group och kan därigenom ställa betydligt högre krav på bolagets klimatarbete. Vi utvecklar dessa resonemang i Vänsterpartiets särskilda yttrande.

Fru talman! Det finns rätt så många flygplatser i Sverige, och en hel del går inte alls runt ekonomiskt utan behöver betydande bidrag från bland annat Sveriges kommuner.

Hur många flygplatser Sverige ska ha är en ganska svår nöt att knäcka. Jag kan tycka att det är helt orimligt att vi längs Södra stambanan har flygplatser i varenda köping – Jönköping, Linköping, Norrköping och Nyköping. Vi vet att den infrastruktur som finns använder man. Om det finns flygplatser använder man flygplatser.

Det finns också en ekonomisk obalans inom flygplatssystemet som innebär att de stora statliga flygplatserna inom Swedavia går med vinst och övriga, med några undantag, med förlust. I Linköpings kommun, exempelvis, har man lagt ned fyra grundskolor och elva förskolor men lagt 40 miljoner på den kommunala flygplatsen. I Norrköpings kommun beslutade man i går att lägga ned fem förskolor och tre grundskolor, bland annat min sons grundskola. Samtidigt lägger man 30 miljoner på den kommunala flygplatsen.

Det handlar om prioriteringar. Vill vi att barn ska gå i skolan? Eller ska kommuners pengar läggas på flygplatser, som vi redan har, i varenda köping längs södra stambanan?

Samtidigt ska vi vara medvetna om att flygplatser behövs ur ett totalförsvarsperspektiv. De behövs för ambulansflyget och för Försvarsmakten. Och eftersom säkerheten i världen ständigt utmanas behövs beredskapsflygplatser för Sveriges resiliens.

Vilket antal flygplatser vi ska ha är en svår fråga. Men vi ska vara medvetna om vad Sveriges skattebetalares pengar ska gå till.

I det här ärendet har Vänsterpartiet ingen egen reservation utan ett särskilt yttrande. Jag kommer därför inte att yrka bifall till någon särskild reservation.

Anf. 84 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman och Linda W Snecker! Jag känner mig tvungen att höra mig för lite.

Det har inte undgått någon att man i Frankrike vill förbjuda korta flygresor på sträckor som tågen trafikerar på cirka två och en halv timme. Linda W Snecker tog Malmö–Stockholm som exempel. I dag tar ett så kallat snabbtåg mellan Malmö och Stockholm ungefär 4 timmar och 30 minuter. Det är väsentligt längre tid än flyget, som tar drygt 1 timme. Där har man alltså enorma fördelar. Inte ens höghastighetståget – de planerna har lagts ned – hade klarat den tid som Frankrike har i sina förbudsskrifter.

Fru talman! Jag känner mig ändå nödgad att ställa en retorisk fråga till Linda W Snecker. Om man hade byggt höghastighetsjärnvägen, när hade den varit klar? Det vore intressant att få veta. Det hade ändå inte lyckats nå den tid som Frankrike satt upp, men det vore intressant att få veta, med tanke på hur lång tid det tar att bygga infrastruktur i dag.

En annan sak som Linda W Snecker lyfte upp i sitt anförande var prioriteringar. Det är svårt att prioritera. Men till exempel sjuktransporter via flyg och brandflyg går inte att sköta utan flyg. Men jag tror att vi får ta det i nästa replik.

Anf. 85 LINDA W SNECKER (V) replik:

Fru talman! Jag älskar att prata om Vänsterpartiets politik. Det här är en utmärkt anledning att återigen lyfta upp att Vänsterpartiet vill investera 700 miljarder i infrastruktur. Vi har en enorm investeringsbudget där vi vill lånefinansiera höghastighetsbanorna, just för att kunna förändra sättet vi transporterar oss på i Sverige.

De korta flygresorna måste utmanas. Ja, det kommer att finnas elflyg, men det finns inte nu. Och det tar säkert precis lika lång tid att bygga de nya stambanorna och, om Vänsterpartiet hade fått bestämma, höghastighetsbanorna. Det tar tid. Men det är helt nödvändigt.

Flyget kommer att behövas i Sverige. Vi har ett fruktansvärt avlångt land.

Om man jämför med Frankrike skulle vi inte hinna mellan Stockholm och Malmö på två och en halv timme. Men på till exempel tre timmar skulle man kunna transportera sig från Stockholm till både Göteborg och Malmö, om vi hade haft modet att faktiskt bygga den infrastruktur som Sverige behöver.

Många i trafikutskottet sitter på samma tåg, som går från Malmö till Stockholm. Vi skakar oss igenom stora delar av Sverige, och eftersom skicket på stambanan i dag är under all kritik springer vi från Centralstationen till utskottsrummet för att hinna i tid.

Det behöver framför allt byggas mer järnväg så att vi kan separera snabbtågen från godstågen. Men det säger Jimmy Ståhl och regeringen nej till.

Fru talman! Min fråga till Jimmy Ståhl är vad våra skattepengar egentligen ska gå till. Tycker Jimmy Ståhl att det är rimligt att man, som i Linköping, lägger ned elva förskolor och fyra grundskolor men lägger 40 miljarder på en flygplats som bara går med ekonomisk förlust? Det är fruktansvärt att hålla på med skattepengar på det sättet.

Anf. 86 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Om vi hade byggt höghastighetsjärnvägen hade vi varit i graven för länge sedan. Jag fick inte höra någon tidsaspekt när det gäller det.

Sverige är ett avlångt land. Det stämmer bra.

Vad gäller prioriteringar sitter jag tyvärr inte i kommunstyrelsen i någon av köpingkommunerna och har därför ingen aning om vad de lägger sina pengar på. Men självklart ska skattemedel gå till välfärd. Det ska vara en service. Även infrastrukturen är en service.

Fru talman! Järnvägen bär inte sig själv. Järnvägen är också skattefinansierad. Järnvägen kostar miljarders miljarder, och intäkterna är pyttesmå.

Det låter ganska intressant att låna 700 miljarder. Frågan är bara hur de ska betalas tillbaka, fru talman. Det är inga småpengar. Hela satsningen på höghastighetsjärnväg borde i alla fall rymmas. Men sedan då? Hur ska vi betala tillbaka de pengarna, Linda W Snecker?

Om vi, enligt Vänsterpartiets modell, ska ha tio statliga flygplatser kan vi nästan lägga ned flyget. Visst har vi Arlanda och Landvetter. Men vad ska vi säga till alla som bor nära de mindre flygplatserna i inlandet i Sverige? De har ingen nytta av ett tåg som går mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Vi behöver stärka upp Inlandsbanan, bygga ut Ostkustbanan och Norrbotniabanen och stärka upp tvärbanorna. Det är hur mycket som helst. Ändå är det sjukt lång restid med tåg, fru talman.

Flyget behövs i alla fall. Vi ska inte lägga ned någonting. Jag tycker att vi ska satsa på mer infrastruktur.

Anf. 87 LINDA W SNECKER (V) replik:

Fru talman! Om Jimmy Ståhl hade röstat på Vänsterpartiets budgetmotion hade han fått alla banorna i Sveriges inland och höghastighetståget. Vi måste nämligen finansiera infrastruktur med bland annat pengar som vi har i budgeten, men när vi gör de här stora investeringarna, som nya stambanor innebär, måste vi också lånefinansiera.

Om du och jag köper ett hus betalar vi inte av det huset på ett år. Men så hanterar vi statens pengar. Vi tror att jätteinvesteringar ska komma i budgetbalans på ett år. Det är inte så det fungerar. Den järnväg vi har i dag är mer än hundra år gammal, och vi använder den fortfarande. Det är med det perspektivet vi måste se på investeringar i infrastruktur.

Det är stora investeringar som gynnar hela Sverige, oavsett om det gäller investeringar i dubbelspår på Malmbanan, som Vänsterpartiet också vill ha, eller i höghastighetståg. Det handlar också om att se till att de flygplatser vi ska ha i Sverige fungerar till mer än att det bara går charterflyg eller flyg för affärsresenärer. I så fall måste de vara beredskapsflygplatser som vi kan använda i tider som dessa, då världen är mer hotad. Vi måste ha ambulansflyg och brandflyg, och vi måste kunna transportera organ. Och Försvarsmakten ska kunna använda flygplatserna.

Men då måste man våga prioritera på riktigt. Annars blir det som med alla mina köpingar; man lägger en massa kommunala skattepengar på att charterturerister ska kunna åka från Norrköpings flygplats. Är det verkligen så vi ska prioritera? Eller ska vi se till att vi har beredskapsflygplatser, dubbelspår på Malmbanan och får nya stambanor? Då kan vi transportera

Anf. 88 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! När jag lyssnar till ledamotens anförande blir jag faktiskt lite lätt bekymrad. Sverige är i dag internationellt och inom EU med och tar fram klara regler för omställningen ska göras och hur den ska gå till. Ledamoten lyfte i sitt anförande fram Frankrike som ett föredöme eftersom man valt att ta ned planen på marken när det gäller en del inrikesflygsträckor. Samtidigt menar bedömare i just Frankrike att det ger marginella effekter på utsläppen.

En fråga jag tycker att invånare i Sverige förtjänar svar på från ledamoten är om ledamoten menar att det är viktigare att plocka ned planen från luften än att ställa om och fortsätta trafiken i Sverige. En andra fråga, fru talman, är hur många procent ledamoten räknar med att en sådan åtgärd skulle bidra med när det gäller koldioxidutsläppen i Sverige.

Anf. 89 LINDA W SNECKER (V) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är ytterst viktigt när man gör infrastruktursatsningar att man satsar på det fossilfria och elektrifierbara. Det gör inte regeringen i dag. De vill inte bygga nya stambanor över huvud taget, trots att järnvägen varit elektrifierad i över hundra år. Regeringen ställer trafikslag mot varandra men upprepar samtidigt att det inte är det man gör. Orden motsvarar inte handlingen. Regeringen vill uppenbarligen prata mycket mer om elflyget i stället för att satsa på järnvägen.

Vi kan inte fortsätta flyga på samma sätt som vi gör i dag. Vi kommer inte att flyga på samma sätt som vi gör i dag. Företag ställer om sina klimatpolicier, slutar flyga och säger att det är järnvägen som gäller. Det är bara regeringen som intensivt backar in i framtiden och inte vill förändra någonting.

Fru talman! Låt mig berätta för ledamoten Oskar Svärd vad som händer när hans parti är med och styr i olika kommuner. Moderaterna i Norrköping har bland annat valt att lägga ned min sons grundskola tillsammans med två andra grundskolor och fem förskolor. De lades ned i går. Sedan lade man 30 miljoner på Norrköpings flygplats för att charterresenärer ska kunna åka till Grekland och Kroatien i sommar.

I Linköpings kommun, där också Oskar Svärds parti sitter med och styr, har man lagt ned elva förskolor och fyra grundskolor och triumferat med 40 miljoner till flygplatsen. Det är inget sätt att styra. Det är inget sätt att ta ansvar, varken för klimatomställningen eller för den kommunala ekonomin. Kommunerna går på knäna på grund av uteblivna statsbidrag, och Moderaterna pumpar in miljoner i flygplatser som ingen kommer att vilja använda i framtiden.

Anf. 90 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Det märks väldigt tydligt att ledamoten inte svarar på mina två frågor. Hon pratar om förskolor och skolor i Norrköping, vilket är nog så viktigt – jag har själv jobbat med skolpolitik under åtta år –, och lyfter också fram järnvägen och att vi lägger alltför mycket fokus på flyget här i dag. Men det är inte konstigt att vi gör det. Det är nämligen luftfarts-

betänkandet som vi är här för att debattera – alltså inte järnväg, inte förskolor och inte skolor, framför allt inte i Norrköping.

Jag tycker att detta visar på Vänsterpartiets orimliga politik som helt och hållet utgår från att utsläppsprofilen år 2033 kommer att vara densamma som i år. Det är som om forskning och utveckling kring elflyg, vätgas, biodrivmedel och elektrifiering av flygplatser inte existerar.

Fru talman! Inrikesflyget står för ungefär 1 procent av Sveriges utsläpp. Utrikesflyget står för 2–3 procent. Min fråga blir alltså återigen hur många procent ledamoten anser att Sverige skulle spara in när det gäller koldioxiden på att stänga vissa flyglinjer inrikes och flytta ned planen från luften till marken med Vänsterpartiets extremt flygfientliga politik.

Anf. 91 LINDA W SNECKER (V) replik:

Fru talman! Jag kan inte riktigt hålla med om att Vänsterpartiet har en extremt flygaggressiv politik. Jag har ju precis pratat om vikten av att ha flygplatser som fungerar. Det handlar om ett beredskapsperspektiv och att bland annat Försvarsmakten och ambulansflyget ska fungera.

Jag kommer tyvärr inte att kunna ge ledamoten svar om procentsatser när det gäller vad det skulle innebära att ta ned flyglinjer till järnväg, eftersom det inte kommer att bli verklighet med regeringens politik. Med regeringens politik kommer man nämligen inte att kunna ersätta någon flyglinje med järnväg på grund av att regeringen inte vill bygga nya stambanor. Oavsett vilken hastighet det blir på tågen vill regeringen inte ha mer järnväg. Däremot tittar man gärna framåt mot 2040, 2050 eller 2060, då det kanske finns elflyg. Jag tycker inte att det duger.

Klimatkrisen är här och nu, och med tanke på regeringens politik, dess inställning till bland annat reduktionsplikten, att det färdmedelsneutrala reseavdraget togs bort och att bonus malus togs bort över en natt är snacket om omställning, klimatmål och elektrifiering av fordonsflottan bara tomt prat.

Vi kan utveckla hur mycket elflyg som helst – låt oss göra det snabbt! Jag såg att regeringen vill ha mer forskning om flyget. Det är bra. Det behövs. Men vi kan inte tro att det går att ersätta järnväg med elflyg. Sådana massor av folk kommer elflyget inte att kunna ta, hur mycket Oskar Svärd än önskar att det vore så.

Vi måste göra saker som gör skillnad här och nu för klimatet. Det innebär bland annat att det måste byggas mer järnväg och att flyget måste minska. Det är inte rocket science. Det är vad vi alla vet. I dag är flygets bränslen inte fossilfria alls.

Anf. 92 DANIEL HELLDÉN (MP):

Fru talman! Om Sverige ska nå upp till åtagandena i Parisavtalet måste vi kraftigt och omgående minska vårt fossilberoende. Det gäller inom alla sektorer.

Den sektor som står för oproportionerligt stora utsläpp är flyget. Det är ett område där vi måste agera. Vi måste minska flygandet. Samtidigt kommer vi fortsättningsvis att behöva flyga till de resmål och i de ärenden som inte kan nås eller klaras av på annat sätt. Där ska vi se till att ha ett så resurssnålt, effektivt och klimatsmart flyg som möjligt.

Vi måste arbeta för att få till flyg som lämnar den fossila eran bakom sig. Men vi vet att flyget är en svår sektor att klimateffektivisera. Utsläppen är omfattande, och de förbättringar som görs har alltid ätits upp av ökat flygande. Svenskarnas totala flygande släpper ut omkring 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år, vilket är lika mycket som bilresandet och betydligt mer än stålindustrin och cementindustrin i Sverige, enligt forskare på Chalmers. Det är enorma utsläpp.

Det pratas mycket om elflygets förlovade framtid. Allt tyder dock på att elflyg som ersättare för dagens flyg och dess flygbränsle inte kommer fram under överskådlig framtid. Flygbolagen säger att elflyg på inrikes resor inte kommer att kunna ersätta en enda befintlig flyglinje. Och då pratar vi om inrikesflyg, alltså korta resor jämfört med det internationella flyget.

Det vi vet måste vi agera efter. Vi vet att flyget släpper ut orimliga mängder koldioxid i en tid när vi obönhörligen måste dra ned på koldioxidutsläppen. Vi vet att flyget inom överskådlig framtid kommer att tankas med flygfotogen. Då måste vi hitta sätt att minska flygresandet och uppgradera andra typer av transporter på alla sträckor där det är möjligt. Det handlar då oftast om tåg. Beklagligt nog har regeringen – Tidöpartierna – stoppat utbyggnaden av ny järnväg i Sverige och sjunger i stället flygets lov, vilket är ytterst, ytterst allvarligt.

Branschorganisationen Svenskt Flyg säger att man kommer att blanda in 50 procent biobränsle i flygbränslet till 2025 och att man till 2030, det vill säga om sex år, ska vara fossilfri. Det är vällovligt, men inget tyder på att något av detta kommer att bli verklighet. Det finns inte ersättningsbränsle, och det är fyra till fem gånger dyrare att tillsätta det än att använda det bränsle man har i dag. I dag, 2023, är dessutom inblandningen av biobränsle i flygbränslet 1 procent. Ekvationen går inte ihop. Och det är ännu värre för de internationella flygresorna.

Problemet med sången om flygets fossilfrihet är att vi riskerar att fortsätta flyga som om ingenting hänt; det blir ju fossilfritt. Detta blir ett incitament för att inte göra något vid roten, det vill säga minska flygandet.

Vi måste sluta flyga i samma utsträckning som i dag. Då ska vi hålla i minnet att vi flyger mindre i dag än före coronapandemin. Inrikesflyget har halverats i vissa relationer. Nya sätt att arbeta har växt fram, vilket är alldeles utmärkt om än inte tillräckligt. Mer måste göras, och vi kan inte dundra på som regeringen gör och säga att vi ska flyga mer. Det kommer inte att gå.

Frankrike ska nu förbjuda inrikesflyg på kortare sträckor. Det är helt rätt, och Sverige bör följa efter. Exempelvis borde sträckan Stockholm–Göteborg läggas ned omedelbart.

Inför kommande ministerrådsmöte i EU kommer Frankrike, Österrike, Nederländerna och Irland att föreslå att privatjetflyg förbjuds. Dessa plan står för oproportionerligt stora utsläpp av koldioxid per passagerare och är onödig flygkonsumtion. Även här borde Sverige ta efter, och regeringen borde stötta detta initiativ i EU när de inom kort flyger ned till mötet.

Det pågår en diskussion om Sveriges flygplatssystem och det regionala flyget. Regeringen vill skapa fler statliga flygplatser och ge större subventioner till de regionala – helt enkelt öka flygandet.

Vi måste sätta oss ned och gå igenom i vilken utsträckning dessa flygplatser verkligen behövs. Enligt utredningar har man i dag coronakrisen som alibi för att hitta skäl för att flygplatser ska få statligt ekonomiskt

skydd. Nästan alla flygplatser påstås nu behövas som beredskapsflygplatser. Enligt mig är det i alltför hög grad fråga om statliga subventioner samtidigt som vi behöver minska flygandet.

Statens utredare Peter Norman tycks dessutom i sina analyser helt ha glömt bort att det finns tåg i Sverige. Flyglinjer motiveras med bristande tillgänglighet, trots att tågen finns eller att spår håller på att byggas ut till just berörda platser. Det står ingenting om detta i den statliga utredningen.

Det finns därtill något riktigt oroväckande för svenskt flyg: att någon tar tåget ned till Kastrup och flyger därifrån. Gud förbjude! Det får man inte göra enligt dem som håller på med dessa saker. Arlanda är uppenbarligen det absolut viktigaste vi har i landet, inte hur man transporterar sig. Frågan om flyget i Sverige har kantrat.

Fru talman! Bromma flygplats är en följetong med många förtecken. Det stora område där flygplatsen ligger har i nästan ett decennium pekats ut som stadsutvecklingsområde och utgör en viktig del av Stockholms bostadsförsörjningspotential. Genom att använda marken vid Bromma flygplats, som ägs av Stockholms stad, skulle mellan 30 000 och 50 000 bostäder kunna byggas och upp till 100 000 personer kunna få en bostad där. Ett markvärde på över 40 miljarder ligger där i flygträda.

Otaliga utredningar har under de senaste åren visat att Bromma flygplats kan läggas ned utan att det påverkar behovet eller kapaciteten för flygtrafiken i landet. Senast uttryckte utredaren Peter Norman detta i sin utredning om flygplatssystemet. Han säger att Bromma kan läggas ned. Han säger att det är hans egen syn. Uppenbarligen har regeringen sagt åt honom att utredningen i sig inte får komma fram till detta. Det är intressant att läsa hans markeringar: Han säger en sak, men utredningen säger något annat, trots att det är han som är utredare.

Enligt utredningar som finns om Arlanda har man behov av att justera terminalerna för att kunna samla trafiken där. Det behövs dessutom något som kallas brommafiering av Arlanda flygplats, det vill säga att terminalerna måste bli smidigare. Något mer behövs inte på Arlanda. Man kan flytta över trafiken dit så att vi får ett bra nav och kan ha både det svenska inrikesflyget och det internationella flyget där.

Redan före coronapandemin hade Bromma utan problem kunnat läggas ned. Det kan fortfarande göras. Nu när endast 40 procent av trafiken är kvar har flygplatsen gjort sitt. Swedavia kan lägga ned den. Riksdagen borde helt enkelt säga att Bromma flygplats ska flyttas ut ur det nationella flygplatssystemet.

Flygbranschen säger att inrikesflyget har stabiliserats på en permanent låg nivå. Men regeringen vill ändå behålla Bromma, trots att det är dumt och skadligt. Det är skadligt för Stockholm, och det är skadligt för Swedavia som dras med en förlusttyngd och onödig flygplats. Bromma bör läggas ned.

Fru talman! Jag stöder i grunden den socialdemokratiska motion som handlar om att lägga ned Bromma flygplats. Men då de samtidigt vill bygga ut och öka kapaciteten på Arlanda, vilket enligt mig inte behövs – ingen utredning säger egentligen att det behövs – kan jag inte ställa mig bakom den. Jag kan heller inte ställa mig bakom regeringspartiernas motivering till avslag. Därför yrkar jag bifall till Miljöpartiets och Vänsterpartiets motivreservation nummer 8.

Fru talman! Jag vill slutligen lyfta fram min och Centerpartiets gemensamma reservation 19 om hinderbelysning på vindkraftverk. De står och lyser trots att det inte behövs och trots att det finns annan teknik som används i andra länder. Den borde också Sverige använda. Man borde se till att detta införs omedelbart. Vi måste ha vindkraft som accepteras. Då ska de inte stå och blinka nätterna igenom runt om i hela landet. För att spara tid vid voteringen väljer jag dock att inte yrka bifall till denna reservation.

Fru talman! Flygets klimatpåverkan måste drastiskt minska.

Anf. 93 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag vill ställa ungefär samma fråga till ledamoten Helldén som jag ställde till ledamoten Snecker för en stund sedan.

Ledamoten tar upp att Frankrike nu har fått igenom en lag genom vilken man flyttar flygen från luften till marken och tycker att det är lösningen på flygets utsläpp. Ledamoten ser inte den teknikutveckling och forskning som just nu pågår på området vad gäller elflyg. Ledamoten och hans parti, Miljöpartiet, hävdar hela tiden att flyget utgör det samlade klimathotet för hela världens utsläpp. Svenskt flyg är tydligen förödande. Jag delar dock inte ledamotens uppfattning i frågan.

Fru talman! Låt mig därför ställa samma fråga som jag ställde tidigare. Hur många procent av Sveriges utsläpp av koldioxid skulle en åtgärd likt Frankrikes spara? Menar ledamoten att det är bättre för Sverige och Sveriges invånare att plocka flyget från luften till marken i stället för att ställa om och elektrifiera flyget och få in biodrivmedel i flyget?

Anf. 94 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Oskar Svärd för frågorna. Ledamoten lägger vissa ord i min mun. Det är starka ord som jag inte tror att jag sa.

Jag ser en teknikutveckling inom flygbranschen när det gäller både elflyg och vätgasflyg. Det pågår mycket forskning på det området. Jag tror däremot inte att elflyget kommer att finnas framme inom den tidsram som vi måste agera inom. Vi har hört tidigare i debatten att man möjligtvis kan hoppa mellan små regionalflygplatser, det vill säga inte ha det flyg som vi har i dag. Då ökar vi flygandet, men vi blir inte av med problemet. Ja, vi kan mata in biobränslen. Men det kommer att komma till en gräns där det inte längre funkar.

Därför måste vi minska flygandet. Att sluta flyga mellan Stockholm och Göteborg är en lämplig åtgärd. Det är en flyglinje som inte behövs. Man kan ta tåget den sträckan, och det går smidigt. De som konstigt nog sätter sig på det här flyget kan behöva tänka annorlunda. Det är fråga om beteendeförändringar som får spinoffeffekter. Är det för enkelt att flyga flyger man för mycket. Vi kan göra oss av med vissa flyglinjer som vi helt enkelt inte behöver. Stockholm–Göteborg är ett utmärkt exempel.

Detta ser jag fram emot. Jag hoppas verkligen att det kommer att hända. Men det kommer inte att hända under den här regeringens tid, för Tidöregeringen ska ju flyga och inte åka tåg.

Ledamoten Oskar Svärd och jag pratade i ett tidigare replikskifte om Bromma flygplats. Jag vet att han kommer från Kumla, och vi har förut pratat lite grann om Örebro. I Örebro lade man ned flygplatsen vid Ladu-

gårdsängen och byggde massor med bostäder, vilket är jättebra. Ge Stockholm den möjligheten också!

Anf. 95 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Sverige är Europas längsta land. Det är glesbefolkat och är beroende av export, möten och kommunikationer. Vi har en väl utbyggd infrastruktur avseende flygplatser. Enligt min mening ska vi stötta, hjälpa och förbereda för framtidens fossilfria flyg.

Ledamoten Helldén pratar om elflyget som någonting som kommer 20–30 år fram i tiden och inte kommer att kunna ersätta de linjer som finns i dag. Men när jag träffar branschen säger de att vi 2028 eller senast 2030 kommer att ha kommersiell trafik med elflyg i Sverige. Det kommer att skapa nya luftbroar mellan ställen där det i dag kanske inte bedrivs kommersiell trafik i samma utsträckning. Det här tycker jag är bra. Det är någonting vi ska värna och stötta framöver.

Ledamoten lyfter fram höghastighetstågen. Men höghastighetstågen skulle vara klimatneutrala år 2060 eller 2070, och det handlar om att vi skulle åka tåg i stället för att flyga.

Jag tycker att Miljöpartiet bör haka på regeringens arbete med att elektrifiera flyget, ställa om flyget och se till att vi får utökad inblandning av biodrivmedel. Jag tycker inte att man ska ställa transportslagen mot varandra. Jag vill se ett Sverige som håller ihop, och därför lyfter jag just de delar jag nu lyfter.

Fru talman! Örebro har en fantastisk flygplats: Örebro Airport. Jag tror inte att det är bra att ha två flygplatser just i Örebro län, med 300 000–350 000 invånare.

Anf. 96 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Stockholm ska tydligen ha två flygplatser, men inte Örebro. Man hade en jättefin bostadsmässa där, och man bygger som attan. Det är precis det som behövs även här.

Jag tycker också att Sverige ska hålla ihop. Det är viktigt att vi håller ihop och att man kan transportera sig i landet på ett smart sätt. Vi ska också göra det på ett klimatsmart sätt. Då ska vi koncentrera flyget till de linjer där det verkligen behövs. Vi har pratat om det förut. Stockholm–Kiruna är ett exempel. Stockholm–Luleå är också besvärligt. Kiruna är otroligt besvärligt – man får sova över på tåget. Luleå funkar teoretiskt, men först när vi har byggt ut Norrbotniabanan och så vidare kommer det att gå bra. I dag gör det inte det.

På de ställen där vi inte behöver flyget ska vi ta bort det, så att vi minskar utsläppen. När vi minskar flygandet kan vi på ett smart sätt ha kvar det flyg som behövs. Vi ska blanda in biodrivmedel i flygbränslet, i flygfotogenet. Miljöpartiet har varit med som en drivkraft i det arbetet. Men vi vet också att det är fråga om bristråvaror när man ska peta in biodrivmedel i fossilt bränsle. Därför ska vi använda dem på rätt plats till rätt saker och inte hålla på och flyga till fel platser med de här bränslena.

När det gäller elflyget är det mycket möjligt att det kan bli fråga om nya luftbroar och nya linjer, som ledamoten sa. Men detta med år 2028 tror jag inte på över huvud taget. Det flyg som vi har i dag och som vi har behov av kommer inte att ersättas med elflyg inom rimlig tid. Det tycker

jag är någonting som fler ledamöter i trafikutskottet borde inse, så att vi planerar rätt inför framtiden.

Prot. 2022/23:116

31 maj

Luftfartsfrågor

Anf. 97 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tackar Daniel Helldén för anförandet. Vi hade nyligen ett litet replikskifte, och jag skulle vilja fortsätta samtalet om flyget och framtiden.

Ibland när man lyssnar till ledamoten Daniel Helldén känns det som att han bygger upp en konflikt mellan de olika trafikslagen. Jag tror att det är viktigt att vi inte gör det. Vi behöver fordon. Vi behöver tåg. Vi behöver flyg. Vi behöver sjöfart. Det här är oerhört viktigt. Vi vet också att Sverige är ett otroligt avlångt land. Det är många delar man inte kan komma till utan flyget. Det skulle vara intressant att höra vad ledamoten säger om detta.

Gotland pratade vi lite grann om förut. För gotlänningar är det en livsnerv att det finns en god förbindelse mellan fastlandet och Gotland. När man pratar med gotlänningar säger de att Bromma är den näst viktigaste flygplatsen av alla efter den som finns på Gotland. Min fråga är varför ledamoten inte kan lyssna till vad gotlänningarna säger och se att det är väldigt positivt för gotlänningarna och för Sverige att den här regeringen nu faktiskt har satt ned foten och sagt att Bromma ska vara kvar.

Anf. 98 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! När regeringen och Tidöpartierna säger att Bromma ska vara kvar är det mot sunt förnuft, skulle jag säga. Det finns ingen anledning att ha den flygplatsen kvar. Den kostar massor med pengar, och marken behövs till annat.

Vi får ett bättre flyg – det flyg vi behöver – om vi samlar det på Arlanda. Det vet alla; det vet branschen. Det finns en jätteintressant artikel från coronatiden med BRA Flygs ägare Per G. Braathen där han lägger ut texten om hur bra det skulle vara att ha allting på Arlanda. Sedan fick han uppenbarligen bannor av resten av flygindustrin, och några veckor senare fick han ta tillbaka det i Dagens industri. Men där kan man läsa vad det skulle ge för effekter om vi flyttade över flyget till Arlanda. Då skulle vi kunna få ett hållbart och bra inrikesflyg som hänger ihop i ett nav.

Från Gotland kan man i dag flyga till både Arlanda och Bromma. Det fungerar uppenbarligen att flyga till Arlanda. Det finns ingen anledning att flyga till just Bromma. Jag tror däremot att det finns en känslomässig sak som spelar in. När man kommer från Gotland – jag har flugit den sträckan en gång för jättelänge sedan – flyger man in över staden och landar på Bromma. Man ser det vackra Stockholm, och det känns som att man är framme när man håller på och flyger in. Men det är egentligen ganska långt kvar; när man har landat ska man åka vidare, sitta fast i trafiken och så vidare.

När man kommer till Arlanda är man ute på landsbygden och ser bondgårdar och annat. Man känner inte att man har kommit till Stockholm, men i själva verket kommer man in till centrala Stockholm från Arlanda lika fort. Det här tror jag spelar in i idén om att Bromma är livsnerven. Jag tror att det mer är fråga om känslan att man är framme tidigare fast man inte är det.

Anf. 99 MAGNUS OSCARSSON (KD) replik:

Fru talman! Tack, Daniel Helldén, för svaren!

Jag tror inte att det är känslor som gör att gotlänningarna säger att det är en viktig flygplats. De upplever att de kommer till Stockholm på ett bra och snabbt sätt. När ett gäng från Region Gotland var hos oss var det väldigt tydligt att flygplatsen Bromma är viktig. De var tacksamma över att regeringen nu har slagit fast detta.

Det finns fler saker som är viktiga. Det gäller beredskapsfunktionen. Det är väldigt sårbart att bara ha Arlanda. I dessa tider måste man också tänka så.

Dessutom finns det utredningar som visar att det är orealistiskt att tro att man ska kunna bygga dessa tusentals bostäder på den tid som ledamoten anför. Regeringen har också tänkt att vi ska kunna bygga bostäder tack vare att det ska vara en elhubb runt Bromma. Det är någonting som är viktigt. Vi lyfter också fram att långsiktighet också är viktigt.

Jag kommer också ihåg att ledamoten själv åt tårta när den förra regeringen slog fast att man skulle lägga ned Bromma. Är det vad som skaver lite grann nu? Tårtbiten blev inte som när ledamoten käkade sin tårta och firade.

Regeringen tar nu det stora ansvaret och säger att vi nu med långsiktiga beslut ska ha kvar Bromma för framtiden.

Anf. 100 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Jag tror snarare att det kanske är så att den där tårtan gjorde Tidöpartierna ännu mer pigga på att behålla något som inte behövs. Det var lite olyckligt. Annars kanske Bromma flygplats hade varit nedlagd. Det var för övrigt en god tårta.

Den intressanta med Bromma är att ledamoten nu anför beredskapsskäl och så vidare. I de utredningar som nu finns om beredskapsflygplatser, brandflyg och allt möjligt som man målar upp pekas Bromma inte ut. Den finns inte med där. Utredningen har inte Bromma som en flygplats som behövs. Ingen säger att Bromma behövs för de sakerna. Det är en flygplats som ligger mitt i staden och som inte ska vara där. Det finns andra bra lösningar för det.

Det har också anförts tidigare. Det var inte ledamoten Magnus Oscarsson som sa det. Det talades om ambulansflyget. Det var en jätteintressant artikel i DN häromdagen.

NKS, det stora sjukhuset, har införskaffat egna helikoptrar som klarar hela Sverige i princip ändå upp till Kiruna och kan flyga snabbare än alla andra. De sköter det, landar rakt ned på taket till sjukhuset och behöver inga flygplatser. Det är mycket säkrare och tryggare. Man behöver inte göra omlastningar, och så vidare.

När man talar om de här sakerna och försöker att anför att Bromma skulle behövas till det är det helt fel. Låt stockholmarna bygga bostäder där, och så kan ni flyga någon annanstans.

Anf. 101 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag har nu lyssnat på hela debatten. Det var intressant att höra. Det som upprepade gånger har kommit upp är nya stambanor.

Alla trafikslag har sina för- och nackdelar. Hur ser ledamoten på när de nya stambanorna skulle stå klara? Som jag förstår det är det någonstans

bortom 2050 för att staten ska ha råd att finansiera dem. De kostar 400 miljarder.

EU körde för två år sedan runt i Europa för att diskutera tågets utbyggnad och framtid. Budskapet var kristallklart. Om man ser tåget som ett verktyg för att få bort klimatutsläpp har man 15 år på sig. Vägtransporterna har potentialen för tågen och för det stora antalet nya tågresenärer. Då har de ställt om. Årtal som 2035 nämndes. Min fråga är hur ledamoten ser på att tåget efter 2035 enligt EU inte har någon större klimateffekt.

Det är också kopplat till själva flygfrågan. Ledamoten tar också upp vikten av att flyget är bra för att Sverige ska fungera i sin helhet. Samtidigt vill man förbjuda det. Om man tar bort möjligheten att tjäna pengar på de mest trafikerade flyglinjerna, hur ska branschen då få råd att utveckla ett fossilfritt flyg om den inte får resurserna på de delar som går bra? Vem är det som ska betala utvecklingen till fossilfritt flyg?

Anf. 102 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Det är som att vi måste göra ont för att göra gott. Jag tror inte att det riktigt är så.

Stockholm–Göteborg är sannolikt en lönsam linje där man puttrar fram och tillbaka. De utsläpp som är där är helt meningslösa. Kan vi få bort dem ska vi göra det. Det är ett bra exempel på där vi ska göra det.

När det gäller utvecklingen av fossilfria drivmedel, elflyg och så vidare är det inte så mycket flygbolagens vinster i den bemärkelsen som går till det. Det är andra saker som driver den utvecklingen. Det är inte så att SAS håller på att pumpa in massor av pengar i fossilfritt flyg för att de flyger till Göteborg. Det är andra saker som driver den utvecklingen.

Det vore alldeles utmärkt som vi kunde få till ett fossilfritt flyg. Jag tror dock inte att det kommer att finnas inom rimlig tid när vi behöver det. När det väl kommer behöver vi sannolikt att behöva ha en helt annan typ av flygresande.

Ledamoten är inne på frågan om nya stambanor och när de ska vara klara. Det är en fråga om hur man planerar och hur man gör saker och ting. Om vi har studerat andra projekt närmare vet vi att vissa saker tar enormt lång tid därför att man gör det på ett märkligt sätt i konstiga projektformer och utan att ha ekonomiska medel i tid.

Titta bara på hur det ser ut med Norrbottenbanan. Att bygga den kommer att ta 20–30 år därför att man inte kan göra det på ett smartare sätt. Vi hade en Botniabana som gick fort att bygga där man gjorde det i andra typer av projektformer, bolagsformer. Det är så vi måste arbeta när det gäller nya stambanor. Nu får vi tyvärr fyra års moratorium, vilket gör att det kommer att ta ännu längre tid. Men om man på ett smart och effektivt sätt arbetar med dem går det fortare.

År 2050 låter för mig långt borta. Jag tror inte att det är slutåret. Det är långt tidigare om man gör det på ett smartare sätt och verkligen arbetar med det.

Anf. 103 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Tack för svaret, Daniel Helldén!

När det gäller hur man använder sina pengar och investerar måste de som ska köpa nya flygplan tjäna ganska rejält med pengar för att de ska ha råd att investera i nya flygplan och nya elflygplan. Jag upplever att leda-

moten på något sätt negligerar kostnaden för att göra de stora investeringarna i nya flygplan som man kan börja med runt 2030.

Om man tittar på Heart Aerospace och vad som har drivit det har amerikanska och kanadensiska flygbolag beställt närmare 300 flygplan av det. De ser att de kommer att kunna bygga upp ett helt nytt regionalt flygnät som har varit förlorat. Det görs med fossilfritt flyg, det vill säga flyg som inte släpper ut någonting. Elflyg kommer att flyga på en lägre nivå och kommer därmed inte att bli drabbat av höghöjds effekter.

Vad jag inte förstår är varför Miljöpartiet inte driver på utvecklingen av fossilfritt flyg utan hela tiden svartmålar flyget. Varför tar ledamoten inte till sig den positiva utveckling som möjliggörs av elflyget?

Vad tycker ledamoten till exempel om det som hänt med Fit for 55 och de positiva signaler som kommer där från Refuel EU Aviation? Jag förstår inte Miljöpartiets negativa inställning till omställningen av flyget. Det skulle jag gärna vilja ha en förklaring till.

Anf. 104 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Som jag har sagt i ett antal inlägg är vi inte negativa till omställningen av flyg. Vi har varit med och drivit på när det gäller frågan om inblandning av biodrivmedel i flyget och andra sådana saker som är helt nödvändiga.

Men det jag anförde både när det gäller elflyget och när det gäller inblandningen av biobränslen är att det kommer att gå för långsamt. Vi behöver lösa ekvationen tidigare, och elflyget är inte lösningen för det flyg vi har i dag. Vi måste minska flygandet. Ingen skulle vara gladare än jag om vi kunde flyga med elflyg på de nationella sträckor som finns i Sverige. Men det kan vi inte, och det finns inte heller någonting som pekar på att det kan bli så.

Heart Aerospace har inga beställningar på flygplan. De har ett antal så kallade optioner där flygbolagen om det någon gång skulle komma elflygplan kan börja köpa in dem. Men det är inte så att de är beställda; det är inte så det fungerar inom flygindustrin.

Här pratar vi alltså om någonting som inte finns. Allting tyder på att vi möjligtvis kommer att ha någon form av hybridplan som samtidigt släpper ut koldioxid och som inte är renodlade elplan. De kommer inte heller att klara sträckor som ersätter någon vettig trafik i Sverige i dag.

Man måste se nyktert på det flyg vi har och som sannolikt kommer att finnas ända fram till 2040 eller något sådant. Under den tiden måste vi kraftigt minska koldioxidutsläppen från flyget. Det är det som är själva poängen. Vi behöver vidta åtgärder nu som får effekt nu. Vi kan inte bara prata om någonting som kanske kommer längre fram. Men vi ska självklart driva på utvecklingen, och där är vätegaserfrågan mycket intressantare än elflyg.

Anf. 105 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman och Daniel Helldén! När jag satt och lyssnade på anförandet reagerade jag lite på mängden utsläpp som nämndes. År 2019 stod flyget för cirka 3 procent av trafikens utsläpp och mindre än 1 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Det är inte jättemycket, och detta var före pandemin. Nu är det mycket mindre.

Fru talman! Jag kan glädja Daniel Helldén med något som jag inte tror att han kommer att hänga på dörren: SAS erbjuder redan nu bokning av flygstol på elflyg år 2028. Vi är alltså väldigt nära! Detta gör inte SAS om de inte tror på det och om de inte tror att de kan köpa in de här planen. SAS är en av de intressenter som kommer att köpa planen så fort de är till salu, och 2028 är inte jättelångt bort.

Fru talman! Jag reagerade ganska kraftigt när Daniel Helldén mer eller mindre tyckte att det var bra att man åker till Köpenhamn, för då slipper man utsläppen via Arlanda. Det gör mig väldigt bekymrad. Man vill lägga ned Bromma, och man bryr sig inte om Arlanda. Är det Miljöpartiets strategi att försvåra för flyget så långt att flygplatserna inte har råd att existera? Jag upplever det i alla fall så. Det är verkligen beklagligt.

Jag tycker att det är jättepositivt och bra att vi har ambulanshelikoptrar som kan flyga patienter och landa på taket på sjukhusen. Men vi har fortfarande behov av att transportera oss. Vi har även en hel del nysvenskar som kommer till Sverige. Men de ska uppenbarligen ta tåget hem till sina tidigare hemländer. Det rimmar väldigt dåligt.

Anf. 106 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! När jag hör ledamoten Jimmy Ståhl kommer jag osökt att tänka på frågan om återvandringståget, som drevs av Sverigedemokraterna. Men nu ska de flyga.

Först och främst finns det en massa sträckor där man måste flyga, och så kommer det att vara under överskådlig framtid. Det kommer att vara flyg, men på de sträckor det inte behövs kommer vi att ersätta flyget med tåg. Det är det centrala – att vi kan få bort det som går att få bort. Vi minskar flyget, och vi ser till att de flygresor som inte går att ersätta är så koldioxidsmarta som möjligt. Det är det vi ska göra.

Siffrorna för utsläpp från svenskt flyg bygger på en rapport från Chalmers där man har tittat på allt flygande som svenskarna gör. Man har också räknat på koldioxidekvivalenterna, och det är motsvarande det som biltrafiken i Sverige släpper ut. Jag har inte själv räknat ut det, utan jag har fått det från forskarna på Chalmers. Jag kan inte säga så mycket mer om det.

Vad gäller Kastrup och Bromma kan jag säga att Bromma inte behövs. Vi har en jättebra flygplats i Arlanda, och det skulle också stärka Arlanda om Bromma lades ned. Det vet också Swedavia, och det är därför de vill lägga ned Bromma.

Det blir lite konstigt när vi pratar om flyg. Man vill till exempel förstatliga Ängelholm-Helsingborgs flygplats därför att tillgängligheten är dålig. Men att Kastrup, dit man kan åka för att nå hela världen, finns en liten bit därifrån pratar man inte om. Allting handlar i stället om att allt flyg ska snurra runt Arlanda så att Arlanda kan få stora intäkter.

Det handlar inte om att se på något smartare, som att man kan ta tåget till en befintlig närliggande flygplats som klarar allting. Det är detta jag tycker är märkligt, och det är det jag pekar på när det gäller Arlanda.

Anf. 107 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! I utredningen som gäller flygplatser har man verkligen plockat godiset ur påsen – de riktigt söta godisbitarna. De flygplatser som föreslås bli förstatligade i framtiden är de som går med vinst. Alla de andra

vill man inte beröra. Jag tycker att det är ganska olyckligt, men nu ska vi se vad remissinstanserna säger.

Vad gäller utsläpp och så vidare har vi olika ställen vi plockar vår information ifrån. Jag har inte heller grottat ned mig, utan jag läser den information som jag söker och finner. Siffrorna är grymt olika; det kan vi konstatera. I och med att ingen av oss har forskat i detta kan vi lämna det därhän. Men jag reagerar i alla fall på de stora utsläpp som nämndes i anförandet, för det är inte alls den bild jag har.

Det finns också en annan fara: Vi lever i krigstider. Då är det bra att ha redundans. Vi måste kunna utnyttja försvaret, och vi måste kunna utnyttja ambulansflygen. Många av dessa delar har varit väldigt positiva under pandemin, när man snabbt har kunnat flyga folk till sjukhus.

Apropå att ta tåget till flyget, som jag önskar, har vi i närtid upptäckt hur sårbart tåget är. Arlanda Express spårade ur, och det lamslog hela möjligheten att ta sig fram. Flyget, däremot, har en annan möjlighet. Man kan välja en annan flygplats, och man har möjligheter att ställa om och styra om.

Jag tycker fortfarande att vi ska bygga all infrastruktur. Det är inte så att jag inte vill bygga järnväg. Men jag vill bygga flyg, jag vill bygga järnväg, jag vill bygga vägar och faktiskt också gärna cykelbanor.

Anf. 108 DANIEL HELLDÉN (MP) replik:

Fru talman! Problemet med flyget är inte att vi flyger utan att när vi flyger släpper vi ut en massa koldioxid. Det är det vi måste komma bort ifrån.

Jag kommer ihåg en gång när jag var liten och flög från Luleå ned till Arlanda och fick gå fram i cockpiten. Det var fruktansvärt spännande och kul! Jag hade ingen aning om vad som släpptes ut från motorerna. Om det vore så att de där flygplanen inte släppte ut någonting skulle vi kunna prata om flygglädje, som vi hörde från en ledamot här. Men tyvärr är vi inte där, och det är det som är problemet. Det måste vi göra någonting åt. Vi måste se till att bli av med utsläppen från flyget.

När det gäller beredskapsflygplatser och så vidare är det intressant att läsa utredningen. Allting motiverar ju nu helt plötsligt att de ska finnas. Först var det corona, och då införde vi en massa beredskapsflygplatser tillfälligt eftersom SKR ville det. Vi behövde intensivsjukvård, och planen åkte fram och tillbaka. Det var förstäligt i det läget. Men sedan sa man att det visade att vi måste ha beredskapsflygplatserna också framöver, trots att vi inte längre har någon pandemi.

Det brann för ett par år sedan, och då skulle varje flygplats hela tiden kunna öppnas för brandflyg. Det har vi aldrig någonsin tidigare haft behov av. Nu ska försvaret använda flygplatserna för redundans. Om försvaret behöver flygplatser löser de den uppgiften i ett skarpare läge.

Försvaret eller flygvapnet är inte beroende av att vi subventionerar regionala flygplatser. Det finns andra sätt att lösa detta på. Det är försvarets sak att lösa den uppgiften. Lösningen är inte att vi pytsar in pengar för att enskilda flygplatser ska kunna öppna när som helst på dygnet. Det löser försvaret ändå.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

Trafikutskottets utlåtande 2022/23:TU16

En drönarstrategi för Europa (COM(2022) 652)
föredrogs.

Anf. 109 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! Nu ska vi diskutera drönarstrategin. Vi har nyss diskuterat luftfartsfrågor, där vi har haft olika politiska uppfattningar, men här har vi i alla fall ett gemensamt utlåtande från utskottet.

Fru talman! Vi socialdemokrater är teknik- och framstegsoptimister. Vi tror på den gröna industriella omställningen, och vi tror på att genom politiska prioriteringar och vilja skapa förutsättningar för nya innovationer.

Det är också jätteviktigt för oss socialdemokrater, också som beslutsfattare i den här kammaren, att vara på tårna och se till att allt detta med innovationer verkar och frodas under ordnade former. Därför välkomnar vi drönarstrategin för Europa.

Vad är en drönare? Den frågan ställde jag till Google. En drönare är en obemannad luftfarkost som utan pilot antingen flyger självständigt eller fjärrstyrs.

Fru talman! Hittills har drönare mest använts för övervakning och foto-grafering och som underhållning. Men när de blir mer effektiva kan de även användas som transportmedel för resenärer och gods. Drönarna har blivit större, snabbare och starkare, och det är hög tid för oss beslutsfattare och för forskarna att anpassa reglerna för hållbara transporter med drönare.

Det finns i dag drönare som skulle kunna bära upp till 1 000 kilo för att leverera varor. De utvecklas ständigt, och vissa har en räckvidd på upp till 250 kilometer per laddning. I en nära framtid kommer vi förmodligen att få se transportdrönare flyga in över bostadsområden och över affärslokaler. Men för att vara ett genomförbart alternativ måste drönarna bli avancerade nog att kunna integreras i samhället.

Fru talman! Drönare som är tillräckligt stora att transportera bilar eller människor kan tyckas för kostsamma i dag, men som med all ny teknik kommer kostnaderna att minska med tiden. Redan inom fem till tio år, och, tror jag, även med offentliga investeringar, kommer tekniken att bli billigare och ambulans- och utryckningsdrönare att bli möjliga och vanliga.

En annan positiv aspekt av drönarutvecklingen är att den minskar markanvändningen och förbättrar samhällsnyttan som ett hållbart transportsystem.

Fru talman! En av de främsta fördelarna med drönare är att de också kan användas för all slags räddningsverksamhet: polis, ambulans eller brandförsvaret. Redan i dag kan drönare skicka en hjärtstartare till din dörr.

Låt mig också ta upp miljön. Eftersom drönarna bara använder luft- rummet är de snabbare och mer flexibla än konventionella transportmedel som använder vägar eller vatten. De kan också på flera sätt bekämpa de klimatutmaningar som finns.

Den ökande användningen av drönare kan dock bli ett bekymmer för framtidens elnät. En balans måste nås där vi kan använda drönare och andra elektriska transportsätt.

Fru talman! Samtidigt finns en allmän oro för att drönare också kan komma att användas av kriminella och som ett lyxigt transportsätt i framtiden. Innan vi har dem i luftrummet måste alltså lagar och riktlinjer ses över för att skydda människors integritet och ägande. Det handlar också om drönarnas påverkan på de naturliga ekosystemen.

Sammanfattningsvis vill jag säga att drönare kommer att ha en viktig roll att spela i framtidens samhälle. De kan användas för att utföra farliga eller svåra uppgifter, öka effektiviteten i olika branscher och öka säkerheten i samhället. Men det är också viktigt att ta hänsyn till de potentiella nackdelarna med drönare och att reglera deras användning på ett ansvarsfullt sätt.

Med dessa ord välkomnar jag denna drönarstrategi.
(Applåder)

Anf. 110 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Användningen av drönare har ökat kraftigt inom Sverige och EU under det senaste decenniet. Drönarsektorn är en framtidsbransch med stor potential när det gäller samhällsnyttiga tjänster, fler arbetstillfällen och miljömässigt hållbara lösningar på många av dagens och framtidens utmaningar. Det finns potential för stor samhällsnytta inom offentliga och privata verksamheter, till exempel blåljusverksamhet, inspektioner, kartering, logistik och transport.

För att kunna nyttja drönare i större skala än i dag måste det komma till nya regelverk, och nu arbetas det med ett EU-gemensamt regelverk, U-space, som är tänkt att vara igång 2035. Det innebär att drönare i stor skala och på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska integreras i luftrummet och bland annat kunna flyga bortom synhåll.

I dag ska operatören ha drönaren inom synhåll när den körs, men det kommer inom kort att göras flygningar med drönare där Sjöfartsverket skickar iväg drönare för att kontrollera prickar och märken och se om de är där de ska vara eller om de har flyttat på sig. Det är en mer effektiv metod än att åka ut med båt och kontrollera. Framöver finns nya möjligheter, där man till exempel vid larm om sjönöd automatiskt skulle kunna skicka iväg drönare som innan sjöräddningen kommer kan skicka information om hur det ser ut och identifiera var de i sjönöd finns med mera och kanske dessutom har med en livboj.

Får man ett bra regelverk på plats kommer drönare att underlätta för många, alltifrån mäklaren som fotograferar hus till stora logistikföretag. Ur ett svenskt perspektiv är det särskilt viktigt att beakta frågor om säkerhet, integritet och användningen av luftrummet. Det svenska särdraget med ett civilt och militärt integrerat luftrum måste tas hänsyn till. Det är också positivt att forsknings- och innovationsfrågor och frågor om civil beredskap och allmänhetens acceptans tydligt lyfts fram i den europeiska drönarstrategin.

Anf. 111 OSKAR SVÄRD (M):

Fru talman! Drönare är en företeelse som växer i bred bemärkelse inom alla samhällsstrukturer. Vår tid präglas av att den tekniska utvecklingen inom alla samhällssektorer går svindlande fort. Det finns således potential för stor samhällsnytta inom offentliga och privata verksamheter, till exempel blåljusverksamhet, inspektioner och kartering men också logistik,

transport och skogsbruk. Det ställer särskilda krav på moderna regelverk och effektiva processer som främjar och inte stjälper denna utveckling.

När frågan om drönare diskuteras finns en ibland berättigad rädsla att tekniken springer ifrån oss alla. Möjligheten med alla tekniska innovationer att göra gott är nästan alltid stor. Samtidigt finns det knappt en enda teknisk innovation som inte också kan användas till att skada andra människor. Därför är frågor om flygsäkerhet, integritet och säkerhet viktiga att ha med i utvecklingen.

Fru talman! Målet att U-space-regelverket ska implementeras i hela EU år 2035 står fast. Det innebär att drönare på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska kunna verka i större skala i luftrummet och att man även ska bibehålla säkerheten för övrig luftfart, byggnader och människor. Med en fortsatt regel- och teknikutveckling, inte minst för att på ett säkert sätt kunna ha system för att se och synas, stöttas denna utveckling.

En annan viktig del i arbetet med U-space är det lokala och regionala intresset. Sveriges Kommuner och Regioner måste ta höjd för frågor gällande en storskalig användning av drönare och deras infrastruktur i sina planeringsprocesser – det gäller både i luftrummet och på marken.

Fru talman! Vår uppgift som politiker är att ta risker på allvar och samtidigt bejaka de möjligheter som finns. Om nu någon skulle tänka tanken om en drönarfri värld kan jag säga att det tåget har gått för länge sedan. Drönartekniken finns här, och den är här för att stanna.

Moderaterna ställer sig bakom trafikutskottets granskning av Europeiska kommissionens meddelande om en drönarstrategi för Europa. Av de åtgärder som kommissionen aviserat framhåller utskottet att fokus särskilt bör ligga på tre områden: forskning och innovation, säkerhet och riskmedvetenhet samt samhällets acceptans.

Dessa tre delar blir avgörande för att ta vara på möjligheterna med ökad drönanvändning samtidigt som riskerna med till exempel fler rörelser i luftrummet måste beaktas. Det är enligt oss positivt att utskottet understryker att en viss nationell särprägel måste beaktas när gemensamma EU-regler utformas, inte minst när det gäller det svenska civilt och militärt integrerade luftrummet.

Fru talman! Vi måste bejaka möjligheterna. Vi måste stärka forskningen och teknikutvecklingen. Men vi måste också hantera onda avsikter med drönare. Detta tror jag är några av nycklarna för en modern och säker politik för drönare.

Med dessa ord yrkar jag bifall till utskottets förslag i utlåtandet.
(Applåder)

Anf. 112 ANDERS KARLSSON (C):

Fru talman! Det handlar om en drönarstrategi för Europa 2.0. När jag tittar på trafikutskottets utlåtande ser jag att den i stort välkomnas. Man är väldigt tydlig. Här finns ingen direkt politisk oenighet. Man lyfter fram tre delar här. Det är forskning och innovation, säkerhet och riskmedvetenhet samt samhällelig acceptans.

Däremot finns det delar som man trycker på lite extra. Det handlar om Sveriges nationella särart, fru talman, och att Sverige är ett avlångt land som kräver lite speciella regler och möjligheter. Det handlar även om det civila och militära samspelet i luftrummet.

Utvecklingen har gått väldigt snabbt när det gäller drönarteknik i fråga om de mindre drönarna, som vi har varit inne på i dag. Jag själv investerade i en drönare 2015 i mitt lantbruksföretag. Syftet var att använda den för kontroll av grödor och även för djurtillsyn. Då var tekniken mogen. Det var tillräcklig kapacitet och säkerhet. Och den var lättanvänd. Detta gjorde den effektiv.

Från 2015 fram till i dag har jag sett en ganska snabb utveckling. Det är ungefär samma kapacitet, men de är mindre. De är mer snabbanvända. Detta gör att det blir intressant att tillämpa dem på ännu fler områden. Jag ser dem i räddningstjänsten, ofta i kombination med värmekameror. Jag såg en säljare i förra veckan som mätte solpaneler. Han använde då ett mätverktyg för det. Det finns alltså en stor tillämpning när det gäller drönare.

Det är viktigt att regelverket följer med. Även om jag tycker att regelverket för själva drönarna är väldigt bra, fru talman, måste också andra regelverk följa med. Man kan ta djurskyddet, exempelvis. Då måste man få en acceptans för att detta är tillåtet – bara som ett exempel. Det är då inte bara själva strategin för drönaren som är viktig utan också den andra delen.

Den säkerhetsaspekt som lyfts fram från utskottets sida är också viktig. Nu tränar man lågflygning i och med att vi befinner oss i en krigsliknande situation. Den lågflygningen är väldigt låg. Och vi ser att vi kan gå upp till 120 meter med en drönare. Där krävs det säkert att ett regelverk justeras för att öka säkerheten i lufrummet.

Sedan gäller det forskning och innovation. För de mindre drönarna är det inget problem, fru talman. På ganska kort tid har marknadskrafterna varit väldigt starka när det gäller att ta fram nya produkter och nya tillämpningar.

Man kan se att de regelverk vi har i dag har utvecklats på ett positivt sätt. När man är tidigt i en utvecklingsfas är man rädd att regelverket åter upp själva investeringen, men här har faktiskt både EU-lagstiftningen och den svenska lagstiftningen följt med på ett bra sätt. Den lagstiftning vi har från 2018 innebär att det finns en öppen kategori där man inte behöver söka något tillstånd om farkosten väger mindre än 25 kilo. Den används för max 120 meter, vilket kan ställas in. Man har full kontroll och kan se den så att den inte kommer för nära människor eller skadar någon.

När det gäller säkerhet är försäkringsfrågor en viktig sak att beakta när drönarteknik används, just med tanke på närheten till människor så att det inte händer olyckor.

Nästa del som ställer lite större krav är den kategori som kallas specifik kategori. Det är detsamma som öppen kategori, men drönarna är tyngre och avviker i riktning, vilket gör att man måste söka tillstånd hos Transportstyrelsen. Här krävs också utbildning av operatören.

Det finns också certifierad nivå. Det är när vingspannet blir över tre meter, och då är vi uppe på de lite större drönarna. För de mindre drönarna går utvecklingen snabbt i dag, men det är för de större luftfartygen som vi kommer att få se den stora förändringen av utvecklingen. De stora drönarna börjar närma sig de mindre elflygen.

Detta är ett spännande område som dock kräver en helt annan typ av investeringar. Det krävs landningsbanor där man kan gå ned, och det krävs också batteriladdning på ett helt annat sätt.

Det här är klimatsmart. Jag ser att tekniken med drönare lyfts fram till 2030, vilket stämmer bra med de miljöbeslut som finns. Ju mer vi använder tekniken, desto mer stärker vi miljön. Inte minst kan det komplettera både persontransporter och godstransporter som en del i att effektivt nå ut med varor där det annars kanske är lite besvärligt.

Anf. 113 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Nu ska vi inte debattera Bromma flygplats, utan vi ska i stället debattera en strategi för drönare i Europa. Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets utlåtande. Det är kul och positivt att vi har samsyn i utskottet.

Användningen av drönare har ökat kraftigt i Sverige och EU det senaste decenniet. Drönarsektorn är en framtidsbransch med stor potential för samhällsnyttiga tjänster med flera nya arbetstillfällen och miljömässigt hållbara lösningar på många av dagens och framtidens utmaningar.

Det finns potential för stor samhällsnytta inom offentliga och privata verksamheter, till exempel blåljusverksamhet, inspektioner och kartering, men också inom logistik och transport. Precis som vi hörde förut från ledamoten Anders Karlsson används drönare i dag inom jord- och skogsbruk, exempelvis vid inventering av angrepp av granbarkborre och övervakning av djur, och inom brandförsvaret. Jag var i Israel för några månader sedan, och där fick jag se hur drönare används inom jordbruk och växtskydd.

Fru talman! Det är en bransch som präglas av snabb teknikutveckling, vilket också ställer särskilda krav på moderna regelverk och effektiva processer som främjar och inte stjälper utvecklingen. Samtidigt måste frågor om flygsäkerhet, integritet och säkerhet vara i fokus.

Regelmässigt har utvecklingen gått väldigt fort sedan grunderna för ett EU-gemensamt drönarregelverk beslutades 2018. Det gemensamma EU-regelverket kan skapa en gemensam europeisk grund för att fortsätta att frigöra potentialen för drönare och bidra till fler företag och arbetstillfällen samt till en hållbar omställning av transportsektorn med innovativa tjänster.

Fru talman! Fortsatt regelutveckling på EU-nivå är en kärnfråga. På så sätt har vi en gemensam spelplan i hela EU, vilket är positivt för våra företag. Ur ett svenskt perspektiv är det särskilt viktigt att beakta frågor om säkerhet, integritet och användning av luftrummet. Hänsyn måste tas till det svenska särdraget med civil-militärt integrerat luftrum.

Det är också positivt att forsknings- och innovationsfrågor och frågor om civil beredskap och allmänhetens acceptans tydligt lyfts fram i den europeiska drönarstrategin.

Anf. 114 DANIEL HELLDÉN (MP):

Fru talman! Det är intressant att vi har haft en lång diskussion om flygfrågor, och en drönarstrategi är egentligen bara en förlängning eller utveckling av det.

Drönare i bemärkelsen kvadrokoptrar har vi sett länge, och många har lekt med dem, sannolikt flugit dem, haft glasögon på sig och sett hur de

fungerar. Vi kan ju se i dag att drönare används i kriget i Ukraina, och vi ser tester med persondrönare, så kallade EVTOL. Jag vet inte om man kan få fram ett svenskt namn på dessa flygfarkoster, men de är egentligen små elflygplan. Sådana finns alltså, och det är en mycket intressant utveckling.

Detta har bland annat diskuterats i Norrköping och Linköping, med transporter däremellan och tester, och man har också pratat i Stockholm om att pröva att flyga från Stockholms centrum till Arlanda, som personbefordran.

Där är vi inte riktigt ännu, men nu har vi en drönarstrategi på EU-nivå som är alldeles utmärkt därför att vi kan sätta igång arbetet med att utveckla drönarna ännu mer. Tidigare har vi mest sett begränsningar, så att vi får till en drönarstrategi och att utvecklingen av dessa saker nu kan gå vidare är alldeles utmärkt.

För arbetet pekar vi i utskottet bland annat på frågor om forskning och innovation, vilket är helt centralt för att fortsätta med detta. Vi pratar om riskmedvetenhet och säkerhet, som jag tror att allmänheten tänker mest på när det pratas om drönare. Begreppet gör att man tänker på relativt stora saker som råkar slå ned i hus i andra länder.

Vi kommer att behöva ha trafikregler för drönare. Vi behöver utbildning av olika typer av förare för dem. Vi behöver utveckla säkerhetssystem för att komma åt säkerhetsrisker som finns redan nu. Vi behöver ha märkningssystem för drönarna. Vi måste också skapa en bra form av samhällsacceptans eftersom det är något nytt som kommer att flyga över våra huvuden. Om man går ut på stan i dag här i Stockholm, till exempel, kan det ligga en drönare och hovra någonstans. Det är ganska små saker, men det vi kan se framför oss – att de kan ta ett ton – är något helt annat. Där måste allmänheten kunna känna trygghet.

Jag tycker att vi ska vara positiva till denna utveckling och se till att den går framåt. Jag menar att det finns ett litet problem i detta sammanhang. Transportstyrelsen har pekat ut något som heter UAS-zoner, som är testzoner som har förlagts till Västervik i Kalmar län. Det är bra att det finns ett ställe, men jag tror att man egentligen skulle behöva fler ställen där man kan testa och prova dessa saker för att skapa nya flygzoner och utrymmen i luftrummet där de kan komma fram.

Bortsett från detta är vi eniga i utskottet om att det här är bra.

Anf. 115 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Dagens debatt gäller den drönarstrategi som EU-kommisionen presenterade i höstas. Det har inte blivit mycket debatt i kammaren om drönarstrategin eftersom vi i trafikutskottet är tämligen överens.

Jag är teknikoptimist, och jag tror att många av de problem vi ser i dag kommer att lösas med ny teknik. Därför är det mycket intressant att se den framväxande tekniken för farkoster i luften. Speciellt intressant är utvecklingen av eldrivna farkoster, där vi rör oss från små drönare till mer avancerade drönare vidare över till drönare som kan transportera människor och sedan till elflyg. Denna mängd av nya farkoster i vårt luftutrymme kommer att påverka vårt transportsystem. Här, som vid alla debatter, är det viktigt att påpeka att alla trafikslag är viktiga och löser sina delar av våra transportbehov. Det är helheten som måste fungera.

Drönarsektorn är en bransch med stor potential för nya samhällsnyttiga tjänster, och den kommer att erbjuda hållbara lösningar för många av dagens och framtidens utmaningar. Den används redan i dag i blåljusverksamhet och vid inspektioner, till exempel i skogs- och jordbruk. I Afrika har drönare varit en game changer för att hitta tjuvjägare. Drönare har också prövats i mindre skala för leveranser av varor och har stor potential för att på ett snabbt och energieffektivt sätt skicka mindre varor ut på landsbygden.

Det sker en snabb teknikutveckling, och här måste politiken vara offensiv eftersom tekniken utmanar gamla lagar och ställer särskilda krav på ett förändrat regelverk samt effektiva processer som främjar, inte stjälper, utvecklingen. Samtidigt väcker tekniken också frågor om flygsäkerhet, integritet och säkerhet. De frågorna behöver omhändertas. Så sent som i förra veckan kunde vi läsa om drönare som trots ökad beredskap kunde flyga över skyddsobjekt i Sverige. Detta måste vi se över.

När det gäller vårt luftrum är det viktigt att det är på EU-nivå som vi skapar gemensamma regler. För drönare beslutades det första EU-gemensamma regelverket redan 2018. Det har sedan följts av drönarförordningen 2019 och U-space-förordningen 2021. Här har EU verkligen varit på tårna för att göra det möjligt att hantera drönare. EU-regelverket har skapat en gemensam europeisk grund för att kunna utnyttja potentialen med drönare, skapa nya företag och ta fram innovativa tjänster.

Målet är att kunna tillämpa U-space-regelverket i hela EU 2035. Det innebär att drönare i stor skala och på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska integreras i luftrummet, bland annat flyga bortom synhåll, det vill säga där man inte längre kan se drönaren. Det är bra att man sätter upp en gemensam målbild som vi kan samarbeta om hur vi tillsammans kan förverkliga, för det kommer att finnas många utmaningar på vägen.

Det är här EU-kommissionens meddelande *En drönarstrategi 2.0*, som presenterades i höstas, kommer in. Drönarstrategin aviserar 19 flaggskeppsåtgärder för att förverkliga kommissionens vision för drönarsektorn i EU fram till 2030. Under 2023 handlar det till exempel om att ta fram ett antal standardscenarier för ansökningar om drönartillstånd. Det gäller också att utveckla regelverk för de mest avancerade drönaroperationerna.

Potentialen för drönare är stor, och Sverige är ett innovativt land som kan ligga i framkant och skapa många nya företag. Samtidigt är det viktigt att beakta frågor om säkerhet, integritet och användningen av luftrummet. I Sverige har vi ett civil-militärt integrerat luftrum som vi måste ta hänsyn till. Det fick vi bra information om när trafikutskottet tidigare i år besökte Luftfartsverket. Det finns också nationella regler om geografisk information fotograferad från luftfartyg, till exempel drönare. Hur ska detta vidareutvecklas? Då måste vi även ta hänsyn till säkerhetsläget i vår omvärld. Hur påverkar det? Vilka kan samla in information om vårt land?

Det är också positivt att forsknings- och innovationsfrågor, frågor om civil beredskap och allmänhetens acceptans tydligt lyfts in i den europeiska drönarstrategin. Just allmänhetens acceptans är viktig att ta hänsyn till. Hur inför vi den nya tekniken på ett positivt sätt så att människor inte upplever att de blir övervakade från luften?

EU:s nya drönarstrategi trycker på betydelsen av den samverkan som krävs mellan olika myndigheter men också på olika beslutsnivåer för att strategin ska fungera. Våra kommuner och regioner måste ta höjd för frågor om en storskalig användning av drönare och tillhörande infrastruktur, både på marken och i lufttrummet, och ta hänsyn till dem i sina planeringsprocesser.

Fru talman! Vi liberaler är mycket positiva till den nya drönartekniken och att EU samtidigt redan nu har en rad regelverk för drönare, vilket gör att de som utvecklar ny drönarteknik känner till randvillkoren för hur de kan operera. Det tar bort mycket osäkerhet och driver på utvecklingen. Samtidigt måste vi politiker vara öppna för att fortsätta att förändra lagstiftningen i takt med att nya innovationer kommer fram.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 14 Säkerhetsprövning av totalförsvarspliktiga m.m.

Justitieutskottets betänkande 2022/23:JuU28
Säkerhetsprövning av totalförsvarspliktiga m.m. (prop. 2022/23:87)
föredrogs.

Anf. 116 CHARLOTTE NORDSTRÖM (M):

Fru talman! Jag frågade en soldat om ärendet. Personen uttryckte att säkerhetsprövningar hjälper till att bevara förtroendet mellan soldaterna och för deras arbete. Förtroendet mellan soldaterna är det kitt som binder samman i en situation där livet kanske står på spel. Genom att visa att säkerheten tas på allvar och att det finns en kontinuerlig övervakning av soldaternas tillförlitlighet bibehålls allmänhetens och arbetskamraternas förtroende för militären och dess personal. Det bidrar också till att upprätthålla integriteten hos de individer som arbetar med känslig information eller har tillgång till viktiga resurser.

Dessa ord stärkte min övertygelse i avvägningen mellan personlig integritet och rikets säkerhet. Det är en trygghet för både individen och vårt lands säkerhet. Genom att genomföra regelbundna säkerhetsprövningar kan man upptäcka eventuella säkerhetsrisker eller potentiella hot som kan ha uppstått efter att den värnpliktige avslutat sin militära grundutbildning. Det inkluderar att utvärdera de personliga och professionella relationerna samt att kontrollera om det har uppstått situationer eller händelser som kan påverka pålitligheten eller förmågan att hantera säkerhetskänslig information.

Det kan uppstå förändringar i varje individs livssituation, relationer eller personliga omständigheter som kan påverka individens förmåga att utföra sitt uppdrag på ett säkert och pålitligt sätt. Genom att genomföra regelbundna säkerhetsprövningar kan man identifiera sådana förändringar och erbjuda stöd eller åtgärder för att säkerställa att soldaten fortfarande är lämplig och kapabel att fortsätta på sin krigsplacering.

Fru talman! Förslagen till lagändringar syftar till att säkerställa att Försvarsmaktens behov av säkerhetsprovad värnpliktig personal tillgodoses samt att säkerhetsprövningen sker på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Jag har respekt för att Vänsterpartiet tar upp den personliga integriteten som en viktig avvägning i frågan. Dock har både Justitiekanslern och Integritetsskyddsmyndigheten kommit fram till att det har gjorts en godtagbar avvägning för att upprätthålla Sveriges försvarsförmåga. Det handlar om rikets säkerhet och om skydd av säkerhetskänslig verksamhet mot spioneri, sabotage, terroristbrott och andra brott som kan hota verksamheten samt skydd i andra fall av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.

Försvarsmakten har i sin säkerhetsskyddsanalys kommit fram till att den verksamhet som de värnpliktiga deltar i är säkerhetskänslig, och som en följd av detta har man beslutat att alla som genomför grundutbildning med värnplikt ska vara placerade i säkerhetsklass. Därför anser myndigheten att säkerhetsprövningen ska följas upp även efter fullgjord grundutbildning med värnplikt och att krigsplacerade totalförsvarspliktiga ska kvarstå i registerkontroll.

Utöver registerkontrollen görs i dag ingen annan uppföljande säkerhetsprövning av dem som har krigsplacerats i säkerhetsklassad befattning. Därför bedömer regeringen att kravet på samtycke bör ge vika vid en avvägning mellan de intrång som säkerhetsprövningen innebär för den enskilde och intresset av att upprätthålla totalförsvarsplikten som en absolut skyldighet.

För att Försvarsmakten ska kunna utföra sina uppgifter och uppfylla sina mål om operativ förmåga behöver säkerhetsprövningen gå hand i hand med krigsplaceringen. En ny prövning av alla som ska tjänstgöra inför varje tjänstgöringstillfälle skulle riskera att allvarligt hindra eller omöjliggöra förutsättningarna att med kort varsel kalla in krigsplacerade i händelse av höjd beredskap.

Möjligheten att försvara landet utan att riskera Sveriges säkerhet väger här tungt. Vi har varit förskonade, eller rättare sagt har det funnits många säkerhetsnaiva som i alltför för många år trots att vårt land inte kan utsättas för vare sig inre eller yttre påverkan och hot. Verkligheten har nu hunnit i kapp oss, och omvärlden har hårdnat. Därför bör också varje myndighet och organisation se över sitt säkerhetsarbete.

Fru talman! Med detta som grund yrkar jag avslag på motionsyrkandet och reservationen och bifall till utskottets förslag och regeringens proposition.

Anf. 117 GUDRUN NORDBORG (V):

Fru talman! Betänkandet om säkerhetsprövning av totalförsvarspliktiga som är aktuellt för debatt och troligen beslut inom kort, kanske till och med inom någon timme, ger oss alla en påminnelse om en förändrad värld – en värld som jag verkligen önskar skulle vara annorlunda.

Som fredsaktivist sedan länge vill jag att i vart fall Europa skulle kunna bevara fred, helst världen i övrigt också. Men sedan ett drygt år tillbaka rasar ett grymt angreppskrig från Ryssland mot Ukraina. Påverkat av det kriget har Sverige helt övergett sin alliansfrihet och sökt medlemskap i Nato. Nu ökar vi också investeringarna i försvaret med vapen och med människor som bland annat ska lära sig att använda dessa vapen för att

skydda vårt land. Och vi rustar oss med ny anpassad lagstiftning, där lagen vi nu diskuterar ingår som en pusselbit – inte så stor men ändå viktig.

Jag är helt enig med regeringen och tidigare talare om att en sådan här säkerhetsprövning behöver ingå för dem som blir placerade i totalförsvaret. Men innan jag går vidare till den reservation som vi i Vänsterpartiet har kan jag inte undvika att markera att jag som fått växa upp och leva i ett Sverige med växande solidaritet och en välfärd som också vuxit länge för att sedan krympa känner mig både främmande inför och delvis förskräckt över de hårda värderingar som regeringen nu driver, styrda av Sverigedemokraterna och tydligt nedtecknade i Tidöavtalet. Med det vill jag återkomma till reservationen, som ska ses i denna kontext.

Liksom vid många andra tillfällen här i kammaren vill jag agera till försvar för den personliga integriteten. Den är och ska vara en central princip i en demokrati. Respekten för den enskildes privatliv måste väga tungt i all myndighetsutövning, även inom Försvarsmakten.

Det finns dock tillfällen när intrång i den enskildes personliga integritet kan vara motiverade, till exempel när det handlar om rikets säkerhet. Det är i så fall viktigt att sådana inskränkningar enbart sker efter avvägningar i väl motiverade undantagsfall.

Generellt sett accepterar vi i Vänsterpartiet att man ska göra sådana här säkerhetsprövningar. Men vi drar en delvis annan slutsats än regeringen när det handlar om prövningarna efter en avslutad grundutbildning. Vi reserverar oss mot möjligheten att fortsätta göra registerkontroller efter den fullgjorda grundutbildningen med värnplikt. Där yrkar vi bifall till reservationen. I övrigt stöder vi propositionen.

Frågan är dock om det finns alternativ till att gå den här vägen. Precis som Charlotte Nordström har jag fastnat för diskussionen om samtycke i propositionen och i utskottsbetänkandet. Skulle det kunna vara ett alternativ? Jag tror inte att det är det, för vi är också ense om att om man skulle gå den vägen skulle det göra inskränkningar i den skyldighet som vi har i totalförvarsplikten.

Regeringen bedömer också att kravet på samtycke bör ge vika vid en avvägning mot säkerhetsprövningen. Här håller vi alltså helt med.

I bedömningen markerar regeringen att en säkerhetsprövning av krigsplacerade som får pågå under så lång tid som det handlar om ifall den ska fortsätta efter grundutbildningen och fram till eventuell tjänstgöring är integritetskränkande. Men man accepterar den kränkningen. Det vill inte vi i Vänsterpartiet göra.

Vi ser också att Justitiekanslern har markerat mot det här förslaget, då det innebär en försämring av skyddet av den personliga integriteten. Men man viker sig och accepterar.

Men det finns två organ som precis som Vänsterpartiet tycker att man ska stanna och inte ha den här prövningen efter grundutbildningen och fram till eventuell tjänstgöring. Det är Totalförsvarets plikt- och prövningsverk och Pliktrådet. Båda motsätter sig utredningens förslag och menar att säkerhetsprövningen endast bör genomföras i anslutning till respektive tjänstgöringstillfälle.

Det man också haft uppe och diskuterat – och som jag som jurist förstår tycker är intressant – är om det finns rättslig grund för dessa säkerhetsprövningar. Jag menar att det finns rättslig grund genom det lagförslag som

kommer och genom att prövningen ska gälla inom samtliga säkerhetsklasser för dem som blir krigsplacerade.

Det finns alltså ett uppenbart behov av säkerhetsprövning, och jag håller med Charlotte Nordström om att det är tillitsskapande. Om vi ska våga lita på dem som får hantera vapen och känsliga frågor inom vårt försvar behöver de genomgå en sådan prövning – men det ska inte handla om fler tillfällen än när de förväntas gå in i tjänstgöringen.

Jag yrkar alltså bifall till reservationen och i övrigt bifall till propositionen.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 17.)

§ 15 Klimatpolitik

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2022/23: MJU16
Klimatpolitik
föredrogs.

Anf. 118 HELENA STORCKENFELDT (M):

Fru talman! Klimatfrågan är global, och därför måste även lösningarna vara det. Vår politik tar sikte såväl på att minska Sveriges utsläpp som på att uppmuntra andra länder att höja sina klimatambitioner. Sverige är och ska fortsatt vara ett grönt föregångsland, inte för att det känns bra för stunden utan för att genom praktisk handling visa för världen vad som är möjligt och få fler att följa efter.

Klimatomställningen är vår tids stora utmaning, och därför måste effekt och resultat få stå i fokus. För att klara omställningen krävs ett konkurrenskraftigt näringsliv, mycket mer ren el och en acceptans för klimatpolitiken. Frågan är inte enkel. Det räcker inte med de mest bekväma åtgärderna, som låter slagkraftiga och känns bra i magen. Tyvärr finns det ingen quickfix.

Klimatkrisen är en global fråga som Sverige måste hantera inte bara nationellt utan också globalt. Här spelar näringslivet en otroligt viktig roll. Genom att visa på sambanden mellan ekonomisk tillväxt och utsläppsminskningar är svenska företag stora förebilder i världen. I dag motsvarar den svenska exportens globala klimatnytta hälften av de totala utsläpp som genereras i Sverige – ungefär 23 miljoner ton koldioxid. Det är en siffra som under rätt förutsättningar kan fördubblas redan till 2040.

Moderaternas syn på klimat-, energi- och miljöfrågorna präglas av teknikoptimism och hoppfullhet. Vi är övertygade om att människan genom tekniska framsteg, vetenskap och fakta kan lösa de problem vi står inför och nå klimatmålen. Tekniken finns. Det är möjligt.

Vi ska nå våra åtaganden i EU och leva upp till vår del av Parisavtalet, men vi har också möjligheten att bidra på ett mycket större plan. När andra länder bygger ut sina kolkraftverk och ökar sina utsläpp måste vi visa på alternativet. Sverige ska vara det land i världen som visar att den gröna omställningen är en konkurrensfördel, gynnar tillväxten i landet och skapar jobb och välbefinnande. Att ställa om till fossilfritt ska vara eftersträvat, inte kännas som ett straff.

Prot. 2022/23:116

31 maj

Säkerhetsprövning av
totalförsvarspåbud
m.m.

Klimatpolitik

Klimatreformer måste därför utformas på ett sätt som vinner acceptans och som känns rimligt. Omställningen ska vara någonting som är bra för svenska hushåll och företag. Det är avgörande för huruvida vi lyckas få andra länder att följa efter eller inte. Det finns dock de som tror det motsatta – att tillväxt och en god ekonomi är dåligt för omställningen och att vi endast kan lyckas genom att försämra vår ekonomi. Det är fel. Utan ekonomiska muskler kommer vi aldrig att klara någonting alls, och inga andra länder kommer att vilja följa efter.

Vi befinner oss i ett tufft utgångsläge där populistisk feelgood-politik fått styra alltför länge. Det har lett till ett nedmonterat energisystem, slösade skattemedel och klimatångest. Sverige har mer att ge, men det förutsätter kraftfulla åtgärder med rätt fokus. Den borgerliga regeringen visar nu vägen. På bara sju månader har vi tagit ut en ny kurs för svensk energi- och klimatpolitik. Efter åtta år av socialdemokratiskt styre, vilket lett till ett nedmonterat energisystem, är det en lättnad att nu se en vändning.

Klimatomställningen är vår tids stora fråga, och fokus ligger nu på att trycka tillbaka utsläppen och elektrifiera. Det nedmonterade energisystemet ska byggas upp. Det kommer att ta tid att vända utvecklingen, men det är en förändring som måste göras. Nu är tiden för tuffa prioriteringar, och jag är hoppfull om att vi kommer att lyckas.
(Applåder)

Anf. 119 STINA LARSSON (C) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten, för anförandet! Det är positivt att få höra att Moderaterna och regeringen vill ha en god tillväxt och en god ekonomi samt att man tror på näringslivet och den nya tekniken. Jag instämmer helt och hållet i det. Det är på det sättet vi kan gå vidare i arbetet för att nå klimatmålen.

Jag vill dock fråga om klimathandlingsplanen. Vi har blivit lovade den gång på gång, och än så länge verkar det vara oklart när den kommer och i vilken form regeringen tänker presentera denna plan – om det blir någon proposition över huvud taget. Vi har däremot sett överenskommelser i regeringsunderlaget om att öka utsläppen i stället för att minska dem.

Om Centerpartiet hade fått bestämma hade vi återinfört klimatbonusen. Många familjer som vill göra rätt för klimatets skull kände sig lurade när regeringen stoppade detta över en natt, och nu har de inte råd med klimatsmarta alternativ. Dessutom ska regeringen nu sänka inblandningen av biodrivmedel. Jag ser därför att Sverige riskerar att öka utsläppen från våra transporter och missa klimatmålen till 2030, så jag frågar Helena Storckenfeldt: Vad avser regeringen att göra för att nå utsläppsmålen till 2030?

Anf. 120 HELENA STORCKENFELDT (M) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Stina Larsson för frågorna.

Vi börjar med klimathandlingsplanen. Regeringen har varit väldigt tydlig med att den kommer i höst. Det är någonting vi har gått ut och sagt gång på gång, men frågan kommer ändå varje gång vi har en debatt i denna kammare. Det framförs att klimathandlingsplanen har skjutits upp, men det har den inte. Den föregående regeringen väntade ända till slutet av december med att komma med klimathandlingsplanen. Det denna regering gör är att följa klimatlagen helt och hållet, och handlingsplanen kommer

att komma i höst. Jag ser väldigt mycket fram emot den, precis som jag tror att Stina Larsson gör.

Det vi gör är att se till att driva en politik som är hållbar i längden och som även ser verkligheten som den är. Vi är i en tuff ekonomisk situation inte minst för Sveriges hushåll och företag, och därför var sänkningen av reduktionsplikten jätteväiktig. Det handlar om att det ska finnas en legitimitet i klimatpolitiken överlag. Nu sänks reduktionsplikten, och priserna kommer att sänkas. Det är bra för svenska hushåll och företag.

Vad gäller elbilsbonusen får Centerpartiet gärna vilja återinföra den, men det vi såg var att den inte längre behövs. Detta handlar om att ha rätt åtgärd i rätt tid, och just nu är rätt åtgärd att satsa på laddinfrastrukturen eftersom vi ser att köpen av laddbara bilar ligger på ungefär 50 procent. Den där bonusen skulle alltså vara slösade skattemedel som hade kunnat läggas på något mer effektivt.

Anf. 121 STINA LARSSON (C) replik:

Fru talman! Anledningen till att jag efterfrågar klimathandlingsplanen är att klimat- och miljöministern från början sa att den skulle komma till jul. När vi sedan passerade julen skulle den komma till våren. Nu har våren gått, och nu säger hon att den kommer till hösten. Jag upplever att regeringen har skjutit på den. Därför kommer jag att fråga efter denna handlingsplan tills jag ser den på bordet. Och jag vill verkligen att regeringen ska komma med konkreta förslag, för just nu finns det inga.

Man pratar om laddinfrastruktur. Ja, det är väl bra, men om man inte har några bilar som man kan ladda är det ju inte lösningen. Och när det gäller reduktionsplikten säger experterna att det inte kommer att bli någon prissänkning på exempelvis bensin, som de flesta använder, och bara med några få kronor på diesel.

Effekten på ekonomin och tillväxten kommer inte att vara på det sätt som regeringen i dag säger. I stället är det ett stort bakslag för klimatet med större klimatutsläpp.

Återigen: Vilka konkreta förslag har regeringen? Jag ser dem inte på bordet ännu, och jag vill inte nöja mig med att de kommer till hösten. Jag vill veta lite hur regeringen resonerar. Det har varit tal om att man ska sänka hastigheterna och införa begränsningar på olika sätt i trafiken och i transporterna. Det tror jag egentligen inte att regeringen avser.

Vilka konkreta förslag har ni som ska presenteras till hösten?

Anf. 122 HELENA STORCKENFELDT (M) replik:

Fru talman! Återigen: Det har inte skjutits på klimathandlingsplanen, utan den kommer i höst. Det är också ett svar som både jag och statsrådet Romina Pourmokhtari har gett ledamoten ett flertal gånger nu. Den kommer i höst.

Sedan efterfrågas konkreta förslag, och jag råkar ha en lång lista med förslag hittills från regeringen. Först och främst är satsningen på vårt energisystem det absolut största och viktigaste som måste göras, eftersom vi har haft åtta år med en socialdemokratisk regering. Centerpartiet har hakat på där. Man har varit emot kärnkraften och nedmonterat det energisystem med den fossilfria mix som bidragit till att vi faktiskt har lyckats minska våra utsläpp sedan 70-talet. Energin är nyckeln för klimatet.

Utöver det har vi en satsning på återvätning av våtmarker – 200 miljoner permanent till den satsningen – och på åtgärder för havs- och vattenmiljöer. Vi satsar på CCS och bio-CCS. Sänkt reduktionsplikt är också viktigt för acceptansen. Vi satsar 4 miljarder på laddinfrastruktur, och vi satsar på Industrilivet och ökat incitament att sätta solceller på taken. Men det kanske bästa exemplet av alla är att den här regeringen, den borgerliga moderatledda regeringen, på sju månader har godkänt dubbelt så mycket havsbaserad vindkraft som den förra regeringen lyckades med på åtta år.

Anf. 123 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Helena Storckenfeldt talar vackert om klimatet och leder in diskussionen på det som händer i näringslivet och mycket av den gröna teknik och den utveckling vi just nu ser. Och vi är många som är stolta över svensk industri, den nyindustrialisering vi ser men också väldigt mycket av det som händer hos svenska företag. Jag skulle säga att det svenska näringslivet är väldigt på hugget just nu, vilket är roligt, och det finns mycket stolthet här. Det beror mycket på de incitament som näringslivet tydligt har fått med den tidigare socialdemokratiska regeringen men också på det arbete som förs på EU-nivå.

Helena Storckenfeldt känner sig lättad över läget just nu, men det är en känsla som väldigt få delar. Det är tvärtom klimatpolitiken som svenska folket just nu upplever som en black om foten för den svenska regeringen. Opinionsundersökningar visar att allt fler bland svenska folket oroar sig för klimatpolitiken. Även myndigheterna oroar sig, och det efter att ha tagit del av den första tiden med den svenska regeringen. Både budgeten och mycket av nedmonteringen av klimatpolitiken oroar myndigheterna.

Även utanför Sveriges gränser oroar man sig för den svenska regeringen och klimatpolitiken. Det tjeckiska ordförandeskapet skyndade på klimatpolitiken med Fit for 55 just för att man inte såg med tillförsikt på vad den svenska regeringen skulle åstadkomma.

Jag tycker att Stina Larssons fråga om klimathandlingsplanen också är väldigt viktig att få svar på från Moderaterna och det ledande partiet i regeringen. Vi vet att det är otydligt vad klimathandlingsplanen kommer att vara och inte bara när den ska komma. Ska det vara en skrivelse? Ska det vara en proposition? Ska Sveriges riksdags alla partier involveras? Vill vi ha stabilitet i klimatpolitiken? Det är så mycket att göra, och det handlar inte bara om när utan också om hur.

Anf. 124 HELENA STORCKENFELDT (M) replik:

Fru talman! I stort är klimatfrågan en energifråga. Det är ledamoten väldigt medveten om.

Man satt vid makten i åtta år. Allting utreddes. Ingenting gjordes, förutom möjligtvis nedmonteringen av vårt energisystem. Nu står man här i kammaren och säger att Moderaterna nedmonterar klimatpolitiken. Det är anmärkningsvärt. Ta ansvar för den förda politiken! När Socialdemokraterna ändå är ett politiskt parti som gör anspråk på att vara regeringsbärare är det lite upp till bevis.

Jag undrar, för det kommer olika bud från socialdemokratiska företrädare, om man är för förnybart eller för fossilfritt. Det varierar i väldigt hög grad. Därför undrar jag: Hur ställer sig Socialdemokraterna? Vad vill

Anf. 125 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Man talar ibland om att anfall är bästa försvar, och kanske får vi förstå det som att det handlar om att riksdagsledamoten Storckenfeldt känner sig trängd i ett hörn.

Vi för en diskussion här om klimatpolitiken, men riksdagsledamoten vill föra in debatten på energifrågorna. Det är ett område där vi känner oss trygga med vår politik. Vi vill gärna se en bred och trygg energimix och har stått för det också historiskt. Vi är väl medvetna om att nuvarande regering gärna vill föra skendebatter genom att säga: ”Titta en fågel!”

Det finns ingen oro här. Däremot finns det en oro över den klimatpolitik som regeringen för när det gäller såväl nedskärningarna i budgeten som den mycket förvirrande situationen när det gäller reduktionsplikten och vad den ska innebära. Man lovar sänkta priser, men det kommer att handla om ett slag mot klimatet. Det är också ett bristande intresse för att föra en aktiv klimatpolitik som helhet. Vi har myndigheter som oroar sig för vart Sverige är på väg. Också EU tittar på Sverige och undrar vad det är som händer. Vi var tidigare det ledande landet som i mångt och mycket drev fram Fit for 55 men också klimatlagen. Man oroar sig nu för vad Sverige kommer att ta för roll. Då är det viktigt att de som står för regeringsmakten svarar på frågorna. Hur kommer vi att se klimathandlingsplanen levererad? Blir det en proposition eller blir det en skrivelse?

(Applåder)

Anf. 126 HELENA STORCKENFELDT (M) replik:

Fru talman! Jag tror att ledamoten själv är medveten om att energipolitik är klimatpolitik. Det är där vi ser de största utsläpparna i världen. Det är också där vi i Sverige har möjlighet att vara ett föregångsland ute i Europa och i världen.

Vi har en möjlighet här, men då måste vi också gifta ihop tillväxt med höga klimatambitioner. Det måste gå hand i hand, annars kommer inget annat land i världen att vilja följa vårt exempel.

Här ser jag åtta förlorade år med Socialdemokraterna vid makten. Vi jobbar nu på att bygga upp klimatpolitiken, för grunden i klimatpolitiken ligger i att om vi inte har ett stabilt fossilfritt energisystem som kan täcka alla våra behov här i Sverige och vi inte kan exportera kommer vi inte att klara oss. Då kommer inget annat land att vilja följa efter.

Jag ser att den stora frågan ligger i att ha ett systemperspektiv när vi pratar klimatpolitik i stället för ett småduttande med plastpåseskatter och elcykelpremier, för det är inte det som kommer att ta oss i mål. I grunden handlar klimatpolitik om energi.

(Applåder)

Anf. 127 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Fru talman! Ledamoten Helena Storckenfeldt nämnde i sitt anförande att näringslivet bär på nyckeln i klimatomställningen.

När Miljöpartiet satt i regeringen lade vi tillsammans med Socialdemokraterna grunden för den enorma gröna industrirevolution som nu sker i Sverige. Vi jobbade aktivt med att reformera utsläppshandeln i EU, och vi jobbade aktivt med Industriklivet, Klimatklivet, gröna kreditgarantier, Fossilfritt Sverige, en blocköverskridande energioverenskommelse och en lång rad andra förutsättningar som nu leder till att Sverige är på väg att bli det första landet att producera fossilfritt stål.

Vi ser en lång rad aktörer som vill investera mångmiljardbelopp i Sverige för att göra sig fria från fossilt kol och ställa om industrin och som därmed kan stärka svensk konkurrenskraft. Men näringslivet behöver mer för att omställningen ska kunna tas hela vägen i hamn. Man är väldigt tydlig från näringslivets sida när man efterfrågar kompetensförsörjning, el nu i närtid och förbättrade tillståndsprocesser. På ingen av dessa tre punkter har regeringen levererat.

När jag är ute med aktörerna i norra Sverige där industriomställningen verkligen sker ser vi också ett stort behov i kommunerna av bostadsbyggnad, lärare i Kiruna och personal inom välfärdssektorn i Skellefteå – en lång rad åtgärder som behövs för att detta ska bli den positiva samhällsutveckling som den gröna industriomställningen kan innebära. Inte heller på dessa områden levererar regeringen. Detta innebär att vi i Sverige kan gå miste om industriomställningen och att investeringarna görs i andra länder.

Regeringens agerande skadar svensk konkurrenskraft. Det är den position vi nu befinner oss i.

Anf. 128 HELENA STORCKENFELDT (M) replik:

Fru talman! Jag vill inleda med att hälsa ledamoten Elin Söderberg välkommen till debatten.

Industriklivet tyckte vi var väldigt bra, därför har vi utökat det. Det samma gäller Klimatklivet som vi har fokuserat till just laddinfrastruktur. Vindkraften kommer att behövas här och nu; det är den som går att bygga ut absolut snabbast i det korta perspektivet. Vi kommer också att behöva se över incitamentsstrukturen för att se till att fler faktiskt vill ha vindkraft i sina kommuner.

Men jag tycker att det är anmärkningsvärt att Miljöpartiet har så hög svansföring i klimatdebatten när de under sin tid vid makten drev en linje som till stor del ledde till ett nedmonterat energisystem, höga priser, klimatångest och lägst tillväxt i hela EU.

Hittills har regeringen satsat på återvätning av våtmarker, åtgärder för havs- och vattenmiljöer, CCS, bio-CCS, laddinfrastruktur och Industriklivet och godkänt dubbelt så mycket havsbaserad vindkraft på sju månader som den rödgröna regeringen lyckades med på åtta år. Och det är bara början. Detta är sju månader med en borgerlig regering.

Miljöpartiet är välkommet att kliva ned från sin höga häst och se verkligheten. Detta är den politik som förs här och nu. Det duger inte längre att skrika efter plastpåseskatter och elcykelsubventioner. Klimatet kräver förslag som gör skillnad i verkligheten, och där är energin A och O.

Anf. 129 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Fru talman! Aktiv klimatpolitik gör att transportsektorn och industrin får förutsättningar att ställa om. Då ökar efterfrågan på el. Det behöver

produceras mycket mer av den energin nu i närtid, men att bara producera mer el utan någon mer klimatpolitik löser ingen klimatomställning.

Den energipolitiska debatten var i gång, och om ledamoten Helena Storckenfeldt väldigt gärna vill vara med i den debatten får hon vara det, men det vi diskuterar nu är klimatpolitik. Och vad den här regeringen gör nu är att aktivt öka utsläppen av växthusgaser i Sverige, och detta i ett läge då utsläppen måste minska dramatiskt nu i närtid om vi ska klara Paris-avtalet.

Alla de åtgärder som Helena Storckenfeldt har nämnt här i replikskiftet är sådana som Miljöpartiet och Socialdemokraterna jobbade med i regering. Återvätning av marker hade vi resurser till, liksom till CCS och bio-CCS. Vi arbetade aktivt med att bygga ut laddinfrastrukturen, men vi gjorde det tillsammans med en elbilsbonus så att vi också ökade den andel av fordonsflottan som drivs med el.

Det behövs mycket mer el nu i närtid. Det kan vi uppnå genom att frigöra el med energieffektiviseringar, ett område som den här regeringen inte alls satsar på. I stället har man valt att lägga ned en utredning om energieffektivisering bara månader innan den var klar.

Det krävs mer incitament för vindkraft. I stället valde man att strama åt incitamentsutredningen så att den inte kunde lägga några vettiga förslag när utredningen var klar. Man röstade emot flera av de förslag som lades här i kammaren om att stärka incitamenten och förkorta tillståndsprocesserna när det gäller vindkraft.

Det som behövs nu är ett politiskt ledarskap som tar hela Sverige genom klimatomställningen, och här sviker regeringen.

Anf. 130 HELENA STORCKENFELDT (M) replik:

Fru talman! Jag tror att det till stor del handlar om att sätta in rätt åtgärd i rätt tid. Klimatbonusen är fel åtgärd i fel tid just nu. Den var rätt då, när köpen låg på ungefär 5 procent, men nu ligger de på 50. Nu är det fel åtgärd, och därför satsar vi mycket mer på laddinfrastrukturen för att det ska löna sig för alla som bor i landet, inte bara för dem som bor på Södermalm, att köpa en elbil.

Det måste finnas möjlighet att som småbarnsförälder som ska skjutsa fram och tillbaka ha en elbil. Det måste finnas en verklig möjlighet att äga den elbilen. Med den tidigare förda politiken fanns inte den möjligheten.

Nu satsar vi på utbyggnad av laddinfrastrukturen och plockar bort pengarna från en subvention som inte längre behövs. För Miljöpartiet verkar pengar växa på träd – det är skillnaden. Moderaterna ser en tuff ekonomisk situation, och vi tar också ansvar i den situationen.

(forts. § 18)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.47 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

§ 16 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 30 maj

NU17 Kompletterande bestämmelser till EU:s gaslagringsförordning

Punkt 2 (Blocköverskridande energisamtal)

1. utskottet

2. res. 1 (S, C)

Votering:

176 för utskottet

114 för res. 1

15 avstod

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 21 V, 17 KD, 1 MP, 14 L, 1 -

För res. 1: 94 S, 20 C

Avstod: 15 MP

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 3 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Daniel Helldén (MP) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Punkt 3 (Övrigt om energipolitikens inriktning)

1. utskottet

2. res. 4 (MP)

Votering:

230 för utskottet

16 för res. 4

57 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 75 S, 62 SD, 60 M, 2 V, 17 KD, 13 L, 1 -

För res. 4: 16 MP

Avstod: 18 S, 19 V, 20 C

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 8 M, 3 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Johan Andersson, Arwin Sohrabi och Anna Vikström (alla S) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Maj Karlsson och Karin Rågsjö (båda V) anmälde att de avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Lina Nordquist (L) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 5 (Vattenkraft)

1. utskottet
2. res. 8 (SD)

Votering:

222 för utskottet

63 för res. 8

20 avstod

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 60 M, 21 V, 17 KD, 16 MP, 14 L

För res. 8: 62 SD, 1 -

Avstod: 20 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 3 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Punkt 8 (Biobränslen och biodrivmedel)

1. utskottet
2. res. 14 (V)
3. res. 15 (C)

Förberedande votering:

21 för res. 14

20 för res. 15

264 avstod

44 frånvarande

Kammaren biträdde res. 14.

Huvudvotering:

154 för utskottet

21 för res. 14

130 avstod

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 14: 21 V

Avstod: 94 S, 20 C, 16 MP

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 3 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 2 L

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.12 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.20 på grund av tekniska problem.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.20.

SkU17 Förlängning av den tillfälligt utökade skattenedsättningen på viss dieselanvändning inom jord-, skogs- och vattenbruk

Punkt 1 (Förlängning av den tillfälligt utökade skattenedsättningen på viss dieselanvändning inom jord-, skogs- och vattenbruk)

1. utskottet
2. res. 1 (V, MP)

Votering:

267 för utskottet

36 för res. 1

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 13 L, 1 -

För res. 1: 20 V, 16 MP

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Punkt 2 (Permanent skattenedsättning på viss dieselanvändning)

1. utskottet
2. res. 2 (C)

Votering:

283 för utskottet

20 för res. 2

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 62 SD, 60 M, 20 V, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 2: 20 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

SkU18 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU19 Ändrad placering av betalstation för trängselskatt i Hagastaden

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 17 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

KU17 Riksrevisionens årsredovisning för 2022

Kammaren biföll utskottets förslag.

KU35 Sekretessgenombrott vid utlämnande för teknisk bearbetning eller teknisk lagring av uppgifter

1. utskottet
2. res. (V)

Votering:

282 för utskottet

21 för res.

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 62 SD, 60 M, 19 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res.: 20 V, 1 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Malin Björk (C) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

SfU19 Nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning eller utveckling – höjt tak för avdraget

1. utskottet

2. res. (V)

Votering:

283 för utskottet

20 för res.

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res.: 20 V

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

UbU13 Nationellt professionsprogram för rektorer, lärare och förskollärare

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU14 Ändringar som rör gymnasieskolans nationella program och ämnen m.m.

Punkt 2 (Utbildning till hantverksyrken)

1. utskottet

2. res. 1 (S, V)

Votering:

188 för utskottet

114 för res. 1

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 61 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 1: 94 S, 20 V

Frånvarande: 13 S, 11 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Punkt 4 (Upphävande av sekretessbrytande bestämmelse)

1. utskottet

2. res. 3 (V)

Votering:

283 för utskottet

20 för res. 3

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2022/23:116
31 maj

Partvis fördelning av rösterna:
För utskottet: 94 S, 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -
För res. 3: 20 V
Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

KrU10 Folkbildningsfrågor

Punkt 2 (Folkbildningens roll)

1. utskottet

2. res. 1 (S)

3. res. 2 (C)

Förberedande votering:

95 för res. 1

20 för res. 2

188 avstod

46 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

190 för utskottet

94 för res. 1

19 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 V, 1 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 1: 94 S

Avstod: 19 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Punkt 7 (Allmän kurs)

1. utskottet

2. res. 5 (SD)

Votering:

240 för utskottet

63 för res. 5

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 5: 62 SD, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU11 Luftfartsfrågor

Punkt 2 (Finansiering och stöd till regionala flygplatser)

1. utskottet

2. res. 2 (C)

Votering:

219 för utskottet

20 för res. 2

63 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 60 M, 20 V, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 2: 20 C

Avstod: 62 SD, 1 -

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Punkt 3 (Särskilt om beredskapsflygplatser)

1. utskottet

2. res. 3 (S)

Votering:

126 för utskottet

94 för res. 3

83 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 60 M, 20 V, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 3: 94 S

Avstod: 62 SD, 20 C, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Punkt 4 (Arlanda och Bromma flygplats)

Propositioner ställdes först beträffande utskottets förslag till beslut och därefter i fråga om motiveringen.

Förslag till beslut:

1. utskottet

2. res. 6 (S)

Votering:

126 för utskottet

94 för res. 6

83 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag till beslut.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 6: 94 S

Avstod: 62 SD, 20 V, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Prot. 2022/23:116
31 maj

Motiveringen:

Godkännande av

1. utskottets motivering

2. motiveringen i res. 8 (V, MP)

Votering:

127 för utskottet

36 för res. 8

140 avstod

46 frånvarande

Kammaren godkände utskottets motivering.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 17 S, 60 M, 20 C, 17 KD, 13 L

För res. 8: 20 V, 16 MP

Avstod: 77 S, 62 SD, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Johan Andersson, Aida Birinxhiku, Ida Karkiainen, Zara Leghissa, Kristoffer Lindberg, Fredrik Lundh Sammeli, Anna Vikström, Hanna Westerén, Linnéa Wickman och Carina Ödebrink (alla S) anmälde att de avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Punkt 10 (Ökad säkerhet vid flygresor)

1. utskottet

2. res. 16 (SD)

Votering:

239 för utskottet

62 för res. 16

1 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 16: 61 SD, 1 -

Avstod: 1 SD

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU16 En dröjarstrategi för Europa

Kammaren biföll utskottets förslag.

JuU28 Säkerhetsprövning av totalförsvarspliktiga m.m.

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 18 (forts. från § 15) **Klimatpolitik** (forts. MJU16)

Klimatpolitik

Anf. 131 JYTTE GUTELAND (S):

Fru talman! Sverige är ett modernt land som inte ska följa klimatopinionen som ett segt ankare utan driva den. Vi ska vara ledande genom ny-industrialisering och höga ambitioner. Vi ska ta ansvar för våra historiskt höga utsläpp som industrination och våra nuvarande utsläpp, och vi ska visa världen att vi gör allt vi kan för att driva på utvecklingen av den nya, gröna tekniken. Vi ska säkra klimatfinansiering, och vi ska snabba på utsläppsminskningarna i såväl Sverige som EU och världen.

Fru talman! Jag står givetvis bakom alla våra reservationer, men för tids vinning yrkar jag bifall enbart till reservation 35.

Ibland beskrivs den globala upphettningen som något som kommer att hända i framtiden. Men den drabbar oss nu. Klimatkrisen innebär att världen upplever fler naturkatastrofer nu än tidigare. Den ger svåra stormar, torka, översvämningar och hetta, och den driver på artdöden, skakar om jordbruket, skapar konflikter om knappa resurser och driver människor på flykt.

Jag tror att många med fasa minns de bränder som drabbat Sverige under senare år. Sverige och Europa drabbas allt oftare av extremväder. Fjol-årets sommar var den varmaste som någonsin uppmätts på den europeiska kontinenten.

Vi minns hur översvämningar drabbade Pakistan på ett fruktansvärt sätt då en tredjedel av landet hamnade under vattenmassorna.

Forskare varnar nu för att Europa är på väg mot ännu en stekhet sommar, och runt om i EU och vårt avlånga land Sverige pågår förberedelser för att hantera den stundande sommaren. Forskare har också slagit fast att Europa i dag löper tio gånger större risk än andra världsdelar att drabbas av extrema värmeböljor på grund av den globala upphettningen. Hettan dödar redan flest.

Enligt Frankrikes president Emmanuel Macron kommer Frankrikes vattentillgång att minska med upp till 40 procent till 2050. I Spanien oroar sig bönder för att det inte kommer att bli något vatten alls den här sommaren heller. I Sverige har brandsäsongen startat med bränder i flera skogar runt om i vårt land. Kommuner förbereder sig för att hantera också motsatsen, översvämningar. Älvar drabbas. Nu senast Torne älv, där översvämningarna är de värsta på 50 år.

Siffror från Europeiska miljöbyrån och Eurostat visar att EU har förlorat 145 miljarder euro till följd av klimatrelaterat extremväder mellan 2010 och 2020. Samtidigt varnar också försäkringsbranschen för att det kommer att bli allt svårare att försäkra svenska hus runt om i vårt land eftersom extremvädret innebär så stora risker. Det är Sverige i dag.

Svenska folket är med och ser det som händer. Det finns stöd för en aktivare klimatpolitik. Klimatet är ett av de områden om väcker störst engagemang i Föreningssverige. Också näringslivet driver på och vill se en ökad, aktivare och mer ambitiös klimatpolitik. I Sverige är klimatfrågan en av de viktigaste frågorna i de senaste opinionsundersökningarna.

Samtidigt är regeringens politik på området begränsad, otydlig och i vissa fall rent kontraproduktivt bakåtsträvande. Det duger inte att politiken lämnar walkover i vårt tids viktigaste fråga. Det är ett svek, inte bara mot Sverige utan mot hela världen.

Vi har under den nuvarande regeringens tid vid makten många gånger förvånats över hur klimatpolitiken har reducerats och nedmonterats. Klimatministern säger en sak; Sverigedemokraterna, som är en del av regeringsunderlaget, säger en annan. I höstas, under det tjeckiska ordförandeskapet, skyndades förhandlingarna om det viktiga klimatpaketet Fit for 55 på eftersom man ville undvika det svenska ordförandeskapet. Här hemma monterades reduktionsplikten ned, och många viktiga budgetanslag till klimatarbete försvann i budgeten. Det har varit rent bedrövligt att följa klimatarbetet från den här regeringen och inte minst den stackars klimatministern, som verkar sitta i knät på Sverigedemokraterna.

Alla väntar vi nu på det som är klimatministerns stora svar varje gång vi ställer frågor i riksdagen: Vi ska tydligen få en klimathandlingsplan – någon gång; när vet ingen.

Den senaste klimathandlingsplanen beslutades 2019. Den var ambitiös. Den innehöll bland annat beskrivningar av vilka åtgärder den dåvarande regeringen avsåg att vidta på tvärssektoriell nivå och för olika utsläppssektorer, med särskilt fokus på transportsektorn som är mycket viktig. Det handlade om att vi skulle konkretisera, samordna och förnya Sverige.

Nu vet den nuvarande klimatministern inte alls hur det ska gå till. Vi får inga besked. Ska det vara en skrivelse? Ska det vara en proposition? Vilka ska delta i arbetet? Det blir bara mer och mer förvirrande ju fler gånger vi ställer frågor här i kammaren om detta.

Fru talman! Vi har sedan Rysslands folkrättsvidriga invasion av Ukraina fått en ny, brutal insikt om hur det är att sitta fossilberoende i en diktators eller en auktoritär regims knä. Det vill vi inte hamna i igen. Den fossila importen från Ryssland hjälpte Putin att bygga sin krigsmaskin. Det ryska kriget mot Ukraina måste också långsiktigt motivera oss att komma bort från det fossila beroendet av omvärlden.

Den gröna omställningen innebär ett ypperligt tillfälle att ställa om och skruva åt de auktoritära kranarna och pengamaskinen för Putin. EU har gjort mycket och Sverige har gjort mycket, men arbetet måste gå vidare.

Moderaterna vill gärna prata om energipolitiken – det såg vi nyss i kammaren – som att det skulle ha varit åtta förlorade år med den socialdemokratiska regeringen. Faktum är att när vi tog över regeringsmakten var Sverige importberoende på energisidan, men efter åtta år med oss vid makten var det tvärtom. De allra flesta dagarna under ett år var det Sverige som exporterade energi till vår omvärld, dessutom grön sådan. Vi är stolta över

det, och vi hoppas att ni inte ska radera det från den moderatledda regeringen ännu en gång.

Energy Council säger i sin rapport för 2022 att Sverige har det mest robusta energisystemet i världen. Det var det vi lämnade till er. Så skaka inte om det med den nya regeringen! Se i stället till att utveckla politiken på de områden där det behövs!

Fru talman! Den globala upphettningen är ett hot, men klimatpolitiken är en möjlighet. Den aktiva politik som Sverige förde hemma med sin regering och den ambitiösa hållning som EU har haft på området har drivit på mot en ny industrialisering som vi kan vara mycket stolta över i Sverige.

Vi socialdemokrater vill se kraftfulla och ambitiösa klimatåtgärder för att leva upp till Parisavtalet. Vi vill se en rättvis klimatomställning för vanligt folk, så att man kan känna delaktighet och tro på framtiden. Vi vill ta ansvar också utanför Sveriges gränser. Vi vill att Sverige ska vara en förebild i sitt klimatarbete, såväl inom EU som i FN. Vi vill satsa på och utveckla såväl Klimatklivet som Industriklivet. Vi ser bio-CCS som viktigt, inte minst för att hantera de utsläpp som vi inte kommer att kunna lösa på annat sätt. Vi är stolta över arbetet med EU:s klimatlag och klimatpaketet Fit for 55. Men vi kommer att fortsätta att driva på i EU:s utsläppshandel, som vi ser som en av de viktigaste klimatlagstiftningarna i världen. Vi vill att man ska fortsätta minska utsläppsrätterna och se till att detta verktyg verkligen driver på för en nyindustrialisering i hela EU.

Det här ger fler jobb, inte färre. Det här är en möjlighet, inte ett hot.

Sverige vinner på en offensiv klimatpolitik och en hållbar samhällsutveckling. Vi är ett modernt land som alltid förstått vikten av att se utan nostalgi på gamla jobb och med tillförsikt på de nya. Men vi vet också i Sverige att för att människor ska bli modiga måste de ha trygghet, välfärd och en bra utbildning på vägen. Vi vet att välfärd och trygghet skapar medborgare som vågar satsa på det nya, kanske till och med ta på sig ledartröjan för det där nya företaget.

Sverige ska inte följa klimatopinionen som ett segt ankare. Vi ska driva den!

(Applåder)

I detta anförande instämde Joakim Järrebring, Sofia Skönnbrink och Anna-Caren Säterberg (alla S).

Anf. 132 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Fru talman! Tack, Jytte Guteland, för anförandet vi fick lyssna på. Det var många ord. Det var långt. Sverige ska visa världen, och så vidare.

Det var mycket klagomål på regeringens och Sverigedemokraternas politik, hörde jag. Vi har försämrat klimatpolitiken, och resurser har tagits bort. Skulle möjligtvis Jytte Guteland kunna konkretisera vad Socialdemokraterna hade i sin budgetmotion som dramatiskt hade förändrat klimatpolitiken?

När jag tittar i Socialdemokraternas budgetmotion hittar jag några få miljoner till reparationer, vilket ingen kan peka på skulle ha ändrat någonting för klimatet. Det är billigare eller fria kollektivtrafikresor för unga, vilket finns i väldigt många regioner. Jag tror inte att det är någonting som skulle ha påverkat utsläppen. Det hade förmodligen inte lett till så väldigt många färre bilresor, så det hade inte märkts i kalkylen.

Jag vet inte om ledamoten skulle kunna utveckla lite mer vad Socialdemokraterna har för politik på klimatområdet. När jag läser budgetmotionen ser jag ungefär att man godtar regeringens och Sverigedemokraternas klimatpolitik och gör lite ytliga förändringar. Sedan står man här i kammaren och försöker måla upp en bild av att hela världen kommer att brinna ned för att vår budget gick igenom, när skillnaderna är extremt ytliga.

Jag noterade också att ledamoten kritiserade Sverigedemokraternas och regeringens förslag på en mer rimlig reduktionspliktslagstiftning. Då kommer vi till frågan: Vad vill Socialdemokraterna? Vilken nivå ska vi ha inom reduktionsplikten, enligt Socialdemokraterna?

Anf. 133 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Jag tackar för frågan från ledamoten Kinnunen.

Socialdemokraterna har drivit på, framför allt under den tid då vi hade en socialdemokratiskt ledd regering, för klimatpolitiken inom många områden i budgeten och sett till att den varit integrerad inom de olika utgiftsområdena. Just genom en sådan integrerad hållning där man vill jaga utsläpp brett och använda budgeten för detta tror vi att man gör störst skillnad. Vi är också otroligt stolta över satsningarna på Industrikivet och Klimatkivet, som var en extremt bra motor för den nyindustrialisering vi ser i Sverige i dag.

Ledamoten Kinnunen är mycket medveten om att när en ny regering tillträder och ritar om kartan handlar det också om att förhålla sig till en helhet.

Det är faktiskt Kinnunens regeringssamarbete som nu innehar regeringsmakten. Och det är i mångt och mycket Kinnunen som ritar kartan för Sveriges framtid och håller ministrarna i knät. Då kan det såklart vara utmanande för en opposition att driva helt andra budgetposter under den första tiden, eftersom ni snickrar om kartan.

Med vår politik vill vi ha en reduktionsplikt som ser till att Sverige kan leva upp till och klara de klimatpolitiska målen i Sverige och bidra med vår del för att EU:s mål ska nås. Vi måste utreda hur det ska se ut och få lite tid på oss att göra det. Det är som sagt ni som styr och leder Sverige just nu. Vi måste få tid att utveckla vår politik på området med den nya spelplan som ni har tagit över.

Anf. 134 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Fru talman! Tack för svaret, Jytte Guteland!

Vi hör här att det är svårt att formulera en egen politik när man är i opposition. Det är också korrekt att vi inte har hunnit ändra på tillräckligt mycket än. Det är fortfarande för mycket kvar i budgeten från den socialdemokratiska regeringen. Men jag tror att det ska förbättras framöver.

Vi kan gå över till reduktionsplikten. När Sverigedemokraterna var i opposition hade vi redan för flera år sedan ett konkret förslag. Vi tyckte då att en reduktionsplikt på 5 procent var en bra nivå. Nu blev det 6 procent. Det ligger i alla fall ganska nära. Men det var fullt möjligt för oss att formulera ett sådant förslag.

Det finns myndigheter som har tydliga kurvor. Om man vill nå 2030-målet för transporter kan man sätta reduktionsplikten enligt Energimyndighetens bedömning. Det är väldigt enkelt. Men Socialdemokraternas strategi i dag är att skälla och klaga. Men man vill inte presentera det kon-

kreta förslaget, eftersom man då samtidigt säger till medborgarna: Så här mycket dyrare ska det vara att transportera sig i Sverige, så här mycket dyrare ska det vara för lantbruket att verka i Sverige, så här mycket dyrare ska det vara för skogsbruket att bedriva sin verksamhet och så här mycket dyrare ska det vara med kollektivtrafik i Sverige.

När vi nu ändrar reduktionspliktslagstiftningen handlar det nämligen inte enbart om att alla privathushåll kommer att få lägre pris när de kör bil. Det handlar också om lägre kostnader för lantbruk och för skogsbruk. Och det handlar om kanske flera hundra miljoner i lägre kostnader för kollektivtrafik, vilket företrädare för regionerna gläds åt.

Socialdemokraterna sitter visserligen i opposition. Det kan vara lite svårt. Men man har samtidigt ansvar för att presentera sina lösningar och inte bara klaga.

Jag vill återigen fråga: Önskar Socialdemokraterna behålla den reduktionspliktslagstiftning som vi hade, med chockhöjda dieselpriiser vid årsskiftet som följd?

Anf. 135 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Är det inte lite av en kommunikativ strategi från Sverigedemokraterna att alltid vara den som säger: Den som sa det var det? Det är ofta ni som är mest kritiska mot alla andra, Martin Kinnunen. Och i det här fallet är det ni som styr.

Ledamoten Kinnunen ifrågasätter om oppositionen har svaren för klimatpolitiken när den egna regeringen, som man utgör underlag för i riksdagen, inte klarar av att presentera en klimathandlingsplan. Man klarar inte ens att beskriva om det ska vara i form av en proposition eller en skrivelse, vad den ska innehålla eller hur Sverige avser att leva upp till klimatmålen. Det blir onekligen lite grann att kasta sten i glashus.

Även när det gäller diskussionen om reduktionsplikten vevas det friskt från Sverigedemokraterna om vilka enorma prissänkningar det kommer att innebära vid pump. Det finns väl inte en enda myndighet som ger något stöd för den hållningen. Det handlar mest om att veva med någon flagga för att ge svar på den oro som hushållen känner över sina kostnadsökningar.

Det vore mycket mer renhårigt och snällt mot svenska hushåll om Sverigedemokraterna ägnade tiden åt att försöka utarbeta en politik som håller för vanligt folk, så att de kan få stöd för att klara ekonomin i en tid som är så tuff som nu.

(Applåder)

Anf. 136 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Fru talman! Jag vill inleda med att tacka Jytte Guteland för anförandet. Det är glädjande att se hur Socialdemokraterna jobbar för klimatfrågorna och för att flytta fram positionerna.

När vi satt i regeringen tillsammans vidtog vi otroligt många åtgärder för att stärka klimatarbetet, för att verkligen starta den gröna industriomställningen och för att se till att vi ställer om transportsektorn för att nå klimatmålen till 2030.

Jag vill dock ställa en fråga om just reduktionsplikten. Vi i Miljöpartiet har varit tydliga med att vi står fast vid den planerade etappvisa höjningen av reduktionsplikten. Vi vill att den ska bibehållas och utvecklas.

Jag upplever nu en otydlighet om vad Socialdemokraterna vill med reduktionsplikten. Det var beklagligt att man pausade den tillfälligt. Vi skulle hellre se att vi kan samarbeta om hur vi på ett bättre sätt kan stärka hushållens ekonomiska förutsättningar och hur jordbruket, skogsbruket och andra delar som nämndes här ska få bättre ekonomiska förutsättningar samtidigt som vi håller i klimatpolitiken.

Därför undrar jag: Vad är Socialdemokraternas plan för reduktionsplikten i dag?

Anf. 137 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Jag vill tacka för frågan och för den viktiga inställningen att vi i oppositionen kan samarbeta om en ambitiös klimatpolitik och driva på i rätt riktning.

Hos Socialdemokraterna finns en vilja att använda de verktyg som innebär att vi lever upp till de ambitiösa klimatåtaganden som Sverige ska ha både i dag och i framtiden. För oss är det viktigt med en politik där vi har alla verktyg i verktygslådan som behövs för att klara såväl Sveriges klimatlag som EU:s klimatlag.

I det arbetet fyller reduktionsplikten en viktig roll. Det står vi för. Vi argumenterar för det och tar debatterna i de frågorna varje dag. Att däremot få tid för att diskutera helheten tycker jag känns rimligt när vi nu står inför att vi ska utforma vår politik och helhet. Då beskriver vi inte exakt nivå utan vill analysera var den kommer att hamna allra bäst.

Det är dock helt rätt – det är vi överens om – att reduktionsplikten fyller en viktig roll när det gäller att minska utsläppen i den etablerade bilflottan. Vi behöver jobba med såväl elektrifiering som med att minska utsläppen från bilar på våra vägar och med att öka de kollektiva resorna. Det är en mix av åtgärder som behövs i transportsektorn.

Anf. 138 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Fru talman! Det stämmer att vi behöver jobba med elektrifiering, med att byta drivmedel i den befintliga fordonsflottan och med att effektivisera transportererna. Det är egentligen de tre områden som vi har att jobba med för att komma åt transportsektorns omställning.

Reduktionsplikten står dock för en stor del av transportsektorns minskade utsläpp av växthusgaser. Det såg vi inte minst när Klimatpolitiska rådet lämnade sin rapport, där man beskriver konsekvenserna av att regeringen tillsammans med Sverigedemokraterna nu väljer att drastiskt sänka reduktionsplikten. Då är vi i ett läge där vi inte längre väntas nå klimatmålen till 2030.

Det leder också till att vi inte når vårt EU-åtagande för ECR-sektorn. Det gör att vi kan riskera böter. Det kan hanteras genom att ta de böterna eller köpa utsläppsrätter från andra länder. Vi skulle också kunna överprestera inom LULUCF-sektorn, alltså öka kolinbindningen i skog och mark. Men det kräver stora åtgärder inom skog och mark.

Om man inte vill jobba med den nivå av reduktionsplikten som vi tidigare planerade för undrar jag vilka åtgärder Socialdemokraterna vill vidta i stället. Är det att jobba väldigt kraftfullt med effektivare transporter, alltså minska det totala antalet körda kilometer? Eller vill man jobba väldigt kraftigt med skogssektorn? Eller vill man kanske inte nå målen till 2030 och är därmed beredd att ta kostnaderna gentemot EU?

Anf. 139 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Tack, Elin Söderberg, för denna viktiga fråga!

I mitt parti kommer arbetet att fortlöpa. Det kommer att presenteras ett svar om nivåer. Men för oss är det viktigt att vi får en verktygslåda där alla delarna ingår och som innebär att vi kan nå upp till både EU:s klimatmål och Sveriges egen ambitiösa klimatlag.

Det är viktigt för oss att vi tillåter oss att se vilken mix som är bäst och att vi inte avhänder oss viktiga verktyg på det sätt som vi tycker att regeringen har gjort i frågan om reduktionsplikten, eftersom vi inte förstår hur man annars kan ställa om den etablerade bilflottan. Reduktionsplikten behövs ju för att hantera det, precis som ledamoten Söderberg tog upp.

Reduktionsplikten är bara ett flaggskepp för regeringen för att visa att man har hört frågan om kostnadsökningar vid pumpen. Det kommer inte att bli några enorma skillnader med regeringens politik på området. Det kommer att vara en besvikelse för svenska hushåll att regeringen och Sverigedemokraterna sviker ännu fler löften från valrörelsen om att räta upp prisbilderna för vanliga medborgare i det här landet.

Vi socialdemokrater kommer alltså att återkomma om nivåerna, men för oss är det viktiga att det blir en bra, ambitiös helhet och att vi inte avhänder oss viktiga klimatverktyg. De måste finnas med i vår gemensamma pott av klimatverktyg.

Anf. 140 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Det går inte att ha en debatt om klimatpolitik utan att prata om Sveriges stora konkurrensfördelar, som är den rena energimixen och skogsbruket. Det är två fördelar som man verkligen måste ta vara på och utveckla. Tyvärr noterar vi hur det tydligt finns krafter som vill montera ned båda dessa fantastiska fördelar till förmån för ideologiska lappkast som inte leder oss framåt i rätt riktning.

När man läser IPCC:s rapporter är de tydliga med att vi behöver all ren el vi kan få. Framdriften av elektrifieringen är helt avgörande för om vi ska klara klimatmålen, och det borde vi alla vara eniga om. Det är den tidigare billiga och stabila elproduktionen som möjliggör för SSAB att skapa fossilfritt stål. En omställning av SSAB kan kapa Sveriges utsläpp av växthusgaser med 10 procent.

Fru talman! Det är också tydligt att elektrifieringen är avgörande för en hållbar omställning av transporterna. Därför har regeringen gjort stora satsningar på laddinfrastrukturen i hela landet. Det är helt avgörande för en ickefossil fordonsflotta.

Vad gäller skogsbruket kämpar vi med näbbar och klor både internt och externt. Vi kämpar mot EU:s klåfingrighet när det gäller att detaljreglera svenskt skogsbruk på ett sådant sätt att det blir omöjligt att driva. Dessutom finns många inhemska krafter som lägger ned sin själ i att stoppa det hållbara svenska skogsbruket. Det gör de under förevändningen att

rädda både klimat och miljö. Problemet är att de i stället gör det de kan för att förstöra den stora kolsänka och kolinlagrande resursbank som skogen är och som vi verkligen behöver. Dessutom verkar de helt ha glömt bort substitutionseffekten som ges när man använder sig av produkter från skogen för att ersätta CO₂-intensiva material.

Fru talman! Staten behöver arbeta tillsammans med näringslivet för att uppnå en omställning. Det gäller inte minst villkoren för tillståndsprocesser. Stora företag lägger tiotals miljoner och många år på processer som är villkor för att man ska kunna ställa om till grönt stål och koldioxidneutral cement och bevara elproduktion. Sedan har vi flera gånger sett hur det faller på någon liten detalj i sammanhanget.

Vår miljöbalk behöver ses över. Miljöbalken behöver göras om så att den balanseras mot det övergripande klimathotet och vitala samhällsintressen. Klimatomställningens villkor och samhällets behov måste kunna ställas mot en lokal miljöpåverkan. En del i detta är också att miljölagstiftningen börjar utgå från bästa tillgängliga teknik i stället för bästa möjliga teknik. Därför är jag glad över att detta är en prioriterad fråga för den nya regeringen.

Tillståndsprocesserna måste förenklas och snabbas upp. Näringslivet efterfrågar det. De vill gå före, och de måste gå före om de ska vara spelbara. Men i dag är det staten som begränsar dem.

Fru talman! Jag pratade tidigare om skogen som kolsänka, men man kan lagra CO₂ på fler sätt. Avskiljning och lagring av koldioxid är en viktig del i arbetet med att minska utsläppen och nå klimatmålen. IPCC:s kalkyler bygger på att CCS blir en gångbar lösning. Även EU-kommissionen förlitar sig i sina prognoser på CCS och bio-CCS för att EU ska bli klimatneutralt till 2050. Därför är det positivt att regeringen vill accelerera arbetet, utöka samarbetet med Norge och undersöka möjligheterna att även på hemmaplan lagra CO₂.

Svenska biokraftverk släpper i dag ut cirka 30 megaton koldioxid årligen. Det finns således stor potential att dra ut koldioxid ur atmosfären. Växande träd och andra grödor binder kol. När de förbränns i biokraftverk bildas koldioxid som då kan fångas in och lagras. Nettoeffekten blir att koldioxid tas bort ur atmosfären.

Att Sverige har en så stor andel energi från biobränslen talar för att Sverige ska prioritera teknik för infångning och lagring av koldioxid. Därigenom kan man nyttja det förnybara bränslet och samtidigt bidra till nettoupptag ur atmosfären. Men även i frågan om biobränsle har vi fått tampas med EU. Där har man tydligt visat att förståelsen inte finns. Glädjande nog vann vi en rond i vintras gällande huruvida biobränsle ska klassas som hållbart eller inte. För en majoritet av oss svenskar är det självklart.

Fru talman! Jag har tidigare i mitt anförande talat mig varm för den svenska skogen och det svenska skogsbruket. Svensk industri har, tillsammans med framtagningen av råvarutillgångar från skog, mark, mineral och energi, en fantastisk klimatnytta och en förbisedd potential att realisera ett positivt internationellt klimatavtryck. Utvärderingen av Sveriges målpuffyllelse av klimatmål behöver därför inkludera exporten av vår produktion.

Det är avgörande att den svenska klimatpolitiken bidrar till att minska utsläppen globalt. Svensk industri fyller en viktig funktion genom export av produkter med relativt låga utsläpp av koldioxid, som tränger undan varor producerade med högre utsläpp i andra länder. Enligt en tidigare

redovisad studie genomförd av Svenskt Näringsliv bidrog svenska företag tack vare sin export till att minska utsläppen med 26 miljoner ton koldioxid genom att tränga undan smutsigare produktion i andra länder. Det motsvarar ungefär hälften av Sveriges utsläpp under ett år.

För att kunna styra mot successivt ökad klimatnytta bör det vara ett mål för det svenska klimatarbetet att öka exportens klimatnytta ännu mer. Men ska det ske måste den ges de rätta förutsättningarna, möjligheterna och resurserna. Omställningen är oerhört viktig, fru talman. Den är avgörande, och det är jätteviktigt att det är på systemnivå som skiftet sker, för det är där vi får den stora vinsten.

Fru talman! Vad jag vet är det här min sista debatt i miljö- och jordbruksutskottet i kammaren för den här terminen. Jag har debatter kvar i både utrikes- och trafikutskotten där jag är ersättare, men härmed vill jag önska alla mina kollegor i utskottet en trevlig sommar – även om det är lite tidigt. Jag återkommer till talmanspresidiet och övriga tjänstemän i senare anföranden.

Anf. 141 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Fru talman! Så trevligt att Kjell-Arne Ottosson och jag får ha vår första debatt här i kammaren när ledamoten ska lämna miljö- och jordbruksutskottet!

Det var några saker i anförandet som jag reagerade på. Till att börja med nämndes till exempel SSAB:s omställning och den markanta utsläppsminskning det kan leda till när industrin får ställa om på riktigt. Men då krävs el – nu, i närtid – och inte minst kompetensförsörjning. Dessutom behövs effektivare tillståndsprocesser.

Hittills har regeringen lagt fram flera förslag som fördyrar och försvårar utbyggnaden av vindkraft, som är det som kan leverera el i närtid. Man satsar inte tillräckligt på energieffektivisering, som man hade kunnat göra, utan har i stället valt att lägga ned utredningen om vita certifikat bara några månader innan den skulle vara klar.

När det gäller kompetensförsörjning försvårar man nu till exempel arbetskraftsinvandring. Man har inte alls tagit fram förslag som hanterar de enorma utmaningarna i norra Sverige med personalförsörjning.

När det gäller tillståndsprocesser finns det otroligt mycket regeringen skulle kunna göra bara genom att ge uppdrag i regleringsbrev till myndigheterna här och nu för att de ska kunna jobba rådgivande och myndighetsutövande med samverkan och dialog på ett annat sätt. De hade också kunnat börja utveckla processer för att pröva hela värdekedjor samlat i stället för att det är som nu då näringarna får tillstånd till en del i värdekedjan ett år och fem år senare till något annat, fastän de behöver ställa om i sin helhet.

Jag ser inte att regeringen alls skapar några förutsättningar för den gröna industriomställningen. Tvärtom försvårar man den, och det försämrar även svensk konkurrenskraft.

Detta vill jag börja med att fråga Kjell-Arne Ottosson om. Hur har regeringen tänkt hantera och skapa förutsättningar för industrins omställning? Just nu ser jag ingenting.

Anf. 142 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tackar Elin Söderberg för frågorna. Jag välkomnar henne även till debatt i miljö- och jordbruksutskottet.

Jag vill börja med att rätta Elin Söderberg. Jag ska inte sluta i miljö- och jordbruksutskottet; det här är dock min sista debatt i miljö- och jordbruksutskottet under detta riksdagsår. Jag ska alltså inte sluta – hoppas jag i alla fall.

Låt mig gå in på Elin Söderbergs frågor, som är väldigt relevanta och viktiga. Jag tror att vi har ganska stor samsyn här.

Jag är helt enig med henne om att vi måste få fram ren el om SSAB ska lyckas. För något år sedan var vi uppe och tittade på Hybritprojektet. Då påtalades att bara för Hybrit behöver man all energi som Luleälvens tio vattenkraftverk producerar. All denna ström behövs bara till Hybrit. Man behöver enorma mängder.

Om vi ska få fram dessa enorma mängder kan vi inte bara bygga ut vindkraft. Ju mer vindkraft vi har, desto mer behöver vi ha att balansera den med i form av leveranssäker el, såsom vattenkraft eller kärnkraft. Ju mer förnybart vi har, desto mer balanskraft måste vi ha, annars håller inte systemet. Vi måste ha balansen. Det är oerhört viktigt att komma ihåg.

Som jag sa i mitt anförande är IPCC väldigt tydligt: Vi behöver mer av allt. Även regeringen har sagt att vi behöver mer av allt. Om vi ska klara försörjningen kan vi inte bara förlita oss på vindkraft.

Låt mig gå över till kompetensförsörjningen. Jag sitter i Nordiska rådet och kommer i morgon bitti att dra till Island för att vara med på möte i denna samling. Vi var uppe i Haparanda och Torneå på ett seminarium i vintras för att diskutera just kompetensförsörjningen och hur vi ska jobba för att få ut mer folk i arbetslivet, inte minst till specifika yrken.

Nu tog min talartid slut så jag får fortsätta med halva denna och resterande fråga i nästa anförande.

Anf. 143 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Fru talman! IPCC har lagt fram scenarier framåt vad gäller elproduktionen. Där gör man inte skillnad på kraftslag, och det handlar om global nivå. I Sverige och i Sveriges riksdag, har vi att hantera vilket energisystem vi ska ha här i Sverige, utifrån svenska förutsättningar. Vi har väldigt goda förutsättningar för att bygga upp ett hundra procentigt förnybart elsystem.

I industrins omställning ska elen framför allt användas till vätgasproduktion. Vätgasproduktion lämpar sig föredömligt i ett energisystem med hög andel förnybar elproduktion. Vätgasen kan nämligen produceras när vi har en överproduktion från de förnybara källorna. Därmed kan balansen hållas både när vi har hög elanvändning och när vi har hög elproduktion. Där kan vätgasproduktionen bidra till att balansera systemet. Därför ser vi att det finns fantastiska möjligheter.

Framför allt är vindkraften det som kan byggas ut i närtid. Det spelar jättestor roll om industrin ställer om till 2030 eller om den ställer om till 2035, till exempel. Eftersom det är summan av utsläpp över tid som avgör vår klimatpåverkan innebär en femårig försening av omställningen samlade utsläpp i atmosfären från flera år som sedan kommer att värma upp jorden i hundratals år.

Näringslivet visar också att de ser att förnybar energi, höga miljökrav och höga klimatkrav är en konkurrensfördel. De vill att vi ska ha en stark politik som säkerställer att vi har en socialt och miljömässigt hållbar grön omställning. Det är detta som stärker svensk konkurrenskraft. Då är förnybar elproduktion i närtid helt central.

Slutligen vill jag ställa en fråga om skogens kolinbindning. Sverige har nu ett miljömål, trots att regeringen har varit emot det. Vad kommer regeringen att göra för att öka kolinbindningen i skogen?

I detta anförande instämde Katarina Luhr (MP).

Anf. 144 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag fortsätter där jag slutade när tiden inte räckte till.

Jag tror att vi är eniga i detta. Vad vi måste få till är att få bort hinder som gör att vi inte får den mobilitet i arbetskraften som behövs, bland annat mellan oss nordiska länder. Vi har heller inte lagt några hinder för mobiliteten inom EU.

En annan sak är utbildning. Vi måste få folk att välja bland alla utbildningar. I dag är det kanske finare med akademiska utbildningar, men vi måste få fler att utbilda sig till rörmokare eller snickare och inse att vi behöver sådana. Det är lika fint som att läsa till lärare eller något annat. Vi behöver alla. Vi måste hitta vägar för att få människor att utbilda sig så att vi får folk till de yrken där det råder brist.

När det gäller kvalificerad arbetskraft och kompetensförsörjningen i norr måste vi ha ventiler där vi ser att det verkligen behövs och om det uppstår hinder. Men de som bor inom EU har fortfarande fri rörlighet. Där finns inga hinder – förutom möjligtvis inom utbildning, vilket jag nämnde tidigare. I Nordiska rådet jobbar vi för att få bort hindren mellan våra nordiska länder så att vi får mer mobilitet och få in fler i jobb.

Låt mig gå över till tillståndprocesserna. Elin Söderbergs parti har ju suttit i regeringen under de senaste åtta åren. Om jag inte minns fel gjorde vi fyra eller fem tillkännagivanden om tillståndprocesser under dessa åtta år. Till slut kom det två utredningar precis före valet i höstas. Ni har haft åtta år på er att göra något åt tillståndprocesserna. Men det skulle förvåna mig väldigt mycket om det inte är Miljöpartiet som har bromsat tillståndprocesserna eftersom det kom fem tillkännagivanden och man ändå inte gjorde något. Detta är mer värt att kritisera, fru talman.

Anf. 145 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Kjell-Arne Ottosson för hans tal och introduktionen till diskussionen och debatten.

Ledamoten tog upp flera saker i sitt inledningsanförande som vi socialdemokrater definitivt kan skriva under på, till exempel den positiva hållningen till den nya tekniken, bio-CCS, som är en viktig metod för att ta hand om de utsläpp som man inte kan fånga på annat sätt, och skogspolitiken. Vi skulle kunna samarbeta om flera delar av den. Där har Sverige en unik möjlighet.

När det gäller industrins omvandling liksom näringslivet i Sverige i stort har vi i dag ett väldigt modernt förhållningssätt. Många gånger är det företagsvärlden och svenskt näringsliv i alla dess delar men också indu-

strin som driver på utvecklingen och som verkligen vill se att Sverige tar ledartröjan.

Det har under de senaste månaderna funnits kritik mot den sittande regeringen. Ledamoten Ottossons egen partiledare är ju vice statsminister och ansvarig för näringspolitiken. Kritiken har varit att det saknas tydlighet om vart Sverige är på väg och huruvida ökade ambitioner och satsningar i klimatanda är den svenska hållningen.

Jag efterfrågar därför ett svar från ledamoten Ottosson om vilken syn han har på dessa frågor. Ska Sverige ta ledartröjan och höja ambitionerna för klimatpolitiken och leda Europa och därmed också det svenska näringslivet i en sådan riktning?

Anf. 146 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tackar Jytte Guteland för frågan.

Det är ingen tvekan om att vi ska ta på oss ledartröjan. Det har vi redan gjort. Samtidigt måste vi leda jobbet på ett sådant sätt att det blir attraktivt att följa efter. Om vi går på för raskt och för långt och man ser att omställningen inte håller ihop i de tre dimensionerna – ekologiskt, ekonomiskt och socialt – är risken att vi får någon form av gula västar även i Sverige. Men andra länder ser i så fall också att de inte kan gå samma väg eftersom den inte höll hela vägen fram.

Vi måste visa att vi med tillväxt klarar att ställa om på ett sådant sätt att det är kul att ställa om. Vi måste få en acceptans för omställningen. Om vi visar det får vi med oss omvärlden. Det är det som är vårt största jobb: att gå före på ett sådant sätt att vi får andra länder, även stora utsläppsländer, att ta efter. Det är då vi har gjort vårt jobb.

Vi måste verkligen komma ihåg att klimatpolitiken är global. Den stoppar inte vid Sveriges gränser. Vi har inga höga vallar eller murar som stoppar utsläpp från att komma vare sig ut ur eller in i Sverige. Därför är det jätteviktigt att vi är globala i vårt sätt att arbeta och får med andra länder på tåget. Det är helt avgörande om vi ska klara omställningen. Jag tror att Jytte Guteland och undertecknad är helt eniga om att vi måste göra det. Men som sagt: Glöm inte att det måste hålla ihop ekonomiskt, ekologiskt och socialt! Annars bär det inte hela vägen fram. Acceptansen är helt avgörande.

Anf. 147 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Fru talman! Jag påminner mig en debatt där Kjell-Arne Ottosson bjöd in mig till sitt parti. Jag vill returnera bollen och bjuder gärna in Ottosson till vårt parti, för väldigt mycket av det här inlägget kändes absolut som om det skulle kunna höra hemma i det synsätt som vi har som parti. Det handlar om att föra en modern politik för grön omställning, ta ledartröjan i EU och globalt och visa på hemmaplan vart vi ska i Sverige, så att näringslivet får tydliga spelregler. Betonandet av vikten av den sociala omställningen syntes också verkligen genomsyra Ottossons framträdande.

Detta är dock inte riktigt den hållning som den svenska regeringen har på området, vilket måhända är ett problem. Den svenska regeringen signalerar tvärtom otydlighet mot omvärlden, mot näringslivet och mot industrin när det gäller klimatpolitiken.

Fördelningspolitiken verkar dessutom vara ett minne blott i Sverige, detta i en tid när hushållen pressas hårdare än på mycket länge av vargavinter, energipriser av historiska mått och höga matpriser. Det är tuffa tider och ett läge som de svenska hushållen verkligen lider under. Men i den regering som Ottosson understöder med sitt mandat i riksdagen saknas fördelningsprofil.

Därför vill jag bjuda in ledamoten Ottosson till Socialdemokraterna. I annat fall tycker jag att det behöver vara lite tuffare tag från honom mot den egna regeringen.

Anf. 148 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tackar Jytte Guteland för inbjudan. Jag tror att jag stannar kvar i Kristdemokraterna, men det kanske är så att vi i stället ska sätta oss och ta en kaffe och prata om de här viktiga frågorna för att se hur vi ska kunna komma framåt. Det kanske kan vara mer fruktbart.

Tydligheten, som Jytte Guteland efterlyser, tycker jag skiner igenom ganska rejält. Vi är väldigt tydliga med att elektrifieringen är helt avgörande om vi ska klara omställningen. Förändringar i tillståndsprocesser är helt avgörande. Vi måste hjälpa näringslivet, för näringslivet vill och måste gå före; annars är de inte spelbara. Det bästa sättet vi kan hjälpa dem på är tillgång till ren el dygnet runt och året runt till konkurrenskraftiga priser samt förändrade tillståndsprocesser som gör att regelbördan minskar. Därmed inte sagt att vi ska få tillståndsprocesser som på något sätt äventyrar klimat och miljö. Men vi måste underlätta så att vi verkligen hjälper våra företag i omställningen och inte stjälper dem, som det är nu.

Som jag sa i IPCC-debatten vi hade för en månad sedan: ”Vill du gå snabbt fram, gå ensam! Vill du gå långt, gå tillsammans med andra! Vad hjälper det oss att vi vinner racet om övriga världen inte hänger med?” Här måste vi se till att vi alla når långt. Därmed måste vi kroka arm med andra länder och visa dem hur man ställer om på ett hållbart sätt. Det är så vi vinner kampen, inte genom att vi tar på oss en roll som hare och springer långt före de andra. Om man springer långt före de andra och tappar kontakten med dem vet de inte var de ska fortsätta. Det är alltså en grannliga uppgift att finna balansen. Vi jobbar verkligen för att den balansen ska hållas – ingen tvekan om det.

Anf. 149 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Hösten 2022 gick svenskarna till val. De valde att inte ge den tidigare socialdemokratiska regeringen förnyat förtroende. Klimatfrågan var mycket viktig i valet. Enligt den fullständiga Valu, som presenterades nyligen, var klimatfrågan den tolfte viktigaste frågan när människorna valde att rösta. Det är alltså en viktig fråga.

Genom Tidöavtalet fick vi en ny regeringskonstellation med majoritet i kammaren och med en ny inriktning på klimatpolitiken. Klimatpolitiken ska inte längre fokuseras på ineffektiva satsningar och politik som inte går ihop. Vi har sett miljardrullning till elcyklar och klimatterapi kombinerat med nedläggning av kärnkraft. Den här politiken gick inte ihop. Nu finns det hopp om en ny inriktning på klimatområdet som ska vara ambitiös och effektiv. Den ska styra mot att minska utsläppen, men inte på bekostnad av landsbygden, de areella näringarna eller de privata hushållen.

Detta arbete går inte över en natt, men vi ser redan leverans. Det klagas en del här i kammaren i dag på leveransen vad gäller tillståndprocesser, och där kan jag hålla med. Man har ju fått tjata om detta i flera mandatperioder här i kammaren. Men om man väntar ett år tror jag att man kommer att kunna se att väldigt mycket händer även på det här området. Saker och ting tar ibland lite tid. Bara under det första året för den här regeringen tror jag att mer kommer att ha hänt vad gäller tillståndprocesser än vad som hände under åtta år med socialdemokratisk regering. Vi kan sammanfatta det i höst.

Fru talman! Den mest uppmärksammade delen av den nya klimatpolitiken är att reduktionspliktslagstiftningen nu görs om fullständigt. I stället för en politik som hade lett fram till chockhöjningar av drivmedelspriserna varje år fram till 2030 kan hushållen, lantbruket, skogsbruket och andra företag nu se fram mot en kraftig sänkning vid pump nästa år.

Som företrädare för Sverigedemokraterna, som i motvind påpekat reduktionspliktens orimlighet såväl av kostnadsskäl som på grund av bristande miljönytta, är detta såklart särskilt tillfredsställande. Det finns inget forskningsmässigt stöd för att det på något sätt främjar klimatarbetet att ett mindre land i Europa ska dammsuga världsmarknaden på alla möjliga fetter för att tillverka bränsle till lätta transporter. Det här går helt emot den inriktning som bränsleforskare i världen har för biodrivmedel. Biodrivmedel har en mindre roll att spela, men de har inte en roll att spela där det är elektrifieringen som är nyckeln. Elektrifieringen kommer kanske inte att vara nyckeln för färjetrafiken. För flyget kan den vara det i viss utsträckning men inte fullt ut.

Fru talman! Några fakta kan vara på sin plats. Reduktionsplikten ledde fram till att Sverige fick världens högsta pris på diesel. Den skapade också en situation där vi under flera mandatperioder faktiskt fick se regeringar kompensera genom att sänka skatten på diesel. Reduktionsplikten trängde alltså undan skatteintäkter i miljardklassen. Reduktionsplikten skapade också brist på höginblandad HVO 100 och ökade kostnader under perioden till miljardbelopp för landets kollektivtrafik och andra företag som kanske känt behov av att snygga till sina hållbarhetsrapporter och fokusera på HVO 100 i stället för vanlig diesel.

Sedan har vi de faktiskt ökade kostnaderna för diesel, som genom lite snabb huvudräkning vid 5 miljarder liters dieselförbrukning per år kan sammanfattas till i alla fall åtskilliga tiotal miljarder sedan reduktionsplikten infördes. För detta, fru talman, fick vi ett utfall med snyggare nationella utsläppskalkyler, men enligt forskningen på området leder det inte fram till minskade utsläpp. Problemet är att tillgången på dessa råvaror är begränsad. Om man förbrukar väldigt mycket av de här råvarorna i Sverige kommer man att förbruka mindre av dem i andra länder. Det går inte att skala upp särskilt enkelt.

Jag kan ta några exempel. Vi använder väldigt mycket tallolja i dag för att tillverka HVO och göra drivmedel. Men då blir det mindre tallolja över till kemikalieindustrin som kanske gör bland annat förpackningar, till exempel chipspåsar. Man bidrar även till färg- och medicintillverkning.

Ersättningsprodukterna till tallolja är fossila, eller så använder man jungfruliga råvaror. De kommer kanske från raps. Där har forskningen visat att det inte är särskilt bra, eftersom det blir negativa markeffekter i en global kontext.

Att skaffa fram större mängd tallolja går inte utan att öka avverkningarna. Det gör att det finns väldigt små möjligheter att snabbt öka tillgången på den produkten. Det om talloljan. Det var bara ett stickspår.

Under flera år var den viktigaste råvaran i HVO palmoljebaserade råvaror. De har betydligt sämre värden för klimatet än vad fossil olja har. Nu dammsuger vi världsmarknaden på fetter från Asien.

Det är fetter som forskarna menar konsumeras i en utsträckning som kan överstiga utbudet, vilket kan tyda på felmärkning. Sannolikt är en del av de fetterna i stället jungfruliga oljor. Det är omöjligt att skilja dem åt.

Vi har också fått en situation där de allra sämsta råvarorna till biodrivmedel hamnar i de höginblandade biodrivmedlen. Till vilken nytta är detta?

Bristen på råvaror har lett fram till att vi får svensk etanol i reduktionsplikten. Bränslen som bidrar till minskade utsläpp i kalkylerna gynnas. Men i exempelvis E85 spelar det ingen roll. Där kanske vi kanske får amerikansk eller sydamerikansk etanol.

Vi får fetter från Asien av oklar kvalitet. De fungerar bra i kalkylerna för reduktionen. Men vi får palmoljebaserade produkter i HVO 100.

Herr talman! Den extrema svenska reduktionsplikten var skadlig ur alla aspekter. Den var skadlig för jobb och tillväxt, och skadlig för offentlig sektor. Vi såg till exempel att regionerna fick kraftigt ökade kostnader på grund av de ökade kostnaderna för HVO 100.

Den var skadlig för privathushållen. De tillsammans med företagen ser kanske i år ökade kostnader på grund av reduktionsplikten på 20 miljarder på grund av 5 miljarder liter förbrukad diesel.

Den bidrog inte heller till minskade utsläpp i världen. Vi styrde snarare om råvaror från andra marknader till Sverige. Det är råvaror som man inte kan skala upp hur som helst.

Herr talman! Mer behöver göras på klimatområdet, som man kan läsa om i Sverigedemokraternas klimatpolitiska motion. Vi talar där en del om klimatmålen. Vi ser nu att det har gått väldigt snabbt de senaste åren i Europa.

Vi har fått en ny klimatlagstiftning på EU-området. Det handlar om stora förändringar vad gäller utsläppshandelssystemet. Det handlar om Effort Sharing Regulation. Det är bördefördelningen när man fördelar de övriga utsläpp som ligger utanför utsläppshandeln.

Det handlar helt enkelt om att klimatpolitiken har gått från att vara någonting vi kan besluta om här i riksdagen till att bli någonting som dikteras av Europeiska unionen.

Det skapar också ett behov av att se över våra klimatmål. Av den anledningen vill jag yrka bifall till reservation 25. Den handlar just om att vi behöver ge den befintliga Miljömålsberedningen nya uppdrag så att vi kan se hur svensk nationell klimatpolitik i framtiden kan bidra på ett positivt sätt.

Herr talman! Det vore inte särskilt bra om vi har en politik som enbart styr mot att skyffla utsläpp till andra delar i Europa och att skyffla jobb och tillväxt tillsammans med utsläppen till andra länder i Europa utan att utsläppen totalt sett minskar.

Vi behöver se över de klimatpolitiska målen. Det är viktigt att fler partier är beredda att erkänna detta. Jag tror att de flesta ser anledning till att se över den nationella politiken när så väldigt mycket händer på europeisk nivå.

I detta anförande instämde Staffan Eklöf (SD).

Anf. 150 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Herr talman! I vilken ände ska vi börja?

Inledningsvis vill jag säga att vi i dag har en klimatpolitisk debatt med anledning av att vi står inför extremt stora utmaningar. Vi måste hejda klimatförändringen för att skydda befolkningen från klimatrelaterade risker. Vi måste också klimatanpassa hela samhället för att skydda befolkningen, verksamheter och fastigheter från klimatrelaterade risker.

I Martin Kinnunens anförande hör jag en lång rad argument mot olika klimatpolitiska förslag och inte minst reduktionsplikten. Men jag hör inte ett ord om vad Sverigedemokraterna vill göra för att hantera den enorma klimatutmaning vi står inför.

Inledningsvis undrar jag: Vill Sverigedemokraterna hantera klimatkrisen och minska utsläppen, eller accepterar man de fruktansvärda konsekvenser som klimatförändringen bär med sig för människors liv, hälsa och egendom?

När det gäller reduktionsplikten är det faktafel att det används palmolja. Det har vi fasat ut från biodrivmedlen. Det är också faktafel att forskningen säger att reduktionsplikten inte leder till några minskade växthusgasutsläpp. Det gör den.

Här görs också en jämförelse med var dessa bränslen kommer ifrån, var de importeras ifrån, deras utträningseffekter och så vidare. Till syvende och sist kokar det ned till att man ska jämföra hela värdekedjor.

Det är från att drivmedel produceras till att de används i fordonet. Då måste man titta på well to wheel och jämföra biodrivmedel i drift och fossil drift.

Det vi gör i dag är att vi importerar fossil energi. Det är fossila drivmedel. Det är oljefält, pipelines, transporter med oljetanker och raffinering som ger utsläpp. Sedan används de i fordon som ger utsläpp. Det är den jämförelsen som behöver göras.

Anf. 151 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Herr talman! När det kommer till biodrivmedel och reduktionsplikten måste vi göra analysen: Vad leder vår politik till? Vad gör vi för skillnad?

Om vi nu orsakar kostnader på 20 miljarder extra för företag och hushåll i Sverige varje år blir det på en tioårsperiod 200 miljarder kronor. Då måste vi ta reda på: Vad gör vi för skillnad?

Det är ingen hemlighet. Du kan tala med dina partikamrater i övriga Europa, eller många av dina egna partikamrater i riksdagen. Jag har talat med flera. Det är väldigt många även i ert parti som är djupt skeptiska till den stora användningen av biodrivmedel, även om de svenska miljöpartisterna har omfamnat den extrema biodrivmedelsinriktningen på politiken.

Elin Söderberg säger att det är felaktigt att vi använder palmolja i biodrivmedlen. Då ska man lyssna på vad jag sa för någonting. Det jag sa var

att i början av reduktionsplikten var palmoljebaserade produkter den viktigaste råvaran. Så är det inte längre.

Däremot har palmoljebaserade produkter flyttat över till HVO 100, det höginblandade biodrivmedlet. Alla som åker med en buss i kollektivtrafik någonstans i landet kommer exempelvis att göra det i en buss som kör på höginblandade drivmedel.

Där har vi i stället fått de palmoljebaserade produkterna, eftersom det är brist på råvarorna. Reduktionsplikten styr i varje fall mot att vi får lite bättre råvaror. Men de kraven finns inte för de höginblandade.

Man har styrt de allra fulaste, de sämsta biodrivmedlen, till de höginblandade just på grund av att reduktionsplikten har slukat så mycket. Det är en dålig politik.

Det svenska myndigheter gör när de utvärderar reduktionsplikten är att de gör det utifrån kalkylerna. Jag erkänner att de ser mycket snyggare och finare ut på grund av reduktionsplikten. Det är sant. Men om man tittar på det ur ett globalt perspektiv får man inte den bilden.

Anf. 152 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Herr talman! Jag noterar att jag inte får något svar från Martin Kinnunen och Sverigedemokraterna om man accepterar konsekvenserna av klimatförändringen när man inte presenterar en politik för att minska utsläppen och anpassa samhället till de klimatrelaterade riskerna.

Jag undrade också: Om Sverigedemokraterna är så emot reduktionsplikten, är man då också emot bioenergiuppvärmningssektorn? Ser inte Sverigedemokraterna nyttan och möjligheterna av att vi bygger upp värdekedjor för produktion av biodrivmedel i Sverige?

Det stärker svensk krisberedskap om vi kan producera drivmedel till transportsektorn inom landet. I dag importerar vi fossil energi för hela transportsektorn från länder som man kan ifrågasätta. Detta går via transportkedjor som har riskfyllda förhållanden. Varje led i den fossila produktionskedjan genererar massiva utsläpp av växthusgaser i varje land som den passerar, och det blir sedan fossila utsläpp här i Sverige när vi kör på de fossila drivmedlen.

Sverigedemokraternas politik leder till att vi ökar beroendet av import av fossila bränslen från andra länder. Vi ökar utsläppen i Sverige och ökar då också utsläppen i alla länder som följer denna värdekedja. I stället hade vi kunnat bygga upp en produktion av inhemska drivmedel som stärker svensk krisberedskap, skapar affärsutveckling här i Sverige och minskar våra utsläpp.

Anf. 153 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Herr talman! Vad gäller krisberedskapen finns det inte någon möjlighet att inom överskådlig framtid – de närmaste 10–15 åren – försörja Sverige med hjälp av enbart biodrivmedel. Så småningom kommer vi att få se en elektrifiering av fordonssektorn, och det är det som är framtiden. Det är så jag säger att vi ska minska utsläppen från transporter. Vi kommer att elektrifiera detta.

Det finns inte något slags fantastisk genväg, utan vill man ha mer biodrivmedel får man betala väldigt mycket pengar och driva på markanvändningen i den övriga världen med ökade utsläpp som följd.

Herr talman! Sverigedemokraterna gillar biodrivmedel. Vi är positiva till alla de biogasstöd som vi har, och vi har faktiskt ingenting emot biodrivmedel. Man ska komma ihåg att Sverigedemokraterna föreslog en reduktionsplikt på 5 procent under tidigare mandatperioder. I dag står vi såklart bakom förslaget på 6 procent. Detta innebär att vi väldigt tidigt visade att vi inte har någonting emot biodrivmedel. Men man måste anpassa dem till en rimlig nivå – något som mer liknar den som de flesta länder i världen har.

I Tyskland kan vi se hur De gröna driver på för att minska inblandningen just för att de är oroade över hur dåliga biodrivmedel riskerar att driva på utsläppen av växthusgaser. Vi vill inte heller ha en sådan situation; mitt parti är också oroade över vad en sådan här extrem biodrivmedelspolitik kan leda fram till. Vi behöver vara mer lagom på biodrivmedelsområdet. Men Sverigedemokraterna har ingenting emot biodrivmedel – absolut inte. Och vi har absolut ingenting emot att vi använder biomassa till vår uppvärmning i Sverige.

Elin Söderberg nämnde klimatanpassning och hur vi tar höjd för eventuella risker och sådant. Vi har faktiskt en klimatanpassningsstrategi som alla partier har ställt sig bakom, och myndigheter, kommuner och stat jobbar tillsammans i de här frågorna. Än så länge är det ingen som har påpekat något enormt behov av hundratals miljarder för att lösa något slags krisartad situation, utan det är ett pågående arbete.

Anf. 154 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Herr talman! Tack till Martin Kinnunen för inlägget i debatten! I debatten slås jag av – och jag tror att de flesta slås av det – att Sverigedemokraterna har något slags känsla relaterad till biodrivmedel. Huruvida den känslan är varm eller kall återstår för svenska folket att bedöma, men jag tror att många av oss känner att den inte är så enormt varm. En stor del av inlägget handlade just om biodrivmedel och då ofta med en problemformulering före eller efter.

Det är svårt att förstå hur det kommer sig att man vevar från regeringsunderlaget på det här sättet när det gäller just reduktionsplikten. Det är svårt att förstå mot bakgrund av vad branschen själv säger är orsakerna till höga drivmedelspriser, då det ofta relateras till en svag krona, till geografi och till kyla och inte alls till reduktionsplikten. Det är också svårt att förstå när man tittar på dieselpriiserna, som ju har fluktuerat mellan 28 och 21 kronor och inte alls har reagerat på reduktionsplikten.

Man kan dessutom titta på vårt grannland Finland, som har gjort den resa som Sverigedemokraterna vill göra. Där har den inte alls inneburit den prisförändring som Sverigedemokraterna ville ge sken av skulle inträffa.

Man undrar därför om Sverigedemokraterna vill föra de svenska hushållen bakom ljuset och vilseleda ekonomiskt utsatta grupper. Eller vad är det annars som motiverar denna fajt mot reduktionsplikten?

Anf. 155 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Herr talman! Nu är det andra gången jag hör Jytte Guteland påstå att vi inte kommer att få sänkta priser när reduktionsplikten sänks. Jag vet inte om det beror på okunnighet eller dumdristighet.

Vi kommer att få se facit ganska snart. Det är inte så många månader kvar tills vi kommer att ha en betydligt rimligare reduktionsplikt, och då kommer vi så småningom att få se facit. Det kommer kanske att visa sig det första halvåret, eller det första året, var vi hamnar. På kort sikt är det svårt att förutse exakt vad som händer på marknaden med tillgång och efterfrågan.

Herr talman! Vi har såklart träffat branschen under de månader som föregick förslaget om en förändring av reduktionspliktslagen. Vi har träffat exempelvis Drivkraft Sverige, som är den stora branschorganisationen. De har gjort inspel om att de också ville sänka reduktionsplikten, och de har visat upp en kalkyl för hur mycket lägre priset skulle bli om man sänkte enligt deras förslag.

Nu har vi ett förslag där vi sänker betydligt mer, men jag vill säga att det är ställt bortom allt rimligt tvivel att vi kommer att få en sänkning av priset. Skulle vi inte få det har vi facit nästa år, men eftersom alla bedömare i branschen tror detta är jag ganska övertygad om att det blir så.

Sedan kan man diskutera exakt hur många kronor det blir, och det var väl det som var diskussionen som presenterades på DN Debatt. Artikeln i DN Debatt fokuserade på vad prisskillnaden skulle bli med vårt förslag till ny lag och med den lagstiftning som redan finns. Enligt branschens kalkyl skulle vi då få se en sänkning med mer än 5 kronor. Men det är inte 5 kronor mot läget i dag.

Anf. 156 JYTTE GUTELAND (S) replik:

Herr talman! Tack för redogörelsen från ledamoten Kinnunen! Den som lever får se. Jag tror att det blir mest obehagligt för Sverigedemokraterna att uppleva vad som kommer att hända med prisbildn.

Framför allt kommer det att bli obehagligt för svenska folket att se att regeringsunderlaget inte medger att regeringen kan ha en ambitiös klimatpolitik. Men för de allra flesta i svenska folket tror jag inte att det kommer som en överraskning att detta är den hållning som Sverigedemokraterna har i klimatpolitiken.

Däremot tror jag att det har funnits en förväntan på att det ska vara en politik som driver på för social rättvisa, för det är den bild som Sverigedemokraterna vill ge av sig själva. Likaväl som regeringen sitter i knät på Sverigedemokraterna när det gäller ambitioner i klimatpolitiken verkar det som att Sverigedemokraterna sitter i knät på regeringen när det handlar om social rättvisa.

Vi socialdemokrater ser kopplingen mellan klimatpolitiken och en stark fördelningspolitik med satsningar i en tid som är tuff för hushållen. Så kan man se till att de tar sig igenom det här och kan fortsätta med sina aktiviteter för barnen och se till att det är möjligt att leva det liv man förtjänar i det här landet. Vi för fram satsningar som höjda barnbidrag. Över huvud taget är hela vår inriktning just nu att hjälpa barnfamiljer och andra i vårt avlånga land att klara av krisen.

Det är en förutsättning för en bra klimatpolitik att vi också har en socialt rättvis politik. Men här har Sverigedemokraterna fullständigt abdikerat till förmån för den borgerliga regeringen med statsministern i spetsen. Jag skulle vilja säga att det snarare är Sverigedemokraterna som sitter i knät på Moderaterna när det gäller detta.

Jag skulle vilja höra hur ledamoten Kinnunen ser på det här bekymret. Hur ska man kunna se väljarna i ögonen när man så tydligt har abdikerat när det gäller social rättvisa?

Anf. 157 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Herr talman och Jytte Guteland! Vi får se nästa år hur det blir. Men jag vill påminna ledamoten om att även vår ansvariga myndighet har påpekat att reduktionsplikten gjorde bränslet dyrare.

Hela systemet är uppbyggt på detta sätt. Det är därför det finns en reduktionspliktsavgift som på något sätt ska kunna bidra till att sätta stopp, och det är reduktionspliktsavgiftens nivå som också bidrar till hur mycket dyrare det blir.

Nu var det mycket prat om vem som sitter i vems knä. Jag vet inte om Socialdemokraterna också sitter i vårt knä, för när jag jämför budgetmotionerna kan jag inte se att det är jättestor skillnad. Det som skiljer vår budget och Socialdemokraternas budget är närmast felräkningspengar. Det är inte många miljarders skillnad.

Som jag redogjorde för i min tidigare replik accepterar ju Socialdemokraterna de flesta förändringarna på klimatområdet. De flesta budgetposterna vill man inte förändra i någon större utsträckning. Man hade den stora satsningen på busskort till skolungdomar, en satsning som redan finns i regionerna och som rimligtvis inte skulle förändra utsläppsnivåerna i samhället nämnvärt.

Det finns ingen uppbackning i politik till de stora orden om social orättvisa och en klimatpolitik som går fullständigt åt helsike. Det backas inte upp av den konkreta politiken. Vad vi ser är en tuff och hård retorik, men de egna förslagen lyser fortfarande med sin frånvaro. Det är mest prat och lite verkstad.

Anf. 158 HELENA GELLERMAN (L):

Herr talman! I dag debatterar vi klimatfrågor.

När vi debatterar klimatfrågor här i kammaren beror fokuset i hög grad på vilket utskott i riksdagen som har hand om ärendet. Näringsutskottet har energifrågor och företagsfrågor, trafikutskottet har transportfrågorna och miljö- och jordbruksutskottet har mer fokus på klimatmålen och de mer naturnära klimatfrågorna som kolsänkor och biobränslen. Men när vi pratar om klimatfrågor måste vi se det som ett helt system. Ska vi nå våra mål måste vi orka se helheten, hur de olika delarna samverkar och var de svaga länkarna är.

Liberalernas klimatpolitik utgår från fem viktiga principer:

1. Förorenaren ska betala. Alla verksamheter ska betala för sina klimatkostnader. Med våra styrmedel fokuserar vi på utsläppen. När andra partier exempelvis vill minska antalet flygresor vill vi utveckla ett fossilfritt flyg och premiera elflyg och fossilfria bränslen.
2. Klimatomställning måste ske i en växande ekonomi. All omställning kostar pengar – enorma pengar – åtminstone initialt. Därför är ekonomisk tillväxt nödvändig för att klara kostnaden. Det är länder med sämre ekonomi som ligger efter i klimatomställningen. Därför måste företagen tjäna pengar för att klara omställningen.

3. Handel, teknikutveckling och entreprenörskap är förutsättningar för att klimatarbetet ska lyckas. Vi liberaler är teknikoptimister, inte minst jag själv. Vi tror att klimatmålen är nåbara om vi frigör innovationskraften. Den största påverkan på klimatutsläppen är exporten av svenska produkter producerade med liten klimatpåverkan – den ger tillväxt hos oss och sänker samtidigt utsläppen globalt. Svenskt Näringsliv har gjort en utredning där man säger att man sparar 26 miljoner ton varje år på den svenska exporten. Det är mer än hälften av de utsläpp vi har i Sverige. Till det kan man lägga att de nya metoder som utvecklas av företag bör exporteras för att man ska kunna tillgodogöra sig dem i motsvarande verksamheter i utlandet.
4. Vi ser också att det är mycket viktigt att utveckla det internationella samarbetet. Klimatutsläppen är gränslösa. Sverige behöver arbeta på global nivå och främst genom EU. EU är världens viktigaste miljöorganisation. Regeringen har som ordförande i EU nu under våren rott det stora klimatpaketet Fit for 55 i hamn. Inte minst de senaste delarna är viktiga: AFIR och ReFuelEU Maritime och Aviation. Fit for 55 är ett viktigt steg för att samma regler ska gälla i hela Europa. Vi ska också använda EU som hävstång för att driva på den globala klimatomställningen.
5. Det är förändringar av hela system som är viktigast för klimatomställningen, där sedan det individuella beslutet påverkar. Förändringen av hela systemet är starkt kopplad till våra företag. Som exempel kan vi se på övergången från fossildrivna fordon till laddbara fordon. Det måste finnas laddbara fordon, laddinfrastruktur och stabil elförsörjning till rimliga priser innan individen väljer ett laddbart fordon.

Med dessa fem principer är det lätt att ta ställning i olika frågor för att vi ska nå våra klimatmål. När man tittar på klimatomställningen ur ett systemperspektiv är den viktigaste förutsättningen för klimatomställningen en leveranssäker elförsörjning. Den gamla regeringen har genom sin förtida nedläggning av 50 procent – sex av tolv reaktorer – av våra kärnkraftverk ryckt undan en stor del av förutsättningarna för klimatomställningen under det närmaste decenniet. Det äventyrar leveranssäkerheten av elenergi och försätter därmed rent generellt företag och många tusentals jobb i fara. Vi får företag som inte expanderar och företag som inte ens vågar etablera sig och skapa nya jobb.

Ska vi klara klimatomställningen måste vi ha fossilfria alternativ och helst helt utsläppsfria alternativ, som elen. Med nedläggningen av kärnkraftverken fördröjde den förra regeringen omställningen med många år. Vår regering försöker nu reparera skadan och har nyligen tagit beslut om två nya vindkraftsparker utanför västkusten. Det är bra. Men vi ska vara på det klara med att dessa två parker motsvarar bara ett av de kärnkraftverk som den förra regeringen lade ned. I stället för att vi skulle kunna få ett stort tillskott med el till västkusten återställer vi bara delvis den situation som fanns 2018 innan den förra regeringen lade ned de två kärnkraftverk som fanns på Ringhals. Hade den förra regeringen verkligen varit för klimatet hade partierna inte lagt ned kärnkraften.

I dag har vi vatten-, vind- och solkraft tillsammans med kärnkraft. Vi behöver fördubbla vår elproduktion till 2040. Ska vi ha en stabil elförsörjning och klara klimatomställningen genom att göra oss oberoende av fossil energi behövs kärnkraften. Jag är glad att få tillhöra en regering som ser detta och satsar på alla energislag.

Med energiproduktionen och bränsleproduktionen som plattform är den liberala klimatpolitiken inriktad på följande områden:

Först och främst vill vi eliminera utsläppen av fossil koldioxid. Att mentalt vara inställd på att få bort alla utsläpp i stället för att bara prata om att minska dem ger ett annat tidsperspektiv. Alla verksamheter måste agera nu. Vägtransporterna står för över 90 procent av utsläppen inom transportområdet, och här är elektrifieringen svaret. Det som hindrar elektrifieringen är tillgången till laddinfrastruktur där man bor, arbetar och reser. Här satsar regeringen stort med 4 miljarder för att öka takten. Naturligtvis behövs biobränslen till befintliga fordon under omställningen.

EU ETS-systemet är viktigt som styrmedel mot klimatmålen, där nu sjöfarten och vägtransporterna ingår. Det nya systemet Fit for 55 med dess olika delar driver bland annat på utvecklingen av nya fossilfria bränslen och infrastruktur för laddning och fossilfria bränslen.

Företagen behöver få bort sitt beroende av fossila insatsvaror och fossil energi, där många lösningar blir specifika för respektive företag. Vi vill minska utsläppen av metan och lustgas. Därför vill vi bland annat driva på biogasproduktionen, baserat på bland annat gödsel från boskap, som annars skulle ge metanutsläpp. Det finns också intressant forskning när det gäller foder till kor för att minska deras metanutsläpp.

Liberalerna vill bygga upp en kapacitet för negativa utsläpp av koldioxid. Genom att fånga in den koldioxid som bildas vid förbränning av biomassa kan vi åstadkomma negativa utsläpp. Potentialen är stor i Sverige, då det finns ett stort antal punktkällor av biogen koldioxid där det skulle vara effektivt att fånga in gasen. Vi vill samtidigt bygga upp en marknad så att verksamheter som har svårare att ställa om ska kunna köpa in sig i koldioxidinfångning under sin omställning.

Liberalerna vill minska naturlig avgång och öka naturligt upptag av klimatgaser genom klok markanvändning. Det är rationellt att genomföra omfattande nettoupptag av koldioxid i Sverige för att klara EU:s mål inom ESR. Vi vill också återvåta torvmarken för att minska utsläppen och fasa ut torvbrytningen.

Liberal klimatpolitik innehåller en rad åtgärder för att vi ska göra oss oberoende av fossil energi och sänka koldioxidutsläppen. I detta inlägg har jag fokuserat på principer och några specifika områden som har potential när det gäller att kraftigt minska utsläppen.

Jag är glad att tillhöra en regering som tar ett helhetsgrepp om klimatpolitiken, en klimatpolitik som går hand i hand med energipolitiken.

Anf. 159 STINA LARSSON (C) replik:

Herr talman! Jag tackar för anförandet. Miljö- och klimatministern har sagt att klimatpolitiken ska vila på tre ben. Ledamoten här presenterade fem delar. Oavsett detta är elektrifieringen en stor del av det som regeringen lyfter fram. Man ska satsa på laddstolpar och laddinfrastruktur. Men jag ser inte att det räcker. Vi måste se till att få ut fler elbilar i trafik och ändra

avgaserna från de övriga lastbilarna och bilarna. Annars kommer vi inte att nå klimatmålen.

Om Centerpartiet hade fått bestämma hade vi återinfört klimatbonusen. Många familjer som vill göra rätt för klimatet kände sig lurade när regeringen över en natt stoppade detta. Och nu har de inte längre råd med klimatsmarta alternativ. Den plötsliga avvecklingen har mötts av stark kritik från många håll. Dessutom ska regeringen nu sänka inblandningen av biodrivmedel.

Jag blir lite förvirrad. Vad tycker Liberalerna egentligen i fråga om reduktionsplikten? Tongångarna var nämligen lite annorlunda i valrörelsen jämfört med den linje som Liberalerna och regeringen nu förespråkar.

Vad är egentligen en effektiv klimatpolitik? Om man inte ser till att fler människor prioriterar elbilar måste utsläppen minska på något annat sätt. Jag känner till två sätt. Antingen blandar man in annat drivmedel i tanken – där är reduktionsplikten ett viktigt verktyg – eller så får man helt enkelt köra långsammare och sänka hastigheten.

Hur ska vi konkret göra för att uppnå klimatmålen till 2030? Det är inte så lång tid till dess.

Anf. 160 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag tackar för frågan. Detta är ett av mina hjärtebarn. Jag sitter i trafikuskottet, och jag har jobbat inom transportområdet med personbilar i 35 år. Just denna omställning går väldigt fort – vi behöver byta ut hela fordonsflottan på ungefär 15 år. Detta kräver enorma satsningar för alla bilföretag men även för samhället för att skapa förutsättningar. Det handlar om det som jag nämnde i mitt anförande – tillräckligt med el och distributionsnät men också laddinfrastruktur.

När det gäller till exempel klimatbonusen drev jag på. Jag tyckte att det var en väldigt viktig del när försäljningen av laddbara bilar låg väldigt lågt. Men när försäljningen av laddbara bilar står för 50 procent eller över 50 procent av försäljningen ska staten inte fortsätta att pumpa in pengar. Vi lade 7 miljarder förra året. Vi lägger 7 miljarder i år på den tidigare försäljningen. Det är enorma pengar.

Även med klimatbonusen kostade en elbil väldigt mycket pengar. Det viktiga är att vi ser till att vi får ut väldigt många bilar på marknaden. Det handlar om att vi får ut många begagnade bilar, för det är först när vi har en stor begagnatmarknad som vi kommer att ha laddbilar som det stora flertalet människor har råd att köpa. Vi följer försäljningen av bonusbilar för att se: Är det den ekonomiska krisen som minskar försäljningen av elbilar, eller är det rakt över? Men det är viktigt att vi håller uppe tempot för att kunna byta ut fordonsflottan.

Jag får återkomma med svar på den andra frågan.

Anf. 161 STINA LARSSON (C) replik:

Herr talman! Ja, vi pratade om elektrifieringen, och jag hoppas att le-damoten kan återkomma till hur man ser på reduktionsplikten.

I anförandet har Liberalernas representant pratat om helheten. Tidigare har man också pratat om att det ska vara en effektiv klimatpolitik. Men jag ser inte detta i det som regeringen levererar i dag. Jag ser inte att man satsar på exempelvis cirkulär ekonomi. Man prioriterar inte avfallshanteringen eller satsningen på järnvägar. Det är ju en helhet i klimatomställningen.

Jag kan i stället konstatera att regeringen tillsammans med Sverigedemokraterna har kommit överens om flera punkter som påverkar klimatet negativt. Detta med klimatbonusen är ett exempel. Men det handlar också om detta med underhåll av järnvägar och satsningar på infrastruktur på annat sätt. Det finns alltså förslag som i stället ökar utsläppen.

Var finns förslagen för den gröna omställningen, som kan göra att näringslivet faktiskt får det stöd som det behöver för att kunna ta kommandot i den gröna omställningen? Det gör det faktiskt till viss del. Men politiken kan göra mer.

Jag vill upprepa frågan kring reduktionsplikten. Och hur ska man göra konkret för att nå utsläppsmålen till 2030?

Anf. 162 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag ska vara lite snabbare med svaren på frågorna.

Jag var med och förhandlade om den reduktionsplikt som gällde tidigare. I den förhandlingen var jag mycket tveksam till det elektrifierings-scenario som man utgick från – man tog ett basscenario. Jag sa att man skulle gå på det högsta eftersom det kommer att gå väldigt fort i denna omställning. Jag tror att vi inom ett halvår hade slagit det högsta scenariot. Omställningen när det gäller elektrifieringen går alltså väldigt fort.

Dessutom var en annan farhåga att produktionen av biobränslen inte skulle kunna ske i den takt som vi ville blanda in dem. Därmed skulle pumppriset bli mycket högre. Och det skulle slå väldigt hårt mot många, kanske framför allt ute i landet, som är väldigt beroende av sina bilar. Där har det också blivit så. Sedan har kriget i Ukraina gjort att priset blivit ännu högre.

Vi är väldigt positiva till reduktionsplikten, men vi hade velat se en lägre kurva från början.

Ledamoten tar upp att vi skär ned i fråga om järnvägen. Det vi har gjort är att vi har sagt nej till nya stambanor. Vi behåller de tre delar av stambanorna – jag tror att det är detta som ledamoten menar – som fyller ett behov. Dit går 200 miljarder. De andra 200 miljarderna vill vi satsa på andra sträckor, till exempel Norrlandssträckan och sträckan mellan Göteborg och Alingsås, så att Göteborgs hamn kan få ut sitt gods. Det finns en lång rad satsningar inom järnvägen som snabbt kan ge klimatsänkningar i stället för den långsiktiga nya stambanan, som kanske blir klar någon gång efter 2050.

Anf. 163 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Herr talman! Jag har en kort första fråga, Helena Gellerman. Norrlandssträckan – är det Ostkustbanan, Norrbottenbanan, Inlandsbanan eller något annat? Det undrar jag.

Helena Gellerman nämnde fem principer för Liberalernas klimatpolitik. Om jag uppfattade det rätt handlade det om att förorenaren betalar, klimatomställning i en växande ekonomi, innovation, internationellt samarbete och förändringar av hela systemet.

Förra mandatperioden samarbetade Liberalerna med Miljöpartiet med flera i januariavtalet. Vi jobbade då med alla dessa fem områden. Vi jobbade med de principerna och med att ta kliv framåt och förbättra.

Liberalerna har valt att samarbeta med Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna och sänker nu koldioxidskatten för kraftvärme och skatten på fossila drivmedel i transportsektorn och förändrar reseavdraget så att det ger mer till fossilbilism och missgynnar hållbart resande. Listan är lång över hur man gör det billigare för förorenaren och dyrare och svårare för alla människor i landet som kämpar med klimatomställningen och som vill göra rätt och bidra till en positiv och hållbar samhällsutveckling.

Mot denna bakgrund är min första fråga: Varför valde Liberalerna att sätta sig i denna regeringskonstellation och gå emot de principer som de själva säger att de står för?

Anf. 164 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag tackar för mycket relevanta frågor.

Jag bor i Västsverige och pratar mycket med Göteborgs hamn, och jag har även varit i Sundsvall, Skellefteå och Luleå och talat om deras behov. Sträckan mellan Göteborg och Alingsås behövs verkligen för att de ska kunna få ut sitt gods via järnväg och sedan ut via Göteborgs hamn.

Järnvägssträckningarna längs Norrlandskusten är oerhört viktiga för att vi ska klara klimatet och inte få alltihop på lastbil. För mig är detta en självklarhet, och vi står bakom de båda sträckningar – Norrbotniabanan och Ostkustbanan – som ledamoten specifikt tog upp.

När det gäller varför vi valde att sätta oss i denna regering är svaret enkelt, och jag ägnade en stor del av mitt anförande åt det: energipolitiken. Vi pratar hela tiden om klimatpolitiken och att det är viktigt att få bort den fossila energin, men vad ska vi ersätta den med?

Det måste vara ren elproduktion till vätgas men även direktverkande el till olika delar, men den politiken röstade den förra regeringen bort. Man har röstat bort kärnkraftverk, och utan kärnkraften klarar vi inte en stabil elförsörjning. Jag är för både sol-, vind-, vatten- och kärnkraft, men det var inte den förra regeringen. Det viktiga är att få till energiförsörjningen.

Anf. 165 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Herr talman! Jag tackar för svaret. Jag delar helt uppfattningen att Norrbotniabanan och Ostkustbanan är jätteviktiga och måste byggas ut snabbt.

Det är intressant att få ett tydligt besked här om att man har valt att acceptera ökade fossila utsläpp därför att man vill ingå i samarbetet med Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna och för att kärnkraften ska byggas ut.

Då blir min följdfråga: Tycker Liberalerna att det är bättre att vi har mer kärnkraft och mer fossila utsläpp? För det är vad regeringen driver. Det är en politik som aktivt ökar växthusgasutsläppen i Sverige, som ökar beroendet av fossil energi i transportsektorn, som inte levererar de förutsättningar som industrin behöver för sin klimatomställning, som inte främjar utbyggnad av snabb elproduktion som kan komma på plats i närtid och som inte främjar energieffektivisering som kan frigöra el i närtid och bidra till omställningen, som är en kamp mot klockan.

I stället väljer man att satsa på kärnkraft, som någon gång i framtiden kan producera el, medan man helt försakar klimatpolitiken. Detta kommer att leda till att vi i framtiden får mer kärnkraft, ökade utsläpp och förvärrade klimatrelaterade risker som hela befolkningen har att hantera. Det är tydligt att Liberalerna har gjort denna prioritering därför att man gärna vill se kärnkraft.

Anf. 166 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag blir fascinerad när jag lyssnar på debatten här i dag där ledamöter från de förra regeringspartierna säger att den nuvarande regeringen misslyckas med att skaffa fram en massa energi, när man själv under den förra mandatperioden tog bort ofantliga mängder fossilfri energi i form av kärnkraftverk.

Nu har regeringen tagit beslut om två vindkraftsparker, men de motsvarar bara ett av de kärnkraftverk som ni tog bort under den förra mandatperioden, Elin Söderberg. Ändå står ni tillsammans med Socialdemokraterna och frågar varför vi inte skyndar på. Vi får ju ta konsekvenserna av er konstiga klimatpolitik. Om ni vill byta ut fossil energi måste ni ju se till att det finns någon annan energi. Och så plockar ni bort den energin! Jag förstår inte riktigt hur det går ihop.

Jag kommer som sagt från Västsverige. När det gäller omställningen där är det el man vill ha, men det råder en otrolig osäkerhet i Västsverige nu – i fordonsklustret i Göteborgs hamn. Varifrån ska man få el när ni har tagit bort de två kärnkraftsreaktorerna i Ringhals?

Northvolt vill påbörja produktion av batterier 2025, men de är jättesäkra på om de kommer att ha tillräckligt med el för att starta sin produktion. Det handlar om otroligt många arbetstillfällen.

Göteborgs hamn vet inte om de kan gå i land med sin satsning på klimatomställningen och erbjuda landström, för de har inte el. Just därför har vi valt att satsa på den här regeringen, för vi måste skapa ett fundament för klimatpolitiken.

(Applåder)

Anf. 167 KAJSA FREDHOLM (V):

Herr talman! Vi befinner oss i en klimatkris. Klimatfrågan är både akut och komplicerad, och vi har ungefär sju år på oss att vända klimatkrisen.

IPCC:s senaste rapport visar att många klimateffekter har förvärrats de senaste åren. Det varmare klimatet påverkar oss nu mer än någonsin. Förra sommaren var rekordvarm i Europa med temperaturer på över 45 grader, och redan nu ser vi tecken på att den här sommaren kan bli en av de varmaste, med torra och dödsfall. Det kommer även att påverka vår livsmedelsproduktion.

I en tid då världen behöver kraftsamla för att möta klimatutmaningen behöver Sverige öka de svenska klimatambitionerna. Vänsterpartiet eftersträvar att länder, regioner och människor ska hålla sig inom ett rättvist miljöutrymme, det vill säga den mängd resurser som vi kan använda utan att tvinga andra människor att använda sig av en mindre mängd resurser.

Herr talman! Tanken om ett rättvist miljöutrymme har två beståndsdelar.

Den första delen är den grundläggande utgångspunkten att det finns ett givet miljöutrymme som vi människor har att röra oss inom. Vi har bara en jord med vissa givna ekologiska gränser. De ramarna kan inte tänjas hur som helst, utan vi måste se till att leva inom dem. Om vi lever över ett givet miljöutrymme och över ett ekosystems bärkraft drabbar det oss själva men även andra länders invånare och kommande generationer. På samma sätt drabbar tidigare generationers överskridande av ramarna oss i dag.

Den andra delen av det rättvisa miljöutrymmet är frågan om rättvisa. Om man tror på alla människors lika värde borde tillgången till pengar inte vara grunden för en fördelning av världens resurser.

Jorden är vårt gemensamma arv och borde då också förvaltas på det sättet. Men i dag är det de människor, företag och länder som har mycket pengar som lägger beslag på en långt större andel av det totala miljöutrymmet än vad fattiga människor eller länder gör. Det är inte rättvist. Det behövs politiska beslut för att rika länder ska minska sin miljö- och klimatpåverkan och för att fattiga länder ska få möjlighet att utvecklas.

Herr talman! Vänsterpartiet strävar efter klimaträttvisa. Det betyder att vi tittar specifikt på klimatförändringen utifrån ett rättviseperspektiv och på vem som påverkar respektive drabbas av klimatförändringen.

Situationen i världen i dag kan betecknas som djupt orättvis utifrån ett klimaträttviseperspektiv. Det kapitalistiska systemet resulterar i att jordens resurser fördelas extremt ojämnt mellan klasser, mellan rika och fattiga länder samt mellan kvinnor och män. Världens rika har orsakat klimatförändringen och har fortfarande störst påverkan på klimatet.

Enligt den globala hjälporganisationen Oxfam släpper den rikaste procenten ut dubbelt så mycket som den fattigaste hälften av världens befolkning. De som drabbas hårdast är världens fattiga människor. Utifrån ett klimat- och rättviseperspektiv är det, vilket även slås fast i FN:s klimatkonvention, de rika länderna som har det historiska ansvaret för klimatförändringen och som nu även har det största ansvaret för att minska sina utsläpp. Dessutom måste de rika länderna ge stöd till de fattiga länder som drabbas av klimatförändringen.

För Sveriges del, herr talman, är det låg- och medelinkomsttagare som släpper ut minst växthusgaser i Sverige. De med högre inkomster släpper ut mer, och den rikaste procenten i Sverige har till och med ökat sina utsläpp dramatiskt.

De flesta i Sveriges befolkning vill att politiken ska ta ansvar och komma med de lösningar som krävs för att klara av de klimatmål vi har beslutat om. Och det bevisas i forskningen att klimatomställningen behöver vara rättvis för att kunna accepteras och genomföras. Det är förorenaren som ska betala mest. Det är de som släpper ut mest som behöver göra de största utsläppsminskande förändringarna. Och för det krävs en systemförändrande politik.

Vänsterpartiet är berett att kliva fram och ta det ansvar som krävs. Det är självklart att samhällets åtagande i klimatpolitiken behöver stärkas, inte minskas. Det går inte att komma ifrån att det krävs stora statliga investeringar. Elproduktion och överföringskapacitet behöver öka dramatiskt. Vi behöver ställa om bilparken. Vi behöver satsa mycket mer på kollektivtrafik och järnväg. Vi vet att våra bostäder behöver bli mer energieffektiva. Och vi behöver satsa stort på naturbaserade lösningar.

Med Vänsterpartiets klimatpolitik blir framtiden bättre för det stora flertalet. Det skulle innebära bättre bostäder och en trevligare boendemiljö, billigare och bättre kollektivtrafik samt lägre priser på el. Och omställningen skulle även ge fler välbetalda jobb.

Ja, listan kan göras lång med de livsstilsförbättringar som vår klimatpolitik skulle innebära för det stora flertalet.

Jag yrkar bifall till reservation 17.

Anf. 168 STINA LARSSON (C):

Herr talman! Precis som många har sagt i dag i talarstolen är klimatomställningen en av vår tids största utmaningar. Kunskapen och medvetenheten om klimatförändringarna har aldrig varit större. Budskapet i FN:s klimatpanels rapport kunde inte vara tydligare, nämligen att klimatet inte kan vänta. Utsläppen måste minska nu.

För mig och Centerpartiet är det självklart att utvecklingen måste vändas och att det är bråttom. De åtgärder som görs under detta årtionde kommer att vara avgörande för om Sverige ska kunna vara med och leda utvecklingen och ta del av de vinster som den gröna omställningen innebär. Tyvärr anser jag att denna regering inte tar klimatfrågan på tillräckligt stort allvar.

Det sorgliga är att en regering som kallar sig borgerlig agerar så tvärtemot vad näringslivet säger. För näringslivet efterfrågar den här omställningen, och näringslivet vet att världen ställer om. Och om inte vi tar kommandot och skapar innovationerna gör någon annan det, och då utarmas den svenska konkurrenskraften.

Jag kan konstatera att regeringen tillsammans med Sverigedemokraterna har kommit överens om flera punkter som påverkar klimatet negativt. Man är överens om att ta bort klimatbonusen för elbilar, man är överens om att minska underhållet av våra järnvägar och man är överens om att sänka reduktionsplikten. Det är många förslag som ökar utsläppen. Var finns förslagen för den gröna omställningen? Var finns klimathandlingsplanen? Hur ska regeringen göra för att nå utsläppsmålen till 2030? Hitintills lyser förslagen med sin frånvaro.

Herr talman! Nu krävs politiskt ledarskap. Centerpartiets klimatpolitik kombinerar en effektiv prissättning av utsläpp med stöd till grön teknik som kan bryta fossilberoendet. Vi har flera bra förslag i vår budget. Här är tre av dem.

För det första måste det bli enklare för var och en av oss att satsa på effektivisering och klimatsmarta energiåtgärder. Därför vill vi införa ett utvidgat grönt avdrag för exempelvis solceller eller värmepumpar.

För det andra handlar det om vindkraften. Där behöver mer göras. Det finns investerare som vill satsa, och det finns platser som skulle fungera bra. Tekniken finns, men ändå är det stopp på de flesta ställen. Jag välkomnar att man har sagt ja till havsbaserad vindkraft på västkusten, men jag vill se mer. Här behöver vi se över lagar och processer för att få igång vindkraften.

För det tredje är det frågan om biogasen. Regeringen har slagit undan benen för dem som producerar och för dem som köper biogas. Här måste till åtgärder.

Herr talman! I detta allvarliga läge har vi en regering som bygger på ett regeringsunderlag vars största parti inte står bakom klimatmålen. Det finns företrädare som till och med har förnekat klimatkrisen. Precis som Klimatpolitiska rådet har konstaterat är den politik som regeringen hittills presenterat inte tillräcklig för att nå 2030-målen. I stället för att minska utsläppen kommer hittills aviserade förändringar tvärtom att öka utsläppen. På kort tid har en rad centrala klimatinsatser lagts ned utan att ersättas med något annat.

Det gäller exempelvis utsläppen från våra bilar. När regeringen tog bort miljöbilsbonusen kollapsade elbilsförsäljningen. En bil blir flera tusen kronor dyrare i månaden att leasa. Det hjälper liksom inte att satsa på laddstolpar när elbilarna inte köps. Dessutom behövs så otroligt mycket mer i hela ledet av ”bilen, bränslet och beteendet”, det vill säga sådant som ett nationellt nätverk av cykelbanor, ett reseavdrag som faktiskt går till människor som inte har tillgång till tunnelbana och spårväg samt en bra utbyggd kollektivtrafik.

Sedan måste jag kommentera reduktionsplikten och sänkningen av inblandningen av biobränsle. Denna sänkning innebär, enligt experterna, för dig som kör på bensin några ören billigare bensin. För dig som kör diesel handlar det kanske om ett fåtal kronor. Men för klimatet innebär det 4 miljoner ton ökade utsläpp varje år. Det är en ökning med 4 miljoner liter fossil diesel dagligen.

Det finns en annan väg, nämligen Centerpartiets förslag Tanka svenskt! Med vårt förslag har alla råd att tanka svenskt grönt biobränsle. Genom vårt förslag kan vi sänka priset med 4 kronor per liter vid pump.

Jag ska försöka förklara. Vi sänker momsen för biobränsle, och det motsvarar ungefär 1 krona. Vi sänker avgifter och skatter kopplade till reduktionsplikten, och det motsvarar 2 kronor. Vi ökar den svenska produktionen av biodrivmedel, och det motsvarar ungefär 1 krona. Sammantaget motsvarar det 4 kronor lägre pris, och på så sätt kan vi skona både miljön och de svenska plånböckerna. Dessutom skapar vi jobb i Sverige och minskar vårt beroende av att köpa fossila bränslen från exempelvis Ryssland. Detta förslag säkerställer att biobränslet inte bara blir lösningen för att klara klimatet utan också lösningen för att få ned priset.

Herr talman! Klimatförändringarna känner inga nationsgränser, och effektiva svar på de utmaningar vi står inför behöver därför vara internationella. Det krävs ett starkt globalt klimatarbete, och när andra länder vacklar behöver Sveriges och EU:s röster vara tydliga. Genom att i praktiken visa att ekonomisk tillväxt och utsläppsminskningar går att förena samtidigt som vi skapar jobb kan Sverige och EU visa internationellt ledarskap. Eftersom Sveriges utsläpp är små i ett globalt perspektiv är det viktigt att vara pådrivande såväl regionalt som internationellt.

Vi vill att Sverige ska vara en föregångare i EU och att EU ska vara en föregångare i världen genom att anta ambitiösa och modiga utsläppsminskningmål. Jag är stolt över det klimatpaket som nu i vår har förhandlats fram, särskilt skärpningen av handeln med utsläppsrätter. Men vi vill göra mer i övriga världen och öppna upp handeln med utsläppsrätter för fler länder utanför EU. På så sätt tar vi också ett steg mot ett globalt pris på koldioxid.

Vi vill också att EU i sina handelsavtal med de stora utsläpparna Kina, Indien och USA ska ställa tuffare krav på klimatmål och hållbarhet. Alla utsläpp som vi människor bidrar med ingår i den globala uppvärmningen. Därför yrkar jag bifall till reservation 2.

Jag vill också lyfta upp frågan om minusutsläpp – eller negativa utsläpp, som de mer korrekt kallas. Det omfattar tekniker som på olika sätt kan fånga in koldioxid från atmosfären. Därmed kan den globala uppvärmningen minska. Exempel på negativa utsläppstekniker är trädplantering, koldioxidinlagring från biobränsle och metoder där koldioxiden fångas in direkt från luften. Jag och Centerpartiet vill att Sverige ska anta ett mål för minusutsläpp för att säkerställa att det blir nettonollutsläpp till år 2045.

Herr talman! Klimatomställningen innebär inte bara utmaningar och hinder. Den medför också enorma möjligheter för svenska företag och deras anställda. Näringslivet vill och är redo. Genom export av fossilfria varor och tjänster och av teknologi kan vi även generera stor klimatnytta i andra länder. Teknologin som behövs för att klara klimatomställningen finns redan i dag, och stödet för en omställning är stort bland svenska folket.

För att nå Sveriges och världens klimatmål behöver hela samhället ställa om. Det ska vara lätt att göra rätt. Det handlar om människors möjlighet att pendla till jobbet. Det handlar om att tänka cirkulärt inom alla branscher – när vi bygger nya hus, när vi producerar kläder och textil och när vi ska rena vårt vatten och utvinna fosfor. Det ska vara lönsamt att välja klimatvänliga alternativ. Att vi inför cirkulär ekonomi och använder våra produkter längre är helt avgörande för att vi ska nå klimatmålen.

Sverige förtjänar en klimatpolitik som minskar utsläppen omgående. För att lyckas med klimatomställningen i tid krävs en realistisk plan som bygger på konkreta och kraftfulla åtgärder på alla nivåer. Klimatomställningen är inte en uppoffring utan en möjlighet för Sverige, och klimatförändringarna går att stoppa. Än är det inte för sent.

Anf. 169 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Herr talman! Tack, Stina Larsson, för anförandet!

När jag försöker sammanfatta Stina Larssons redogörelse av kritiken mot vår budgetproposition och inriktningen på klimatpolitiken, det som har hänt än så länge, identifierar jag i huvudsak två större förändringar.

Den ena är elbonusbilarna, som gör en exit nu. De kostar ändå ganska många miljarder i år eftersom alla beställningar som gjorts tidigare ska betalas ut. Det handlar väl om 7 miljarder i år.

Jag läste Klimatpolitiska rådets rapport. De är lite kantiga i rådet, för finns det någon typ av satsning eller styrmedel som minskar utsläppen är det enligt rådet alltid negativt om det tas bort. Det blir alltid en sådan där röd pil oavsett om utsläppen minskas pyttelite till ofantligt hög kostnad.

När det gäller bonusbilarna har vi en sådan situation. Låt oss säga att vi skulle ha behållit bonusarna hela året i år. Om det kostade 7 miljarder att ta bort dem direkt skulle det ha kostat säg 10 miljarder att behålla dem. Hade det rullat på till 2030 hade vi fått 10 miljarder i kostnad varje år. Det kanske är lågt räknat. Det kanske hade kostat ännu mer.

Enligt Klimatpolitiska rådet bidrar bonus- och malussystemet till att minska utsläppen med 1–2 procent varje år. Låt oss säga att bonusbilarna är hälften av det. Då är det 1 procent – 1 procent till en kostnad på, vad kan det bli, närmare 100 miljarder. Är det en rimlig klimatpolitik? Särskilt nu, när vi ser att priserna på många elbilar har gått ned eftersom utbudet har ökat. Då sänker tillverkarna priserna. Vi ser också att företag fortsätter köpa elbilar utan bonus.

Anf. 170 STINA LARSSON (C) replik:

Herr talman! Jag uppfattade kanske inte riktigt frågan från Sverigedemokraternas representant. Det jag kan säga är att för att nå klimatmålen behöver vi minska utsläppen från transporter och att även om alla nya bilar som säljs är elbilar kommer vi ändå inte att nå målet för 2030.

Jag vet att Sverigedemokraterna inte står bakom det målet, så jag kan förstå att man kan argumentera för att elbilsbonusen är en dålig satsning. Men jag tror att den är helt avgörande för att vi ska komma framåt i denna fråga. Försäljningen har faktiskt minskat, och tillsammans med den sänkta reduktionsplikten gör det att det här målet inte kan uppnås.

I vår budget eller i vårt förslag har vi täckning för de här siffrorna, vad jag kan se. Därför tycker jag absolut att det här är försvarbart, för oavsett var i landet man bor och även om man inte har rejält med pengar på kontot har man då möjlighet att bidra och köpa sig en elbil. Därför tycker vi att elbilsbonusen ska vara kvar.

Anf. 171 MARTIN KINNUNEN (SD) replik:

Herr talman! Frågan var alltså om detta är effektiv eller rimlig klimatpolitik eftersom Klimatpolitiska rådet konstaterar att utsläppen från personbilstrafiken skulle minska med ungefär 1 procent om vi hade haft hela bonus malus-systemet kvar. Det hade kostat så här extremt många miljarder och minskat utsläppen med enbart 1 procent. Är det en rimlig reform? Det är ju det som utvärderingen har visat: 1–2 procent för hela bonus malus-systemet och sannolikt mindre för bonussystemet. Det var min fråga. Är det rimlig politik att lägga så mycket pengar på en så liten utsläppsänkning?

Jag måste säga att det hedrar Centerpartiet och Stina Larsson att man har presenterat ett eget svar vad gäller reduktionsplikten. Det måste jag säga. Min fråga där blir vad detta kostar. Att sänka reduktionsplikten kostar i princip ingenting alls. Det gör att vi kan frigöra pengar till bland annat kommuner och regioner och satsa på välfärden, till exempel. Vi får se vad som kommer i nästa höstbudget. Men ni ska sänka momsen. Ni ska sänka skatten. Ni ska dessutom genomföra utredningsförslaget om olika former av produktionsstöd, som skulle kosta 2 miljarder.

Sedan ska man genomföra en statlig upphandling. Tanken är att det ska bli billigt, men jag antar att de som tillverkar biodrivmedel har rätt att sälja dem på världsmarknaden. De vill väl rimligtvis ha ett marknadsmässigt pris. Hur ska man trola fram ett lägre pris? Företag har ju rätt att sälja på marknaden.

Det är också vad Lena Ek konstaterar i sin utredning. Hon kan inte garantera att de här bränslena kommer att säljas i Sverige. Men Centerpartiet tycks kunna utlova något som utredaren inte utlovar.

Min fråga är vad det här kostar. Att sänka reduktionsplikten kostar i princip ingenting. Centerpartiets förslag borde väl kosta, mellan tummen och pekfingret, 10 miljarder eller mer.

Anf. 172 STINA LARSSON (C) replik:

Herr talman! Svaret på den första frågan är ja; jag tycker att det är effektivt och rimligt. Med det tillsammans med de andra förslagen har vi en möjlighet att nå våra klimatmål.

Kostnaden för reduktionsplikten kan vi inte styra. Vi tror på marknaden i detta fall, precis som i alla andra sammanhang. Men vi ser att enligt de beräkningar vi gjort och det vi kommit fram till är det ett rimligt sätt att nå klimatmålen.

För oss är klimatmålen prioriterade. Vi ser att regeringen och Sverigedemokraterna inte har någon möjlighet att nå klimatmålen. Man satsar till exempel inte på den cirkulära ekonomin. Vi har sett att flera av de förslag som regeringen hittills har presenterat har varit direkt motverkande för att nå målen.

Därför tycker vi i det här fallet att klimatet ska få kosta, för någonstans måste vi se framåt för våra barn och barnbarn. Vi måste göra det här nu. Det kan inte lösas av någon annan någon annanstans någon annan gång. Därför tycker vi att det är rimligt.

Anf. 173 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag lyssnade på ledamoten Stina Larssons anförande. Jag vet ju att Centern har många viktiga delar i sin klimatpolitik såsom företagens viktiga roll, koldioxidinfångning och cirkulär ekonomi. Man är väldigt positiv till elflyg. Det är många delar där vi har samma bild av vad som behöver göras.

Man säger att man vill driva på utvecklingen med laddbara bilar, och man pratar om klimatbonus och laddinfrastruktur. Ledamoten är väldigt positiv till laddbara bilar, och Centerpartiet vill ge fordonsklustret i Sverige bra förutsättningar för klimatomställningen. Men grejen är ju att de efterfrågar mest är mer el – mer energi och mer effekt – och mer laddinfrastruktur. Där tycker jag att vi har valt två skilda vägar.

Min fråga är varför Centerpartiet under den förra mandatperioden röstade för nedläggningen av kärnkraftverken. Det har skapat denna energikris, vilket har skapat en otrolig osäkerhet i Västsverige – som faktiskt är en av de viktigaste motorerna för välfärden i Sverige och även ett av de områden där man satsar mest på forskning och utveckling. Men nu finns det en otrolig osäkerhet i Västsverige: Kommer man att kunna producera batterier för bilarna på ett fossilfritt sätt och slippa importera batterier från Kina?

Min fråga är alltså varför Centerpartiet under den förra mandatperioden röstade för nedläggningen av kärnkraften.

Anf. 174 STINA LARSSON (C) replik:

Herr talman! Precis som ledamoten inledde med att säga har Liberalerna och Centerpartiet många likheter i klimat- och miljöpolitiken. Det jag kan beklaga är att man nu inte visar framfötterna i dessa frågor i regeringen. Man har till och med ministerposten, men jag upplever att Libe-

ralerna är låsta av sitt regeringsunderlag och inte kan driva de frågor man faktiskt pratade om i valrörelsen.

Jag håller med om att vi behöver bättre laddinfrastruktur, men det hjälper ju inte att ha laddstolpar om vi inte har elbilar och elfordon. Vad jag har förstått av dem jag har varit i kontakt med är det inte själva laddningen som är det bekymmersamma, utan det är att det just nu kommer ut för få elbilar på marknaden.

Vad gäller kärnkraften, som jag förstår också var en fråga, var vi med i en energiöverenskommelse. Den som har läst sin historia vet att det inte är riktigt sanningsenligt att någon röstade ned detta. Vi höll oss till den överenskommelse som alliansregeringen tecknade och som handlade om att skapa långsiktiga spelregler på marknaden, vilket är precis vad näringslivet i dag efterfrågar. Det var ingen som på den tiden, med de elpriser som rådde då och efter olyckan i Fukushima, trodde på kärnkraft över huvud taget – inte ens Moderaterna.

Ledamoten ska också veta att det i dag är fullt tillåtet att bygga ny kärnkraft och har varit det under väldigt lång tid. Men tyvärr tar det lång tid, och det blir ofta betydligt dyrare än man tänkt sig. Vi har exemplet Finland på väldigt nära håll.

Det vi vill se är ännu mer vindkraft. Som jag har sagt tidigare är det väldigt bra att man har godkänt det som finns på västkusten, men vi behöver fler havsbaserade vindkraftsparker.

Anf. 175 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag tackar för svaret, som jag egentligen inte tycker pekar på varför man lade ned kärnkraftverken.

Vi i Liberalerna stod utanför energiöverenskommelsen därför att vi redan när den skapades såg att den inte skulle hålla. Vi tittade på fysikens lagar och såg att det inte skulle hålla på sikt, så Liberalerna gick aldrig med i energiöverenskommelsen. Och det har ju visat sig att vi har fått rätt, i alla fall när det gäller att få en majoritet för att driva kärnkraft i Sverige numera. Parti efter parti har följt Liberalernas linje.

Ledamoten säger att det har varit möjligt att bygga kärnkraftverk. Men om det finns ett mål om att all energiproduktion måste vara förnybar efter 2040 är det ju ingen som startar ett kärnkraftverk. Det skulle få läggas ned efter 10–15 år, och det säger sig självt att det inte finns någon ekonomi i det. Men detta ska vi nu ordna till – vi gör om målet från att allt ska vara förnybart efter 2040 till att det ska vara fossilfritt 2040. Då kommer det att finnas intresse av att bygga kärnkraftverk i Sverige.

När det sedan gäller laddbara bilar ser jag inte riktigt hur ledamoten resonerar. Vi måste ju ha energi för att kunna bygga dessa bilar. Som jag förstår det av hur ledamoten resonerar är det alltså bättre att vi importerar batterier från Kina som är gjorda med väldigt dålig fossil energi än att vi skapar produktion här i Sverige.

Anf. 176 STINA LARSSON (C) replik:

Herr talman! Vår historia upprepas ofta här i talarstolarna. Det pratas om vad som har sagts tidigare och om vad den ena eller den andra regeringen har sagt. Det jag vill prata om är vad vi ska göra nu och vad vi ska satsa på framåt.

Vi har de kärnkraftverk vi har, och de ska naturligtvis drivas så länge de är igång, funktionella och effektiva. Men vi behöver också mer teknik och mer förnybara energikällor, och Liberalerna är ju inte speciellt på och positivt inställda när det gäller att bifalla detta ute i kommunerna och tillåta att det byggs. Det finns flera exempel där kommunala liberala företrädare faktiskt har röstat nej och där moderatledda kommuner säger tvärt nej till ny vindkraft. Men vi behöver förnybar produktion – speciellt i södra Sverige, som jag kommer ifrån. Vi ser att det saknas en egen produktion där.

Man säger alltså en sak på nationell nivå, men när det väl ska verkställas och bli verklighet ute i kommunerna gör man någonting annat. Någonstans är det ju handlingen som räknas.

Jag tänker att det inte bara är elproduktionen och bilar som är det viktiga för att vi ska nå klimatmålen. Som jag nämnde tidigare handlar detta också om den cirkulära ekonomin, och där ser jag att regeringen måste ta på sig ledartröjan och hitta nationella mål för hur vi ska hantera avfallet. Jag träffade byggbranschen tidigare i dag, och vi pratade om hur man ska hitta sätt att vara mer cirkulär inom byggbranschen. Det gäller även textilbranschen och hanteringen av matsvinnet; det finns hur många grejer som helst att göra inom klimatområdet.

Där har Liberalerna faktiskt möjlighet att ta kommandot. Jag önskar verkligen att det som ledamoten pratar om här kan bli verklighet och att man visar framfötterna i detta, för det finns väldigt stora möjligheter.

Anf. 177 ELIN SÖDERBERG (MP):

Herr talman! Jag vill inleda med att säga att jag givetvis står bakom Miljöpartiets samtliga motioner om klimat men att jag för tids vinning yrkar bifall enbart till reservation 17 om en nationell koldioxidbudget, reservation 26 om mål och åtgärder för att minska de konsumtionsbaserade växthusgasutsläppen för att klara Parisavtalet, reservation 30 om att strategiskt arbeta med naturbaserade lösningar för att öka kolinbindningen i skog och mark samt reservation 42 om att behålla och utveckla reduktionsplikten.

Herr talman! Vi befinner oss i dag i ett läge där vi under det senaste året har fått läsa IPCC:s senaste syntesrapport om klimatförändringarna samtidigt som Sverige har gått från att vara ett land som visar på möjligheterna i klimatomställningen till att ha en regering som aktivt ökar utsläppen av växthusgaser. Medan våra grannländer går framåt och ökar sina ambitioner väljer Sveriges regering att gå fram med politik som ökar utsläppen av växthusgaser. Sverige har gått från att vara en del av lösningen till att vara en del av problemet.

Budskapet i IPCC:s senaste rapport är solklart: Utsläppen måste minska snabbt, nu i närtid, om vi ska undvika de allvarligaste konsekvenserna av klimatförändringarna.

I IPCC:s syntesrapport, som kom i våras, står det bland annat att ländernas samlade klimatmål i dag leder till en global uppvärmning med 2,8 grader över förindustriell tid till år 2100. De policyer som är implementerade i världens alla länder, alltså de klimatåtgärder som var genomförda år 2020, leder till en global uppvärmning på 3,2 grader över förindustriell tid till år 2100. Man noterar också att de finansiella flödena är otillräckliga för att nå klimatmålen inom alla sektorer och alla regioner.

IPCC framhåller också att klimatpolitik gör skillnad, att de policyer och ekonomiska styrmedel som har införts gör nytta och att policyer i flera länder har ökat energieffektiviteten, minskat avskogningstakten och accelererat införandet av ny teknik, vilket har lett till att vi har undvikit växthusgasutsläpp och i vissa fall också minskat växthusgasutsläppen.

Vi ser också att på kort sikt förväntas varje region i världen möta ytterligare öknings av klimatrisker som drabbar både människor och ekosystem: ökning av värmerelaterad mänsklig dödlighet och sjuklighet, ökning av livsmedelsburna, vattenburna och vektorburna sjukdomar, mentala hälsoutmaningar, översvämningar i kustnära och låglänta städer och regioner, förlust av biologisk mångfald på land, i hav och i sjöar, minskning av livsmedelsproduktion i vissa regioner.

Varje ytterligare steg av den globala uppvärmningen orsakar mer extremer. Den globala vattencykeln intensifieras så att blött väder blir blötare och torrt väder blir mycket torrare. Områden med is och snö minskar, och havsnivån stiger. Vi får en ökad havsförurning, som bland annat drabbar korallreven, och en ökad syrebrist i haven, som till exempel kan leda till bottendöd och syrebrist som drabbar stora fiskar.

När jag läste IPCC:s senaste syntesrapport var det en bild som jag särskilt fastnade för. Jag vet inte om den kommer att synas i kameran, men jag ställer den här i och med att jag kommer att prata om den. De nedersta kartbilderna visar dagar per år då luftfuktighet och temperatur kommer att utgöra en fara för människors liv. Den första kartan längst till vänster visar världen i ett tillstånd med mellan 1,7 och 2,3 grader Celsius i global medeltemperaturhöjning. Det är alltså i ett läge där vi i stora delar befinner oss inom Parisavtalet.

Det är mot den här bakgrunden som Liberalerna, Kristdemokraterna, Moderaterna och Sverigedemokraterna aktivt väljer att öka utsläppen av växthusgaser i Sverige.

Sedan IPCC:s rapport släpptes har också Världsmeteorologiska organisationen gått ut med en bedömning av temperaturerna de närmaste åren i ett läge där vi har El Niño. Det man ser är att vi kommer att överskrida 1,5 grader med ganska hög sannolikhet redan de närmaste åren. Då får vi förhoppningsvis ta oss under det igen. Men det visar på det enorma arbete vi har att göra för att undvika helt oacceptabla konsekvenser av klimatförändringarna.

Kartbilderna visar effekterna och konsekvenserna för djur, växtliv och människors liv och hälsa, men konsekvenserna leder också till indirekta effekter, att människor behöver förflytta sig och att vi behöver utveckla samhället. Det kan leda till civil oro och nya konflikter.

Herr talman! Klimatförändringen innebär därmed både direkta och indirekta risker för oss här i Sverige. De direkta riskerna är bland annat skyfall med ökade översvämningar, som kan leda till ras och skred, torka med skadade skördar och försämrade grundvattennivåer och värmebölja som påverkar människors hälsa här i Sverige. Vi ser ett stort behov av att till exempel se till att vi kan hålla goda inomhustemperaturer på äldreboenden.

Vi får skadedjur och sjukdomar som påverkar vår boskap och våra skördar här i Sverige, ett minskat snötäcke med effekter för till exempel turistnäringen, ökade nollgenomgångar, där vi går mellan plus- och minusgrader som vi ser redan i dag påverkar rennäringen så att renarna inte kommer åt betet, översvämningar som leder till risker för att miljögifter sprids.

Vi har lagrat miljögifter på ett sådant sätt att det har hållit tätt, men om vi får stora översvämningar kan miljögifterna börja läcka ut om vi inte genomför ordentliga anpassningsåtgärder.

Vi får också mer komplexa förhållanden för vårt jordbruk som kan påverka livsmedelsproduktionen och därmed också livsmedelspriserna. Indirekta risker för Sverige är till exempel när svenska företags underleverantörer eller kunder i andra länder drabbas av översvämningar, torka eller stormar på grund av klimatförändringarna.

Vi ser också globala fiskefångster som minskar och torka som skadar livsmedelsproduktionen och jordbruket i andra länder. Vi har nu sett inte minst i Europa hur torkan påverkar jordbruket. Det kan också leda till indirekta effekter i form av ökade livsmedelspriser här i Sverige. Vi ser också effekter på den globala ekonomiska stabiliteten och på säkerhet, stabilitet och geopolitik som påverkar oss i Sverige.

En sak är tydlig, och det är kanske det enklaste när det kommer till klimatförändringarna: Ju större utsläpp, desto större risker. Och vi vet mer än väl också hur vi kan minska utsläpp av växthusgaser. Huruvida vi gör det eller inte handlar om politiska val. Jag väljer att vi här i Sverige ska minska utsläppen så snabbt som möjligt. Sverige ska vara en aktiv part i EU för att minska utsläppen, och vi ska driva på internationellt för att varje land i världen ska ta sitt ansvar för att klara Parisavtalet.

Men, herr talman, klimatpolitiken handlar inte bara om att undvika de här allvarliga riskerna. Det handlar också om att tillvarata möjligheterna – fantastiska möjligheter som nu finns för oss att blomstra som land.

Vi ser att den gröna industriomställningen leder till en snabb samhällsutveckling med nya innovationer och kunskapsspridning som stärker svensk konkurrenskraft. Vi ser att transportsektorns omställning ger bättre luft, mindre buller och trevligare stadsmiljöer. Det är en omställning som kan göra att vi får bättre mobilitet och bättre transportförutsättningar i hela landet. Ett mer transporteffektivt samhälle kan ge oss bättre samhällsservice i glesbygd och social sammanhållning i bostadsområdena.

Jordbrukssektorns omställning ger högre krisberedskap och lägre livsmedelspriser. Och skogsbrukets klimatomställning ger en starkt biologisk mångfald med träbyggnader med fin estetik och goda livsmiljöer. IPCC framhåller också i sin senaste rapport de positiva mervärden som följer av klimatomställningen, inte minst för människors hälsa.

Herr talman! När vi i Miljöpartiet satt i regeringen lade vi grunden till den gröna industriomställning som nu sätter Sverige på den internationella kartan, stärker svensk konkurrenskraft och gör att den nuvarande regeringen förlägger de internationella besöken till Norrbotten. De miljardinvesteringar som industrins klimatomställning innebär kan bidra till en stark och positiv samhällsutveckling som kommer hela landet till del – mervärden som kan tillvaratas. Det behövs dock ett starkt och tydligt politiskt ledarskap som skapar de förutsättningar som krävs längs hela denna samhällsutvecklingsresa.

Det behövs lärare till Kiruna, det behövs bostäder i Gällivare, det behövs pengar till de enskilda skogsägare i Jämtland som vill skydda sin skog och det behövs mer havsbaserad vindkraft för att öka elproduktionen i Skåne och Västra Götaland. Det krävs ett långsiktigt politiskt ledarskap för hela landets klimatomställning.

Då kan man inte, som Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna i regeringen nu gör, lämna mänsklighetens största utmaning därhän och hoppas på det bästa. Om dessa partier hade fått styra Sverige de senaste åtta åren skulle Sverige i dag inte ha varit världens ledande gröna industrination. Då skulle Sverige aldrig bli först i världen med att producera fossilfritt stål. Då skulle Northvolts batterier eller Cementas utsläppsfria cement aldrig bli verklighet.

Sedan Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna tagit makten har det blivit smärtsamt tydligt hur skadlig deras politik är för svensk konkurrenskraft. Utöver att bedriva prickskytte mot industrisatsningar motarbetar de också vindkraften och försvårar kraftigt för kompetensförsörjningen – två saker som näringslivet tydligt efterfrågar. Många frågar sig nog vad som hänt med svensk höger. Skulle inte ni vara de som värnade näringslivets konkurrenskraft? Uppenbarligen inte längre.

Anf. 178 TALMANNEN:

Innan jag ger ordet till Kjell-Arne Ottosson för replik vill jag komma med tre petiga påpekanden från talmannen. För det första överskred talaren den anmälda talartiden med mer än 50 procent. För det andra använde talaren rekvisita i talarstolen, vilket inte är tillåtet enligt våra ordningsregler. Man får inte visa bilder eller föremål. För det tredje har talmannen och gruppledarna kommit överens om att antalet reservationer man yrkar bifall till per parti och betänkande bör vara ett till två, detta för att vi inte ska få ohanterligt långa voteringar.

Anf. 179 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Herr talman! Vi satt precis i bänken och pratade om detta med reservationerna när det yrkades.

Det är ingen tvekan om att Miljöpartiet och Kristdemokraterna i en del frågor står ganska långt ifrån varandra. Det är bara att inse att vi har olika ideologier och olika utgångspunkter, och det får vi respektera – även om vi tycker att motparten har fel.

Egentligen var det en viss fråga jag hade tänkt ställa, men med tanke på alla dessa reservationer vill jag även ställa en ren kunskapsfråga. Jag tar den först. Ledamoten Söderberg yrkade bifall till en reservation om utsläppsbudget. Om man inte följer en utsläppsbudget, vad händer då? På vilket sätt kan man straffas eller drabbas? Det är en ren kunskapsfråga.

Det jag egentligen hade tänkt ta upp handlar om den fråga vi har debatterat mest här i dag, nämligen reduktionsplikten. Jag noterade att Elin Söderberg – jag tror att det var i en replik till Liberalernas representant – nämnde en hel del förändringar i skatter, moms och så vidare som har gjort att det blivit billigare för vanligt folk som inte bor så till att de kan använda sig av kollektivtrafik.

Det är just detta det handlar om. Energimyndigheten har tagit fram siffror som presenterades i vintras: Om vi skulle bryta pauseringen och fortsätta skulle dieseln nästa år, 2024, kosta ungefär 6,90 mer per liter och bensinen 4,30 mer. Framme vid 2030 kommer dieseln att kosta runt 12,50 mer per liter och bensinen 8,50 mer.

Hur menar Miljöpartiet att hela Sverige ska kunna hänga med på den här omställningen när man inte har kollektivtrafik?

Anf. 180 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Herr talman! Jag tackar för väldigt bra frågor.

När det gäller koldioxidbudgeten beräknar IPCC en koldioxidbudget globalt för vilket utsläppsutrymme som finns kvar för att med en viss sannolikhet begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 respektive 2 grader över förindustriell tid. Att använda en koldioxidbudget gör att vi beaktar att det är summan av utsläpp över tid som avgör vår klimatpåverkan. Det spelar en jättestor roll om vi till exempel når nettonoll 2050 genom att minska utsläppen först lite och sedan mer och mer eller om vi gör det genom att minska utsläppen mycket i närtid och sedan hålla en låg nivå till slutmålet 2050, i och med att det är utsläppen över tid som summeras och ackumuleras i atmosfären och sedan värmer oss i hundratals år framöver.

Att anta ett koldioxidbudgetperspektiv och beräkna en koldioxidbudget för Sverige gör att vi har ett bättre verktyg som kan leda oss mot att nå Parisavtalet. I stället för att utgå från målår 2030 eller 2050 får vi förhålla oss till vilket utsläppsutrymme som finns kvar i en rättvis fördelning globalt för oss att hålla oss inom. Det gör också att vi bättre kan utveckla klimatpolitik och åtgärder för att få in insatser som minskar utsläppen i närtid. Det är det som budgetperspektivet riktar in sig på.

När det sedan gäller reduktionsplikten ser vi i Miljöpartiet jätteallvarligt på den situation som hushållen nu har med höga räntor, höga energipriser, höga drivmedelspriser, höga livsmedelspriser och inflation. Det vi vill säkerställa är att staten och samhället fångar upp de människor som har det tuffast ekonomiskt. Vi vill se en god fördelningspolitik och samtidigt hålla i klimatpolitiken.

Anf. 181 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack, Elin Söderberg, för svaret, i alla fall vad gäller det här med koldioxidbudget. Jag uppfattar det kanske mer som någon form av symbol. Elin Söderberg kallar det ett verktyg, men det är ju inte på något sätt tvingande, som jag uppfattar det hela. Därmed blir det väl ytterligare en i raden av symbolpolitiska åtgärder, så som jag uppfattar svaret. Det är möjligt att jag missuppfattade det, men det är i alla fall så jag tänker.

Vad gäller frågan om reduktionsplikten får vi höra här att det är någon annan som ska fixa det. Nu är någon annan alla andra, nämligen staten. Det kommer alltså att kosta staten eller samhället enorma summor när vi, precis som Elin Söderberg nämnde, redan har en hög inflation, höga räntor och ett ansträngt läge. Här ska staten tydligen på något vis gå ut med ännu mer pengar. Hur många skattemiljarder kommer det att röra sig om? Hur ska det i så fall fördelas för att det ska bli rättvist, som Elin Söderberg var inne på?

För mig låter det som att man har lösningen på den ena sidan klar. Vi har det beslut som togs 2019 – jag har det framför mig här – med reduktionsplikten och hur den successivt skulle öka. Det är det vi ska gå på. Men sedan har vi den andra sidan: Hur tänker Miljöpartiet att man ska få acceptans för omställningen? Får vi inte acceptans för omställningen får vi inte heller folket med oss. Då får vi gula västar eller annat. Då får vi en landsbygd som utarmas, den landsbygd som ser till att vi har mat på bordet, att

vi har exempelvis trävaror och att vi har energi. Det är helt avgörande för Sverige att landsbygden kan leva, annars står vi oss alla slätt.

På vilket sätt menar Miljöpartiet att ni ska fixa detta så att alla kan vara med?

Prot. 2022/23:116

31 maj

Klimatpolitik

Anf. 182 ELIN SÖDERBERG (MP) replik:

Herr talman! Det är jättebra att du lyfter upp acceptansfrågan, Kjell-Arne Ottosson. Jag har velat diskutera den många gånger under kvällen.

Det är helt centralt att vi får bred acceptans hos hela folket för klimatpolitiken. Det är ju uppenbart; om vi inte har acceptans hos folket har vi inte acceptans i riksdagen, och då blir det inga klimatåtgärder. Och nu är vi i ett läge där vi ökar utsläppen av växthusgaser.

Jag skulle gärna önska att fler partier presenterar klimatpolitik som gör att vi når målen och som man tror får acceptans hos befolkningen. Det jag har sett hittills är argumentet att man behöver acceptans för politiken när man tar bort klimatåtgärder och ökar utsläppen. Jag skulle hellre se att vi är fler som samarbetar för att få fram klimatåtgärder som gör att vi når målen, undviker de allvarligaste riskerna och gör stödåtgärder hela vägen. Då kan vi få bred acceptans hos befolkningen, och hela befolkningen kan känna sig trygg under hela klimatomställningen.

Det finns nämligen inte ett business as usual-scenario utan klimatrelaterade konsekvenser. Om vi inte vidtar klimatåtgärderna och om vi inte investerar i klimatomställningen står vi där med skägget i brevlådan med klimatförändringskonsekvenser. Det kostar långt mycket mer än att genomföra åtgärderna och stötta hushållen längs vägen.

Det är samma sak med koldioxidbudgeten. När det gäller de klimatmål vi har beslutat om i riksdagen och även de finanspolitiska målen om var vi ska ha balans och så vidare kommer det inte att komma några lagkonsekvenser från ovan bara för det. Det handlar om vilka mål och ramar vi i riksdagen beslutar om att vi ska förhålla oss till. Det handlar också om samarbete för att upprätthålla legitimiteten för de målen.

Miljöpartiet ser att om vi jobbar med ett koldioxidbudgetperspektiv får vi förståelse för att det är summan av utsläpp över tid som påverkar klimatet. Då kan vi få in effektiva åtgärder i närtid för att minska utsläppen.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 7 juni.)

§ 19 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Skrivelse

2022/23:130 Redovisning av AP-fondernas verksamhet t.o.m. 2022

EU-dokument

COM(2023) 234 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om bekämpande av korruption, om ersättande av rådets rambeslut 2003/568/RIF och konventionen om kamp mot korruption som tjänstemän i Europeiska gemenskaperna eller Europeiska unionens medlemsstater är delaktiga i och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371

§ 20 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

den 30 maj

2022/23:372 Säkerhetspolitiska sårbarheter med anledning av skol-systemets konstruktion

av *Åsa Westlund* (S)

till statsrådet *Lotta Edholm* (L)

§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 30 maj

2022/23:722 Finansiering av forskningsinstitut med kopplingar till styret i Azerbajdzjan

av *Håkan Svenneling* (V)

till utrikesminister *Tobias Billström* (M)

2022/23:723 Statsbidrag till Sörmlands kommuner och region Sörmland

av *Fredrik Olovsson* (S)

till finansminister *Elisabeth Svantesson* (M)

2022/23:724 En stärkt konsumenträtt

av *Tomas Eneroth* (S)

till statsrådet *Erik Slottnér* (KD)

2022/23:725 Trygghet, säkerhet och framförhållning vid införande av nya system för järnväg

av *Gunilla Svantorp* (S)

till statsrådet *Andreas Carlson* (KD)

2022/23:726 Stångådalsbanans och Tjustbanans anslutning i Linköping

av *Tomas Kronståhl* (S)

till statsrådet *Andreas Carlson* (KD)

§ 22 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 31 maj

2022/23:695 Kapacitet och redundans för transporter över Öresund

av *Gunilla Svantorp* (S)

till statsrådet *Andreas Carlson* (KD)

2022/23:709 Ansvar för mannens våld på den våldsutsatta kvinnan

av *Laila Naraghi* (S)

till statsrådet *Paulina Brandberg* (L)

Sammanträdet leddes

av förste vice talmannen från dess början till och med § 11 anf. 38 (delvis),
av talmannen därefter till och med § 12 anf. 73 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med § 13 anf. 115 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med § 18 anf. 149 (delvis) och
av talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 3 Anmälan om faktapromemoria	2
§ 4 Anmälan om granskningsrapport	2
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 6 Riksrevisionens årsredovisning för 2022	3
Konstitutionsutskottets betänkande 2022/23:KU17	3
(Beslut fattades under § 17.)	3
§ 7 Sekretessgenombrott vid utlämnande för teknisk bearbetning eller teknisk lagring av uppgifter	3
Konstitutionsutskottets betänkande 2022/23:KU35	3
Anf. 1 PETER HEDBERG (S)	3
Anf. 2 JESSICA WETTERLING (V)	4
Anf. 3 LARS ENGSUND (M)	6
(Beslut fattades under § 17.)	7
§ 8 Nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer som arbetar med forskning eller utveckling – höjt tak för avdraget	7
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2022/23:SfU19	7
Anf. 4 CAROLINE HÖGSTRÖM (M)	7
Anf. 5 ISABELL MIXTER (V)	8
(Beslut fattades under § 17.)	9
§ 9 Nationellt professionsprogram för rektorer, lärare och förskollärare	10
Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU13	10
(Beslut fattades under § 17.)	10
§ 10 Ändringar som rör gymnasieskolans nationella program och ämnen m.m.	10
Utbildningsutskottets betänkande 2022/23:UbU14	10
Anf. 6 FREDRIK MALM (L)	10
Anf. 7 LINUS SKÖLD (S) replik	11
Anf. 8 FREDRIK MALM (L) replik	11
Anf. 9 LINUS SKÖLD (S) replik	12
Anf. 10 FREDRIK MALM (L) replik	12
Anf. 11 LINUS SKÖLD (S)	12
Anf. 12 OLIVER ROSENGREN (M)	14
Anf. 13 LINUS SKÖLD (S) replik	14
Anf. 14 OLIVER ROSENGREN (M) replik	15
Anf. 15 LINUS SKÖLD (S) replik	15
Anf. 16 OLIVER ROSENGREN (M) replik	15
Anf. 17 DANIEL RIAZAT (V)	16
Anf. 18 MATHIAS BENGTTSSON (KD)	17
Anf. 19 DANIEL RIAZAT (V) replik	18
Anf. 20 MATHIAS BENGTTSSON (KD) replik	19
Anf. 21 DANIEL RIAZAT (V) replik	19
Anf. 22 MATHIAS BENGTTSSON (KD) replik	19
Anf. 23 CAMILLA HANSÉN (MP) replik	20

Anf. 24	MATHIAS BENGTTSSON (KD) replik.....	20
Anf. 25	CAMILLA HANSÉN (MP) replik.....	21
Anf. 26	MATHIAS BENGTTSSON (KD) replik.....	21
Anf. 27	CAMILLA HANSÉN (MP)	21
	(Beslut fattades under § 17.).....	23
§ 11	Folkbildningsfrågor	23
	Kulturutskottets betänkande 2022/23:KrU10	23
Anf. 28	AMANDA LIND (MP).....	23
Anf. 29	EMMA AHLSTRÖM KÖSTER (M).....	25
Anf. 30	JONAS ANDERSSON (SD).....	26
Anf. 31	VASILIKI TSOUPLAKI (V).....	28
Anf. 32	JONAS ANDERSSON (SD) replik.....	30
Anf. 33	VASILIKI TSOUPLAKI (V) replik.....	31
Anf. 34	JONAS ANDERSSON (SD) replik.....	31
Anf. 35	VASILIKI TSOUPLAKI (V) replik.....	32
Anf. 36	CATARINA DEREMAR (C).....	32
Anf. 37	ROLAND UTBULT (KD)	33
Anf. 38	ROBERT HANNAH (L).....	35
Anf. 39	ANNETTE RYDELL (S).....	36
Anf. 40	PETER OLLÉN (M)	39
	(Beslut fattades under § 17.).....	40
§ 12	Luftfartsfrågor.....	40
	Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU11	40
Anf. 41	OSKAR SVÄRD (M).....	40
Anf. 42	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	41
Anf. 43	OSKAR SVÄRD (M) replik	42
Anf. 44	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	42
Anf. 45	OSKAR SVÄRD (M) replik	43
Anf. 46	ULRIKA HEIE (C) replik	43
Anf. 47	OSKAR SVÄRD (M) replik	43
Anf. 48	ULRIKA HEIE (C) replik	44
Anf. 49	OSKAR SVÄRD (M) replik	44
Anf. 50	KADIR KASIRGA (S) replik	45
Anf. 51	OSKAR SVÄRD (M) replik	45
Anf. 52	KADIR KASIRGA (S) replik	46
Anf. 53	OSKAR SVÄRD (M) replik	46
Anf. 54	ULRIKA HEIE (C)	47
Anf. 55	MAGNUS OSCARSSON (KD).....	48
Anf. 56	ULRIKA HEIE (C) replik	49
Anf. 57	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik.....	50
Anf. 58	ULRIKA HEIE (C) replik	50
Anf. 59	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik.....	50
Anf. 60	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	51
Anf. 61	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik.....	51
Anf. 62	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	52
Anf. 63	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik.....	52
Anf. 64	KADIR KASIRGA (S).....	53
Anf. 65	JIMMY STÅHL (SD) replik	54
Anf. 66	KADIR KASIRGA (S) replik	55
Anf. 67	JIMMY STÅHL (SD) replik	55
Anf. 68	KADIR KASIRGA (S) replik	56

Anf. 69	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik	56
Anf. 70	KADIR KASIRGA (S) replik	56
Anf. 71	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik	57
Anf. 72	KADIR KASIRGA (S) replik	57
Anf. 73	HELENA GELLERMAN (L)	58
Anf. 74	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	60
Anf. 75	HELENA GELLERMAN (L) replik	60
Anf. 76	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	61
Anf. 77	HELENA GELLERMAN (L) replik	61
Anf. 78	JIMMY STÅHL (SD)	62
Anf. 79	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	63
Anf. 80	JIMMY STÅHL (SD) replik	64
Anf. 81	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	64
Anf. 82	JIMMY STÅHL (SD) replik	65
Anf. 83	LINDA W SNECKER (V)	65
Anf. 84	JIMMY STÅHL (SD) replik	67
Anf. 85	LINDA W SNECKER (V) replik	67
Anf. 86	JIMMY STÅHL (SD) replik	68
Anf. 87	LINDA W SNECKER (V) replik	68
Anf. 88	OSKAR SVÄRD (M) replik	69
Anf. 89	LINDA W SNECKER (V) replik	69
Anf. 90	OSKAR SVÄRD (M) replik	69
Anf. 91	LINDA W SNECKER (V) replik	70
Anf. 92	DANIEL HELLDÉN (MP)	70
Anf. 93	OSKAR SVÄRD (M) replik	73
Anf. 94	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	73
Anf. 95	OSKAR SVÄRD (M) replik	74
Anf. 96	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	74
Anf. 97	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik	75
Anf. 98	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	75
Anf. 99	MAGNUS OSCARSSON (KD) replik	76
Anf. 100	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	76
Anf. 101	HELENA GELLERMAN (L) replik	76
Anf. 102	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	77
Anf. 103	HELENA GELLERMAN (L) replik	77
Anf. 104	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	78
Anf. 105	JIMMY STÅHL (SD) replik	78
Anf. 106	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	79
Anf. 107	JIMMY STÅHL (SD) replik	79
Anf. 108	DANIEL HELLDÉN (MP) replik	80
	(Beslut fattades under § 17.)	80
§ 13	En drömarstrategi för Europa	81
	Trafikuskottets utlåtande 2022/23:TU16	81
Anf. 109	KADIR KASIRGA (S)	81
Anf. 110	JIMMY STÅHL (SD)	82
Anf. 111	OSKAR SVÄRD (M)	82
Anf. 112	ANDERS KARLSSON (C)	83
Anf. 113	MAGNUS OSCARSSON (KD)	85
Anf. 114	DANIEL HELLDÉN (MP)	85
Anf. 115	HELENA GELLERMAN (L)	86
	(Beslut fattades under § 17.)	88

§ 14 Säkerhetsprövning av totalförsvarspliktiga m.m.	88	Prot. 2022/23:116
Justitieutskottets betänkande 2022/23:JuU28	88	31 maj
Anf. 116 CHARLOTTE NORDSTRÖM (M)	88	-----
Anf. 117 GUDRUN NORDBORG (V)	89	
(Beslut fattades under § 17.).....	91	
§ 15 Klimatpolitik	91	
Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2022/23:MJU16	91	
Anf. 118 HELENA STORCKENFELDT (M)	91	
Anf. 119 STINA LARSSON (C) replik	92	
Anf. 120 HELENA STORCKENFELDT (M) replik	92	
Anf. 121 STINA LARSSON (C) replik	93	
Anf. 122 HELENA STORCKENFELDT (M) replik	93	
Anf. 123 JYTTE GUTELAND (S) replik	94	
Anf. 124 HELENA STORCKENFELDT (M) replik	94	
Anf. 125 JYTTE GUTELAND (S) replik	95	
Anf. 126 HELENA STORCKENFELDT (M) replik	95	
Anf. 127 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	95	
Anf. 128 HELENA STORCKENFELDT (M) replik	96	
Anf. 129 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	96	
Anf. 130 HELENA STORCKENFELDT (M) replik	97	
(forts. § 18).....	97	
Ajournering	97	
Återupptaget sammanträde	98	
§ 16 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 30 maj	98	
NU17 Kompletterande bestämmelser till EU:s		
gaslagringsförordning.....	98	
Ajournering	99	
Återupptaget sammanträde	99	
SkU17 Förlängning av den tillfälligt utökade		
skattenedsättningen på viss dieselanvändning inom jord-,		
skogs- och vattenbruk.....	100	
SkU18 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på		
arbetsplatsen	100	
SkU19 Ändrad placering av betalstation för trängselskatt i		
Hagastaden	100	
§ 17 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens		
sammanträde	100	
KU17 Riksrevisionens årsredovisning för 2022	100	
KU35 Sekretessgenombrott vid utlämnande för teknisk		
bearbetning eller teknisk lagring av uppgifter	100	
SfU19 Nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för personer		
som arbetar med forskning eller utveckling – höjt tak för		
avdraget	101	
UbU13 Nationellt professionsprogram för rektorer, lärare		
och förskollärare	101	
UbU14 Ändringar som rör gymnasieskolans nationella		
program och ämnen m.m.	101	
KrU10 Folkbildningsfrågor	102	
TU11 Luftfartsfrågor	103	
TU16 En drönarstrategi för Europa	104	

JuU28 Säkerhetsprövning av totalförsvarspliktiga m.m.....	104
§ 18 (forts. från § 15) Klimatpolitik (forts. MJU16).....	105
Anf. 131 JYTTE GUTELAND (S)	105
Anf. 132 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	107
Anf. 133 JYTTE GUTELAND (S) replik	108
Anf. 134 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	108
Anf. 135 JYTTE GUTELAND (S) replik	109
Anf. 136 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	109
Anf. 137 JYTTE GUTELAND (S) replik	110
Anf. 138 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	110
Anf. 139 JYTTE GUTELAND (S) replik	111
Anf. 140 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	111
Anf. 141 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	113
Anf. 142 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	114
Anf. 143 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	114
Anf. 144 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	115
Anf. 145 JYTTE GUTELAND (S) replik	115
Anf. 146 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	116
Anf. 147 JYTTE GUTELAND (S) replik	116
Anf. 148 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	117
Anf. 149 MARTIN KINNUNEN (SD)	117
Anf. 150 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	120
Anf. 151 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	120
Anf. 152 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	121
Anf. 153 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	121
Anf. 154 JYTTE GUTELAND (S) replik	122
Anf. 155 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	122
Anf. 156 JYTTE GUTELAND (S) replik	123
Anf. 157 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	124
Anf. 158 HELENA GELLERMAN (L)	124
Anf. 159 STINA LARSSON (C) replik	126
Anf. 160 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	127
Anf. 161 STINA LARSSON (C) replik	127
Anf. 162 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	128
Anf. 163 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	128
Anf. 164 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	129
Anf. 165 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	129
Anf. 166 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	130
Anf. 167 KAJSA FREDHOLM (V).....	130
Anf. 168 STINA LARSSON (C)	132
Anf. 169 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	134
Anf. 170 STINA LARSSON (C) replik	135
Anf. 171 MARTIN KINNUNEN (SD) replik.....	135
Anf. 172 STINA LARSSON (C) replik	136
Anf. 173 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	136
Anf. 174 STINA LARSSON (C) replik	136
Anf. 175 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	137
Anf. 176 STINA LARSSON (C) replik	137
Anf. 177 ELIN SÖDERBERG (MP)	138
Anf. 178 TALMANNEN	141
Anf. 179 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	141

Anf. 180 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	142	Prot. 2022/23:116
Anf. 181 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	142	31 maj
Anf. 182 ELIN SÖDERBERG (MP) replik	143	-----
(Beslut skulle fattas den 7 juni.)	143	
§ 19 Bordläggning	143	
§ 20 Anmälan om interpellation	144	
§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	144	
§ 22 Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	144	
§ 23 Kammaren åtskildes kl. 19.11.....	145	