

Tisdagen den 3 mars

Kl. 13.00–15.57
18.00–21.03

§ 1 Justering av protokoll

Protokollen för den 10 och 11 februari justerades.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Tredje vice talmannen meddelade att Moderaternas riksdagsgrupp anmält Anti Avsan som ersättare i riksdagsstyrelsen.

Tredje vice talmannen förklarade vald till

ersättare i riksdagsstyrelsen
Anti Avsan (M)

§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2014/15:19 för torsdagen den 19 februari i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från arbetsmarknadsutskottet.

§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2014/15:252

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:252 Försvaret och höjda arbetsgivaravgifter för unga

av Hans Wallmark (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 6 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är att statsrådet insjuknat vid det anmälda svarstillfället den 20 februari 2015.

Stockholm den 20 februari 2015

Försvarsdepartementet

Peter Hultqvist (S)

Enligt uppdrag

Maria Hedegård

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:276

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:276 Sysselsättning, antal arbetade timmar, välstånd och produktivitet

av Jonas Jacobsson Gjörtler (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 24 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2015

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:277

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:277 Särskild löneskatt för äldre
av Helena Bouveng (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2015

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:280

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:280 Demografisk utmaning för
arbetsmarknaden

av Niklas Wykman (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2015

Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Rikard Jermsten
Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:282

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:282 Jernhusens konkurrens med privata bolag av Penilla Gunther (KD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 10 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.
Stockholm den 19 februari 2015

Näringsdepartementet
Mikael Damberg (S)
Enligt uppdrag
Fredrik Ahlén
Expeditionschef

Interpellation 2014/15:286

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:286 Planering av banunderhåll av Margareta B Kjellin (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 7 april 2015.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.
Stockholm den 26 februari 2015

Näringsdepartementet
Anna Johansson (S)
Enligt uppdrag
Margareta Gårdmark Nylén
Tillförordnad Expeditionschef

Interpellation 2014/15:287

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:287 Regeringens agerande gällande Efsi av Jan Ericson (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2015
Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Rikard Jermsten
Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:288

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:288 Högre produktivitet och fler i arbete
av Jan Ericson (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2015

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:290

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:290 Sociala avgifter för personer över 65 år
av Jan Ericson (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2015

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2014/15:297

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:297 Ryska påtryckningar mot Sverige
av Allan Widman (FP)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 25 februari 2015

Utrikesdepartementet

Margot Wallström (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Jörgensen

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:298 Längre och tyngre lastbilar för att underlätta för handel och företag

av Lars Hjalmered (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 18 februari 2015

Näringsdepartementet

Anna Johansson (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

STYLEREF Kantrubrik
* MERGEFORMAT

Interpellation 2014/15:299

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:299 Den maritima strategin

av Hans Rothenberg (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 20 mars 2015.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 18 februari 2015

Näringsdepartementet

Anna Johansson (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

Interpellation 2014/15:310

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:310 Långsiktiga styrmedel för biodrivmedel

av Rickard Nordin (C)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 27 mars 2015.

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

Stockholm den 20 februari 2015

Miljö- och energidepartementet

Ibrahim Baylan (S)

Enligt uppdrag

Lena Ingvarsson

Expeditions- och rättschef

STYLEREF Kantrubrik
|* MERGEFORMAT

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:317 Elområdesindelningen och dess negativa effekter för Sydsverige
av Jonas Jacobsson Gjörtler (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 17 april 2015. Energiministern har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 20 februari 2015

Miljö- och energidepartementet

Ibrahim Baylan (S)

Enligt uppdrag

Lena Ingvarsson

Expeditions- och rättschef

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Redogörelser

2014/15:PN1 till konstitutionsutskottet

2014/15:RS3 och RS4 till utrikesutskottet

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Försvarsutskottets betänkanden

2014/15:FöU5 Integritetsskydd vid signalspaning i försvarsunderrättelseverksamhet

2014/15:FöU4 Några ändringar i lagen om disciplinansvar inom totalförsvaret

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden

2014/15:MJU3 Livsmedelspolitik

2014/15:MJU5 Landsbygds politik

2014/15:MJU6 Fiskeripolitik

Civilutskottets betänkande

2014/15:CU6 Familjerätt

Trafikutskottets betänkanden

2014/15:TU5 Cykelfrågor

2014/15:TU6 It- och postfrågor

Justitieutskottets betänkande

2014/15:JuU18 Våldsbrott och brottsoffer

Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Hans Wallmark har frågat mig om det säkerhetspolitiska rådet har påbörjat sitt arbete och, om så är fallet, hur ofta det har sammanträtt, vilka som har deltagit, vad som har avhandlats och vilka slutsatser som har dragits.

Svaret på den första frågan är ja. Jag offentliggjorde planerna på att sammankalla ett säkerhetspolitiskt råd den 14 november, och sedan dess har rådet sammanträtt tre gånger, alltså i genomsnitt ungefär en gång i månaden.

Det säkerhetspolitiska rådet har inrättats för att regelbundet kunna diskutera en samordnad hantering av frågor som rör Sveriges säkerhet i bred bemärkelse. Jag har själv lett rådets samtliga möten, där även vice statsministern, utrikesministern, försvarsministern och inrikesministern har deltagit. Även andra statsråd har vid behov kunnat delta i rådets arbete, liksom vissa statssekreterare. Det gäller även företrädare för myndigheter som har vara direkt berörda och som fått göra föredragningar för rådet.

Det säkerhetspolitiska rådet är inte något beslutsorgan. Frågorna som diskuterats av rådet bereds vid behov vidare av ansvariga departement. Bland de frågor som diskuterats hittills i rådet har utvecklingen i Ukraina och Ryssland ägnats stor uppmärksamhet. Det gäller också insatser mot terrorism, både här hemma och internationellt.

Anf. 2 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! Först vill jag tacka statsministern för att han personligen kommer hit och besvarar interpellationen. Det uppskattas. Jag tror dessutom att det är den första interpellation han besvarar som statsminister. Det är också glädjande, och jag hoppas att det blir en flitig vana för statsministern att besvara ledamöternas interpellationer.

Jag ska säga att jag i grunden inte nödvändigtvis tycker att detta med ett säkerhetspolitiskt råd är en felaktig idé. Jag vill ha detta som ett grundackord. Men vad som sker stort sker uppenbarligen tyst i det här fallet. Därför vill jag när det gäller det säkerhetspolitiska rådet ta upp några frågor som vilar på mer konstitutionell grund och dessutom föra några säkerhetspolitiska resonemang.

Tre gånger har rådet sammanträtt, säger statsministern. Då är det intressant att veta vad man har kommit fram till och hur vi som riksdag har möjlighet att granska och följa upp regeringens göranden och låtanden. Då är det intressant med frågor som protokoll, hur man har tecknat ned de slutsatser man har dragit och vilka som har deltagit i mötena.

Statsministern anger i sitt svar här att det har varit vice statsministern, utrikesministern, försvarsministern och inrikesministern men även i förekommande fall statssekreterare och kanske myndighetschefer, eller i vart fall skulle de kunna bli involverade i rådet. Då vore det intressant att få veta vilka som har varit där, hur man kan följa upp det och framför allt se kopplingen mellan vad man har kommit fram till i rådet och eventuella beslut som sedan har fattats i efterhand.

Därför blir också en direkt konkret fråga till Stefan Löfven: Ser man några faror med rådet, till exempel att man koncentrerar för mycket

inflytande till en krets som man kanske inte ens har protokollförda möten med, alternativt att det också kan bli förseningar och fördröjningar till följd av rådet? Detta är den konstitutionella utgångspunkten för mina frågor till statsministern.

Återigen vill jag betona att jag tror att det kan finnas fördelar med ett råd, men jag tror också att det finns faror och nackdelar, och därför tycker jag att det är angeläget att Stefan Löfven finns här i kammaren för att räta ut några av de frågetecknen.

Sedan finns det de säkerhetspolitiska resonemang som man kan föra utifrån detta. Det har varit tre möten. Statsministern anger att man bland annat har pratat om Ukraina och Ryssland och om den internationella terrorismen. Det är otroligt viktiga och angelägna frågor, och jag utgår från att det har varit långa och givande samtal om dem.

När det gäller Ryssland finns det skäl att vara orolig för och djupt beklämd över den politiska utvecklingen i Ryska federationen. I dag, kanske just i denna stund, begravs Boris Nemtsov, en av de ledande oppositionspolitikerna. Han blev skjuten på öppen gata i skuggan av Kremles murar. Därför vore det intressant om statsministern kunde lägga lite grann på täcket om vad det säkerhetspolitiska rådet har pratat om när det gäller Ryssland och vilka slutsatser man har dragit. Det finns en hel del ledamöter i kammaren som sysslar med både försvars- och utrikespolitik, och det hade varit intressant att få reda på vilken analys man har gjort.

När det gäller terrorism är ju hela Europa och världen i praktiken fångade av den senaste tidens händelser – de två allvarliga attentaten, först i Paris och sedan i Köpenhamn – som riktar sig både mot det fria ordet och mot judiska trosbekännare. Därför finns det skäl att också här fundera på vilka slutsatser man har dragit i det säkerhetspolitiska rådet.

Avslutningsvis vill jag också ställa en konkret fråga. Det har ju varit en del diskussion om en flygövning med USA i Estland. Där har det förekommit lite olika uppgifter om vad regeringen har gjort, sagt eller tänkt. Då undrar jag bara: Har just den flygövningen också varit föremål för samtal i det säkerhetspolitiska rådet?

Anf. 3 ANDREAS NORLÉN (M):

Fru talman! Även jag vill tacka statsministern för svaret på den här interpellationen. Som ordförande i riksdagens konstitutionsutskott vill jag anlägga ett par synpunkter av närmast konstitutionell natur. Den ena gäller förekomsten av dokumentation av det säkerhetspolitiska rådets arbete. Det vore värdefullt om statsministern kunde utveckla i vilken utsträckning som rådets verksamhet är föremål för dokumentation inom Regeringskansliet.

Jag vill i det sammanhanget notera att konstitutionsutskottet vid ett antal tillfällen har betonat betydelsen av att man dokumenterar arbetet i Regeringskansliet på ett sådant sätt att det går att följa upp i efterhand vad som har varit föremål för åtgärder.

Jag har här ett granskningsbetänkande från 2005–2006. Just det handlade om regeringens arbete med flodvågskatastrofen. Där skrev utskottet så här apropå den arbetsgrupp som fanns inom Regeringskansliet då, med statsråd som hanterade katastrofen: ”Härutöver konstaterar utskottet att det vid statsrådsgruppens möten inte fördes några minnesanteckningar, vilket var ett medvetet beslut mot bakgrund av att det inte skulle fattas några formliga beslut. (...) I en krissituation är

hanteringen av krisen självklart överordnad andra arbetsuppgifter. Utskottet vill ändå framhålla att dokumentation även av möten av mer informell karaktär är värdefull dels internt, för att säkerställa att det inte uppstår osäkerhet om vad man kommit fram till och för att snabbt kunna vidareförmedla viktig information från mötet, dels för att i ett senare skede underlätta granskning av händelseförloppet.”

Konstitutionsutskottet har även i andra sammanhang kommit fram till denna slutsats: Det är viktigt med spårbarhet och dokumentation. Jag skulle därför vilja fråga statsministern hur det säkerhetspolitiska rådets arbete dokumenteras, så att konstitutionsutskottet eller andra aktörer i efterhand kan granska vad som har förekommit.

Sedan välkomnar jag, liksom Hans Wallmark, att statsministern har valt att besvara den här interpellationen. Det är utmärkt att statsministern kommer hit till kammaren och besvarar ledamöternas frågor.

Konstitutionsutskottet har haft synpunkter även på detta och uttalat att det är väsentligt att det statsråd vars tjänsteutövning en interpellation angår också är det statsråd som besvarar interpellationen. Det gäller enligt KU självfallet också statsministern ”när frågan gäller övergripande överväganden för regeringens arbete”.

Jag vill med anledning av det göra kammaren uppmärksam på att jag har ställt en interpellation till statsministern om regeringens respekt för riksdagens tillkännagivanden. Det är en än mer övergripande fråga för regeringens arbete, hur man allmänt i regeringen ser på riksdagens tillkännagivanden – än den om det säkerhetspolitiska rådet.

Den här interpellationen har statsministern valt att låta justitieministern besvara på fredag. Jag skulle vilja fråga statsministern varför han har valt att besvara den mer nischade interpellationen om det säkerhetspolitiska rådet men inte min interpellation om regeringens respekt för riksdagens tillkännagivanden.

Jag är här. Statsministern är här. Statsministern har en konstitutionell skyldighet att besvara ledamöternas frågor i den mån de rör övergripande regeringsfrågor. Det handlar inte för statsministern om att välja fritt vilka frågor han vill och inte vill diskutera. Statsministern hade mycket väl kunnat besvara även min interpellation i kammaren i dag. Jag undrar varför han inte gjorde det.

Anf. 4 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att det är glädjande att statsministern är här i dag. Under de senaste åtta åren fick vi inte se så mycket av den förra statsministern i riksdagen. Jag tycker att det är föredömligt av Stefan Löfven att han kommer hit.

Det här visar vikten av den fråga som har tagits upp. Det gäller det säkerhetspolitiska läget i Sverige och världen, kopplat till det säkerhetspolitiska rådet. Jag tycker att det är snabbt jobbat att det redan har varit tre sammanträden. Jag tycker inte att det viktigaste är protokoll och ordagrant allt som sägs på mötena. Det viktiga är resultatet, framför allt det långsiktiga resultatet.

När tsunamin inträffade – det var ingenting som man kunde planera för; det var någonting extraordinärt – fanns det inte någonting sådant här. Det blev en förvirrad situation. Det var inte så konstigt, för det var en helt ny situation som uppkom under en tid på året då väldigt mycket verksamhet ligger nere. Men nu har vi ett råd som kan ta tag i de kända hot som vi ser omkring oss. Det kan också dyka upp nya hot, och då blir detta ett operativt organ som kan agera. I och med att det är den högsta politiska ledningen från regeringen har man befogenhet att faktiskt snabbt få resultat och samordna det som behöver samordnas i en krissituation. Jag tycker att det är väldigt positivt att det här har inrättats.

Vi har väldigt stora hot i vår omvärld – det kan man inte komma ifrån. Detta kommer alltså helt rätt i tiden. Här har nämnts terrorhot, krig och Ukraina–Ryssland-situationen. Men vi har också klimathotet, som i sig är ett stort säkerhetspolitiskt hot men som också kan leda till andra konflikter. Man kan se att det redan har lett till väpnade konflikter där man slåss om vattentillgångar, till exempel.

Det här är stora frågor som vi måste förhålla oss till. När man tänker på säkerhetspolitik skulle jag önska att Sveriges roll inte enbart är att tänka på Sverige, även om det självklart är väldigt grundläggande och centralt. Jag önskar att vi också tänker i större banor. Hur kan vi samverka med andra för en säkrare värld? Det gynnar oss alla. Vi kan inte bara stänga dörren och känna oss trygga här, utan vi måste vända oss utåt.

Där gör regeringen mycket. Vi samarbetar nära med Finland då vi ser ett säkerhetspolitiskt hot, till exempel från Ryssland. Stefan Löfven hade ett möte med Angela Merkel för inte så länge sedan. Vi kan se att vi lyfter stora och viktiga säkerhetspolitiska frågor även i det rummet.

Det här blir mer ett operativt organ. Det är inget organ där man bjuder in internationella gäster, utan det sköts på andra sätt. Men jag tycker att det är väldigt bra att det har inrättats och att det redan har kommit till stånd ett antal möten. Jag ser fram emot det fortsatta arbetet.

Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Först gäller det Hans Wallmarks uppföljande frågor. Det är inte ett beslutande organ. Det är det som är själva poängen. Det är regeringen som beslutar, precis som vanligt. Det här är ett beredande och koordinerande organ mellan de statsråd som förväntas ha mest inblandning i den här typen av frågor.

Nej, jag ser ingen fara. Regeringens arbete ska beredas på olika sätt. Det här är ett sätt att göra det när det gäller just den här typen av frågor. Vi beslutar inte att detta och detta ska göras mer än att saker behöver beredas. Någonting behöver kanske tas tillbaka till rådet för fortsatt diskussion. Och när det väl ska beredas på riktigt inför beslut är det, som jag sa tidigare, ansvarigt departement som bereder det, precis enligt den ordning som finns i övrigt. Det är alltså helt öppet och i den meningen inget annorlunda än andra statsrådsgrupper.

Sedan gäller det de olika säkerhetspolitiska perspektiven. Ja, det är precis det som jag tycker är viktigt: att vi har det breda perspektivet. Det här gäller det som rör rent försvar, det militära försvaret, av landets gränser. Men det gäller också miljöhot. Det nämndes när jag introducerade och berättade om det säkerhetspolitiska rådet. Det handlar om terrorism. Det handlar om it-säkerhet. Det är en mängd olika perspektiv där vi

behöver fundera igenom vad vi ska göra för att ytterligare stärka landets säkerhet.

Ryssland – ja, det är ingen tvekan om vad som har skett i Ukraina och vad som sker i Ukraina. Regeringen har varit tydlig inom ramen för EU-samordningen med att Ryssland har ett stort ansvar för det som sker. Ryssland stöder separatisterna och därmed den oro och det våld som har spridits i landet Ukraina. Vi står helt inom ramen för EU-samordningen där. Jag diskuterade saken förra veckan, som påpekades av Hillevi Larsson, med Angela Merkel. Det finns ingen skillnad i vår uppfattning i den delen.

När det gäller terrorism är det precis samma sak. Det är klart att vi förhör oss om läget. Regeringen måste förhöra sig: Hur är läget exakt nu? Hur många har rest? Hur många har kommit tillbaka? Hur kan en möjlig förändrad hotbild se ut, om det finns någon sådan? Den typen av frågor behöver vi självfallet hålla oss väl informerade om.

Flygövningen är icke diskuterad – det kan jag säga direkt – i det säkerhetspolitiska rådet.

Andreas Norlén hade frågor om dokumentation. Det är samma sak där. Det är klart att vi för anteckningar om vi behöver göra någonting till nästa möte. Men det är inget beslutsorgan. Detta är ett koordinerande och beredande organ som vid behov ska ta förberedande arbete till det eller de departement som är berörda av ärendet.

Den här interpellationen rör frågan om det säkerhetspolitiska rådet. Exakt vilka frågor som kan och inte kan komma att besvaras av statsministern måste vi få avgöra från fall till fall. Jag kommer såklart att visa så stor respekt som möjligt för kammaren. Det tycker jag är viktigt, och det tänker jag hålla i.

Hillevi Larsson! Ja, vi menar just det: Det här gäller inte bara Sveriges säkerhet, utan det är faktiskt hela vårt närområdes säkerhet som måste diskuteras i förlängningen. Det är nämligen det som utgör basen för vår egen säkerhet.

Anf. 6 HANS WALLMARK (M):

Fru talman! Tack för svaren och synpunkterna, statsministern!

Inledningsvis noterar jag att Hillevi Larsson, i den här talarstolen, fru talman, saknade den förra statsministern. Det gör jag också ibland. Där har vi en likartad uppfattning, om än kanske av lite olika skäl.

Hillevi Larsson sa också, fru talman, att det här säkerhetsrådet skulle kunna bli inkallat när en försämrad säkerhetssituation inträffar. Sedan tolkar jag statsministerns rätt distinkta svar som att så inte är fallet. Det har ju inte en operativ uppgift, utan en koordinerande.

Det är lite olikartade uppgifter, men jag tror att statsministern är den som är den korrekta uttolkaren.

Det sas också här från talarstolen att det inte handlar om protokoll och sådant. Det kan man ju tycka. Nu är det här inte bara för formalismens egen skull, utan det handlar om spårbarheten så att vi ledamöter faktiskt kan utföra vår konstitutionella uppgift, som är att granska och följa regeringen.

Det är alltså inte för att försvåra och förhindra, utan det handlar om att ha den spårbarheten så att vi förstår hur beslut växer fram men också om

beslut på olika sätt kanske har försinkats eller på annat sätt försvärats därför att de på något sätt har tvingats ta omvägen via rådet.

Nu tycker jag ändå att statsministern är tydlig, och det uppskattar jag. Jag vill återigen understryka att det är bra att statsministern är här i kammaren och besvarar denna interpellation och understryker att det handlar om den koordinerande uppgiften.

Då är ett medskick, som det heter på modern svenska, till regeringschefen att det skulle underlätta för oss i kammaren att följa den koordinerande uppgiften som rådet har om man på något sätt kunde se spår i terrängen av vad rådet har gjort, vad man har sagt, vad man har diskuterat och eventuellt vilka slutsatser som man har dragit.

Tre möten har genomförts under statsministerns ledning. En fråga som man kan ställa till Stefan Löfven är då om det finns några goda och bra slutsatser som man kan dra av denna mötesform. Är det ett uppskattat sätt att ha den här typen av koordinerande samtal?

Det var de konstitutionella frågorna. Jag återvänder till de säkerhetspolitiska resonemangen.

Jag delar bedömningen av att det är viktigt att det är genom EU-koordinering vi hanterar den rätt allvarliga utmaning som Europa står inför efter Rysslands illegala annektering av Krim och fortsättningen av den frysta konflikt som vi nu är på väg att se i förhållandet mellan Ryssland och Ukraina.

Jag tror också att det finns en säkerhetspolitisk ambition från Rysslands sida att försöka spetta sönder denna EU-samordning, och därför är det viktigt att alla länder samverkar till att behålla en EU28-distinkt linje gentemot Ryssland, allrahelst en dag som denna när Boris Nemtsov begravs.

Jag har några frågor att avslutningsvis skicka med till statsministern. Den mycket goda idén om en Natoutredning, vill jag säga, skulle det kunna vara en fråga som kunde penetreras av det säkerhetspolitiska rådet? Finns det några tankar om att på något sätt involvera företrädare för oppositionen? I svaret framgår att det kan vara myndighetsföreträdare och statssekreterare, men finns det någon tanke på oppositionen?

Tidigare har statsministern också talat om en säkerhetsstrategi och att det skulle inbjudas till samverkan mellan regeringssidan och oppositionen kring detta. Är det något som skulle kunna ske inom ramen för ett breddat säkerhetsråd?

Anf. 7 ANDREAS NORLÉN (M):

Fru talman! Jag tolkar statsministerns svar som att det inte förekommer någon egentlig dokumentation av rådets arbete, vad som förekommer, vilka frågor som har diskuterats eller vad man i övrigt har kommit fram till.

Jag vill därför påminna om att det citat som jag läste upp ur ett KU-betänkande är nio år gammalt, från våren 2006. Frågan man måste ställa sig är om den nuvarande regeringen inte har för avsikt att lära sig någonting av de erfarenheter som har dragits av tidigare regeringar och KU:s granskning av deras arbete. Slutsatsen som KU drog våren 2006, alltså för nio år sedan, var ju att dokumentation även av möten av mer informell karaktär är värdefull av ett antal olika skäl.

Jag kan även citera ett annat KU-betänkande, från riksmötet 2012/13, där det står att ”dokumentation av kontakter är en nödvändig förutsättning för en efterföljande kontroll”. Det handlar alltså om informella kontakter.

Jag vill därför uppmana statsministern att tänka om i det här avseendet och faktiskt följa de råd som konstitutionsutskottet har gett när det gäller dokumentation även av mer informella överläggningar.

Jag noterar även att statsministern inte riktigt svarar på min fråga om varför han väljer att gå upp i den här debatten men väljer att inte svara på min interpellation. Jag vill betona att statsministern inte kan se ledamöternas interpellationer som ett smörgåsbord där han plockar de godsaker han vill. Det är naturligtvis mer statsmannamässigt att diskutera säkerhetspolitik än det tråkiga dragglaget med tillkännagivanden från en besvärlig riksdagsmajoritet, men icke desto mindre handlar det om övergripande frågor för regeringens arbete.

Därför skulle jag i all ödmjukhet vilja be statsministern att sluta plocka russin ur den konstitutionella kakan och faktiskt svara på övergripande frågor vad gäller alla interpellationer.

Anf. 8 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Jag vill förtydliga det jag sa: Jag saknar inte Reinfeldt som statsminister, men vi saknade honom i interpellationsdebatterna. Inte en enda gång under åtta år kom han hit. Där har Stefan Löfven visat framfötterna; det var ju inte så länge sedan valet.

Om vi återgår till det säkerhetspolitiska rådet är det så att regeringens sammanträden inte är offentliga. Rådet består av delar av regeringen – statsministern, vice statsministern med flera – och därför är det kanske inte så konstigt om man inte kan läsa ordagrant vad som sägs där.

Jag tror att det är bra att vi ändå har ett råd där man fokuserar på säkerhetspolitiken, och det är ju verkligen tunga ministrar som deltar. Det är utrikesministern, försvarsministern och så vidare.

Det viktiga är vad som kommer ut av detta i förlängningen, och jag är helt övertygad om att det kommer att leda till ett väldigt väl förankrat säkerhetspolitiskt arbete både kortsiktigt och långsiktigt. Det har redan varit tre möten, och det visar att detta inte bara är någon tillfällig grej utan återkommande. Självklart involveras detta i regeringens arbete och övriga Myndighetssverige när det kommer till att eventuellt genomföra saker och ting.

Jag kan därför inte förstå varför det här ses som ett hot. När det blir till reella beslut kommer vi ju alla att få veta det, och då är det den vanliga beslutsgången som gäller.

Det nya med Stefan Löfven är att han blev ordförande i det säkerhetspolitiska rådet och även det innovationspolitiska rådet. Det är ett sätt att verkligen uppgradera viktiga områden. Men han kan förstås inte vara ordförande i allt. Han kan heller inte besvara alla interpellationer, men han visar en väldigt tydlig ambition på ett väldigt viktigt område.

Anf. 9 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att det är regeringen som beslutar, det är regeringen som drar de skarpa slutsatserna och det är självfallet också regeringen som är ansvarig för den dokumentation som

kan göra att riksdagen kan följa regeringens arbete. Detta tänker regeringen göra.

Det innebär i det här fallet att vi såklart för minnesanteckningar över vad vi har sagt för att vi ska komma ihåg vad vi tänkte diskutera vidare nästa gång. Det innebär däremot inte att vi på rådet fastslår viktiga slutsatser som är regeringsbeslut. Jag är väldigt noga med att dra den linjen. Hela regeringen är ansvarig för regeringens arbete, och då kan man inte begränsa regeringens befogenheter i den andra änden så att det bara är några som ska få göra detta.

Detta är ett koordinerande och förberedande organ, och regeringen är överens om att det är bra om ett antal statsråd kan få ett mer fokuserat ansvar för att koordinera dessa ärenden. Men besluten ligger hos regeringen, och dokumentation ska självfallet ske på ett sådant sätt att regeringsbesluten kan granskas av riksdagen.

Det är viktigt att ha sagt detta.

När det gäller en Natoutredning är det dubbelnej – jag är ledsn, Hans Wallmark. Det är enligt min uppfattning fel i sak, och det är definitivt inte en sak som ska behandlas av detta råd. Det här är, som jag sa, ett råd som ska förbereda lite.

När det gäller inbjudan av oppositionen till ett sådant här råd sa jag till de övriga partiledarna i samband med ett möte som vi hade om ubåtsincidenterna i fjol att vi vill inleda en diskussion om en säkerhetspolitisk strategi när regeringen har kommit till det stadiet av arbetet. De andra partiledarna ska alltså bjudas in innan vi går vidare med ett sådant arbete, och det kommer att komma en sådan inbjudan. Jag kan inte säga när, men förberedelser pågår.

När det gäller EU-samordningen och sådant som Hans Wallmark också tog upp delar jag helt den uppfattningen, och det har jag sagt tidigare. På det senaste Europeiska rådet tog jag själv upp att det nu är oerhört viktigt att vi håller ihop och dessutom förbereder oss inom ramen för EU så att vi både kan förlänga och utvidga sanktioner mot Ryssland om det skulle vara så att verkligheten kräver detta.

Hittills har det varit så. Vi vet dock alla att inte alla nationer tycker att det är bäst att gå vidare med sanktioner. Regeringen vidhåller den synpunkten, och vi mår mycket om EU-samarbetet. Det var ett av skälen till att jag tyckte att det var viktigt att snabbt tacka ja till inbjudan från Angela Merkel, Tysklands förbundskansler. Tyskland är ett oerhört viktigt land i detta arbete, och Tyskland är en viktig strategisk partner för Sverige. Det är ett sätt att ställa upp för EU-samordningen och bidra så gott Sverige kan.

Anf. 10 HANS WALLMARK (M):

Fru talman och herr statsminister! Jag tror att vi kommer att ha anledning att återkomma till frågan om en Natoutredning. Vi kan därför lämna just den frågan för i dag.

Vi kan träta om exakt hur mycket och på vilka grunder vi saknar Fredrik Reinfeldt i riksdagens talarstol. Dock vill jag påminna kammarens ledamöter om att Fredrik Reinfeldt var som statsminister här och besvarade interpellationer. Det gör Stefan Löfven nu också, och det är första gången han är här. Även jag kommer att föra anteckningar om hur

många gånger det blir totalt sett under den tid som Stefan Löfven är statsminister.

Låt oss återkomma till det säkerhetspolitiska rådet. Det har varit tre möten. Är det några slutsatser på rent praktisk organisatorisk grund som Stefan Löfven tycker att han kan dra efter de genomförda mötena?

Det är glädjande att tanken på att bjuda in en större krets att föra samtal om en säkerhetsstrategi vidhålls. I det sammanhanget kan man påminna om att EU under året kommer att ta fram en säkerhetsstrategi och global strategi för EU. Jag vet att arbetet har påbörjats inom Utrikesdepartementet, och det var också föremål för försvarsministrarnas möte i Riga för några veckor sedan. Vi från kammarens sida kommer att följa och granska vad regeringen gör och Sveriges insatser när det gäller EU:s säkerhetsstrategi och globala strategi.

Ett område som jag tycker att man kan ta upp i det säkerhetspolitiska rådet när både statsministern och vice statsministern har möjlighet att träffa varandra är synen på till exempel flygövningar. Det har framkommit att å ena sidan Miljöpartiet har varit kritiskt till att ha flygövningar med USA och i viss mån Nato, men framför allt specifikt med USA, där å andra sidan Socialdemokraterna har varit glädjande tydliga, nämligen att det ingår som ett led i Sveriges försvars- och säkerhetspolitiska överväganden att också träna och öva med andra länder, inte minst Nato och USA. Det är en intressant skillnad. Det är en fråga som skulle kunna penetreras av det säkerhetspolitiska rådet.

Anf. 11 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S):

Fru talman! Jag tänker inte lägga mig i diskussionen om förre statsministerns göranden och låtanden i denna kammare. Det får Wallmark och Larsson klara ut.

Har vi dragit några slutsatser? Vi informerar oss om till exempel terrorism och situationen på marken i Ukraina. Varje statsråd kan sedan utifrån respektive ansvarsområde förbereda eventuella regeringsbeslut.

Vi stöder självfallet den säkerhetspolitiska strategin för EU. Det är viktigt att det finns ett svenskt perspektiv och ett vidare perspektiv där Östersjön, Norden, Baltikum och EU ingår samt ett globalt perspektiv. Alla de perspektiven måste vara med i det säkerhetspolitiska tänket.

Med all respekt för Hans Wallmark tänker jag själv besluta om vilka frågor som ska tas upp i rådet. Vilka frågor som ska tas upp kommer inte att vara till allmän diskussion i parlamentet. Det gäller inte heller flygövningar. Det måste finnas en ordning där regeringen kan koordinera, förbereda och bereda eventuella beslut på det sätt regeringen har att göra sådant. Regeringen har sedan ett ansvar för att visa hur arbetet har gått till, och dokumentationen ska ske på ett korrekt sätt. I övrigt förbehåller vi oss rätten att själva avgöra vilka frågor som behöver diskuteras där.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2014/15:263 om vargpolitiken

Anf. 12 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Daniel Bäckström uttrycker en oro för rovdjursförvaltningen i Sverige. Regeringen anser att Sverige ska ha en långsiktigt livskraftig vargstam. Det övergripande målet för rovdjurspolitiken är att varg och andra rovdjur ska ha gynnsam bevarandestatus samtidigt som tamdjurshållning inte påtagligt försvåras och socioekonomisk hänsyn tas. Rovdjurspolitik är en samhällsfråga. Det är en balansakt där flera olika intressen står mot varandra. Människor och rovdjur ska kunna leva tillsammans, och därför är det viktigt att vi gör vad vi kan på alla plan för att det ska fungera så bra som möjligt. Vi måste ha en politik som värnar både människa och djur.

Vi kan göra mer när det gäller förvaltningen av den svenska vargstammen. I Sverige har vi en god bild av hur många vargar som finns. Men vargpopulationen är under ständig förändring, och förutsättningarna för vargens fortlevnad påverkas kontinuerligt av många olika faktorer. För en framgångsrik förvaltning av varg är det nödvändigt med en väl genomarbetad bild av vargens bevarandestatus som uppdateras allteftersom förutsättningarna för vargens fortlevnad förändras.

Beslutsgången när det gäller licensjakt bör ses över för att säkerställa att den är transparent och rättssäker samt förenlig med EU-rätten. Beslut om licensjakt efter varg tagna av länsstyrelsen kan enligt jaktförordningen inte överklagas till domstol, vilket är en beslutsgång som kritiserats. För närvarande pågår en prövning av denna fråga i Högsta förvaltningsdomstolen. Vi följer utvecklingen noga.

Hur det blir med licensjakten efter varg vintern 2016 återstår att se. Vi har en regionaliserad vargförvaltning. Naturvårdsverket har delegerat rätten att besluta om licensjakt efter varg till länsstyrelserna i det mellersta förvaltningsområdet. Denna delegation har tidsbegränsats till den 15 februari 2017.

Anf. 13 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman, ärade riksdagsledamöter och ministern! Jag får tacka för svaret på denna interpellation.

Vargpolitiken har vi diskuterat tidigare i kammaren. Det är en fråga som berör stora intressen på Sveriges landsbygd, och det borde vara en viktig fråga för vårt landsbygdsdepartement och för ansvariga politiker.

Det är mars månad, och det är vårens tid. Tiden går fort. Just nu föds lammungar och andra ungar till djuren ute i bygderna. Bland annat kommer det att födas ett antal nya vargvalpar i år. Det vet vi eftersom det finns många grupperingar som den här tiden på året förbereder för nya valpkullar.

Den nya generationen kommer att förändra kartan ytterligare. Vi kan följa de senaste årens utveckling, framför allt i de län som är hårt drabbade med en stor population av vargar. Vi pratar om Värmland, Örebro och Dalarna. Där kan vi se att reviren har blivit fler och geografiskt mindre. Det har ökat trycket i sociala frågor och i djurhållningen av både den tama och den vilda boskapen.

I vinter har det bedrivits förvaltningsjakt i utvalda revir, och den har varit framgångsrik. Det gick relativt lätt att fälla de djur man på förhand

hade planerat för. Bland annat har man i Värmland konstaterat att förekomsten av varg i reviren var betydligt större än man på förhand hade räknat med. Man upptäckte också att fler revir hade bildats i dessa områden, och att man avlivade djur som hörde till andra revir än de planerade.

Vilken helhetsbild har vi egentligen av antalet vargar i våra bygder? Hur många finns i dag i skogen, och hur många kommer att finnas nästa gång vi debatterar frågan i kammaren? Jag tror att helhetsbilden är betydligt mer annorlunda än vad myndigheterna redovisar. Det finns fler vargar, och det påverkar trycket i de bygder som berörs i dag.

Jag lyfter fram interpellationen i dag utifrån artikeln som ministrarna Romson och Bucht presenterade i Svenska Dagbladet torsdagen den 5 februari. Det var fem punkter med åtgärder för att få en långsiktigt hållbar vargstamsförvaltning som presenterades.

Man skriver: ”I dag är vargen här för att stanna. Det är ett tecken på att djurlivet i våra skogar blir rikare ... Det innebär att vi måste jobba vidare för att få en politik som värnar både människan och djuret.”

Man skriver också att ”tamdjurshållning inte påtagligt försvåras”. Den formuleringen kan man fundera på: att tamdjurshållning inte påtagligt försvåras. Ja, vill man ha en balanserad rovdjurspolitik är det där fokus ligger, för jag kan dra slutsatsen att det är helt okej för ministrarna att tamdjursförhållningen försvåras – dock inte ”påtagligt”. Det är en oerhört viktig markering för alla de eldsjälar och djurhållare runt om i landet som dagligen möter utmaningarna med en väldigt stor vargstam.

Man berör i svaret som vi har fått presenterat i dag inte mycket av de socioekonomiska konsekvenserna. Jag upplever heller inte att ministern berör vilka ambitioner som finns för att utveckla landsbygden i de här områdena. Jag hade mycket hellre hört om en strategi från ministern för att utveckla djurhållningen i stället för att lägga fokus på en starkare vargstam.

Anf. 14 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! När vi diskuterar varg har det en tendens att bli mycket svart eller vitt, men frågan ser faktiskt inte ut på det sättet.

Det som föranleder den här viktiga interpellationen är precis det som Daniel Bäckström sa: att regeringen återigen vill utreda bevarandestatus och licensjakt. Vad man kan fråga då tycker jag inte besvaras särskilt väl av dagens svar: Vad är det som konkret har ändrats som föranleder ett sådant beslut? Jag har alltid uppfattat det som att Socialdemokraterna och Alliansen har varit relativt överens i den här frågan – även Folkpartiet i det sammanhanget.

Landsbygdsministern skriver att Sverige ska ha en långsiktigt livskraftig vargstam. För mig och Folkpartiet betyder en livskraftig vargstam per definition att den är jaktbar. Det kan vi nog vara överens om.

Jag skulle ändå vilja ta fasta på det som det mycket handlar om, det som också Daniel Bäckström tar upp: oron hos de berörda människorna, de som bor i trakter med mycket varg.

Signalerna att man återigen ska utreda tror jag får människor att känna – visa av skadan, skulle jag vilja påstå, och oberoende av vem som har styrt och ställt: Ska vi återigen inte få vara med och påverka?

Det är bristen på dialog och på förståelse för svårigheten att leva tillsammans med varg som har skapat egentligen helt onödiga motsättningar. Människor måste i alla sammanhang känna att de kan vara med och påverka sin situation. Det är väl bristen på det som har skapat tonläget i debatten som har varit.

För att se tillbaka på vinterns licensjakt tror jag att landsbygdsministern får tillstå att det kom dubbla budskap från regeringen. Det var nästan så att vi fick dem samtidigt i samma direktsändning i tv: Först sa landsbygdsminister Bucht att han i princip välkomnade vargjakten. Strax efteråt sa miljöministern att hon tyckte att det var olyckligt. Det är klart att sådana typer av dubbla budskap från regeringen förvirrar de människor som berörs.

Vi talar nu om att vi ska ha en långsiktigt hållbar vargpolitik. Det är vi nog alla besjälade av att vi faktiskt ska ha. Samtidigt måste vi naturligtvis rätta in oss efter EU-reglerna.

Det är en självklarhet att EU:s art- och habitatdirektiv ska gälla även i Sverige. Men det finns många andra punkter där vi de facto nationellt styr och ställer om hur man ska uppfylla de kraven. Det är ju inte så att vi exakt föreskriver hur man ska göra det eller på vilken nivå besluten ska tas.

Vi tycker från Folkpartiets och min sida att vi har kommit långt i den diskussionen och fått känslan att vi nu har möjlighet att fatta regionala och lokala beslut, naturligtvis utifrån en ständig uppföljning av bevarandestatus.

Man kan nästan få intrycket att regeringen säger att man ska utreda bevarandestatus igen för att kunna ha en licensjakt som är relevant. Men varje års beslut om licensjakt bygger ju på att man har gått igenom detta. Det är en kontinuerlig process. Man måste inte ta jättestora omtag hela tiden.

Återigen vill jag lyfta fram att vi måste ta de människor det berör och deras oro på allvar och låta dem vara med väldigt centralt i dialogen.

Anf. 15 EMMA NOHRÉN (MP):

Fru talman! Vi har hört interpellanter efterfråga dialog i vargpolitiken och säga: Varför gör man det här nu när vi äntligen har kommit fram? Men det handlar ju om att vi tidigare har haft en avsaknad av dialog.

Vi har haft ett beslut på hur många vargar vi ska ha i Sverige – ett politiskt grundat beslut. Forskarna som har tagit fram underlaget har till och med gått ut i väl ansedda tidningar som Nature och sagt: De har missbrukat mitt underlag. Det här är inte rätt.

Vad regeringen har gjort är att komma fram till en överenskommelse om hur vi ska gå vidare som bygger på just dialog och samsyn. Vi vill ge mer pengar till förebyggande åtgärder och till att utreda detta i Jordbruksverket så att vi kan få förebyggande åtgärder för tam- och husdjur, mer pengar till rovdjursstängsel och observationsåtgärder och bättre regler för skyddsjakt så att det blir lättare att ta bort de individer som är det största problemet i stället för att man går ut och tar ”random” vargar.

Vi vill också bredda dialogen om att återuppta Vargkommittén, där miljörörelsen och jägarorganisationerna har samtalat om hur man går vidare i den här frågan. Den var väldigt uppskattad men skrotades när det blev en sådan polariserad fråga.

Just de saker som har efterfrågats här är alltså precis det som regeringen har tagit fram. Det vi nu kan undra över är när allt det här kommer till. Det kan jag ju fråga landsbygdsministern nu. Vi hade ju med pengar till de här förebyggande åtgärderna i vår budget, som tyvärr röstades ned. Frågan är hur det ser ut framöver.

Anledningen till överenskommelsen om vargpolitiken var just samverkan mellan varg och människor, att vi ska leva tillsammans och ha en livskraftig vargstam. Det är precis det som efterfrågas som vi försöker besvara.

Anf. 16 ULF BERG (M):

Fru talman! Jag tänkte kommentera lite av vad Emma Nohrén sa om att det har varit bristande dialog. Jag höll på att säga: Finns det någon fråga där det har varit så mycket dialog genom åren som i just denna fråga?

Man har haft Vargkommittén, som nämndes, där både bevarandesidan och jägarsidan och även andra intressenter har suttit. Man har hela tiden haft lite olika uppfattningar. När man har lämnat sammanträdesrummen har bevarandesidan i regel överklagat alla beslut, och man har fortsatt att skapa en konflikt som jag tycker var på väg att lösas.

Vi har, som vännerna i Alliansen Daniel Bäckström och Lars Tysklind sa, haft en väldigt framgångsrik jakt, en jakt som jag tycker bedrevs på ett korrekt sätt. De första vargjakterna tyckte jag hade en felaktig inriktning, då man sköt vargar i olika revir och inte hade något utpekade revir. Att peka ut revir där det finns skäl och har varit mycket störningar tycker jag är rätt väg.

Det finns skäl att påminna om det som har sagts: Jakten visade att det fanns fler vargar i reviren. I Dalarna var det jakt i två revir, efter lite om och men och överklaganden. Det visade sig att det i reviret söder om Siljansnäs utanför Leksand blev kvar vargar, sedan man hade skjutit de vargar som var tilldelade av länsstyrelsen. Det visar med all önskvärd tydlighet att länsstyrelsen inte har en aning om hur många vargar det finns. Det är ganska klassiskt.

När man bötjade med DNA-prov på avföring från björn visade det sig att det var dubbelt så många björnar jämfört med vad man hade trott från början. Jag är också ganska säker på att det är liknande när det gäller varg. Det har man konstaterat från jakten i bland annat Värmland och Dalarna.

Det nya beslut som regeringen kommer att fatta, om att börja om från början i den här frågan, anser jag är djupt olyckligt. När vi har börjat få en någorlunda draglig situation, där jag uppfattar att båda parter har börjat prata lite mer hovsamt och det har blivit mer nyanserat, då vill regeringen börja om från början, trots tre utredningar och att vi aldrig har haft så mycket varg i Sverige sedan kanske 150 år tillbaka i tiden. Ändå vill man starta detta jobb.

Vilka är det man ska ha dialog med? Det verkar vara fel forskare. Det har i varje fall Åsa Romson hävdade tidigare, att forskarna gick i jägarnas spår, vilket är ett förödande dumt uttalande.

Detta behöver absolut inte göras om igen. Att Miljöpartiet driver den här politiken är jag inte det minsta förvånad över, för det är väl ett parti som har övergett landsbygden för länge sedan. Men att landsbygdsministern, Sven-Erik Bucht, låter sätta sitt namn på samma papper i den insändare som vi fick se på Brännpunkt i Svenska Dagbladet är jag väldigt

förvånad över. Jag har alltid uppfattat att landsbygdsministern har stått upp för landsbygden, men tyvärr tvingades jag revidera den uppfattningen.

Jag hoppas att vi får lite klargöranden under debatten.

Anf. 17 ANDERS AHLGREN (C):

Fru talman! Jag ska be att få göra några reflexioner när det gäller de socioekonomiska effekterna av riksdagens rovdjursbeslut från 2013. Rovdjuren och framför allt vargen har lett till allt starkare reaktioner, inte bara från djurägare utan också från människor som drabbas, en bred allmänhet.

Uppgifterna från länsstyrelsen anger att det finns strax under 100 vargar i mitt hemlän. I princip är hela Dalarna täckt med vargrevir. Så har det varit under lång tid. Uppskattningsvis finns 350 björnar efter årets björnjakt, då 65 björnar fick skjutas. Därmed är Dalarna ett av de län som har allra störst koncentration av rovdjur, vilket starkt påverkar villkoren för många människor.

Det finns en betydande politisk uppslutning bakom synsättet att rovdjur har ett berättigande i den svenska faunan och ger ett mervärde i många avseenden. Men det visar sig också gång på gång att en stark koncentration av rovdjur till ett begränsat geografiskt område ger betydande problem. Det påverkar starkt människors vardag.

De så kallade socioekonomiska effekterna måste vägas in. Dessa effekter är inte alltid lika vetenskapligt underbyggda utan innebär tolkningar av människors upplevelser. Ingen kan väl ha undgått de oerhört starka känslor som rovdjuren väcker hos befolkningen.

De olika delarna i det goda livet på landsbygden påverkas, och viljan att skapa utkomst och framtid avtar. Det rörliga friluftslivet lockar inte på samma sätt som tidigare. Nöjet att röra sig i skog och mark byts till en känsla av att alltid behöva vara på sin vakt.

Den starka koncentrationen av björn har resulterat i flera otäcka angrepp på människor: skidåkare, skogsarbetare och jägare. Många vågar inte längre plocka bär och svamp eller ha sällskapshunden med sig på skospromenader.

Allvarlig är också känslan hos många djurägare att inte längre kunna garantera sina tamdjur skydd och trygghet. Detta är ofta djurägarens starkaste känsla och drivkraft i sitt företagande. I en tid när vi behöver fler och yngre människor som vill hålla betesdjur har vargen fått många att i stället avyttra eller avstå.

De attacker som har skett, trots att det har gjorts förebyggande insatser, ger känslomässiga signaler i breda kretsar av djurägare. Det berör själva själen i att vara bonde.

I Dalarna finns ett 90-tal fåbodar som fortfarande brukas. Alla dessa ligger i områden med starkt rovdjurstryck. Traditionellt fåbodbruk bygger på att djuren har stora områden att röra sig fritt inom. Instängning med rovdjursstängsel låter sig svårigen göras, vilket innebär att det kan vara svårt att upprätthålla ett rimligt djurskydd enligt stolta svenska lagar. Fåbodbruket blir därmed starkt hotat. En ersättning i pengar kompenserar inte för detta.

Fru talman! Riksdagens beslut om svensk rovdjurspolitik är väl avvägt. Vi antog politiken i relativt stor politisk enighet. Ingen är helt nöjd, men vi klarar att upprätthålla stammar, och det skapas möjligheter att snabbt

ingripa när konflikterna blir orimliga. Ytterligheterna kommer däremot knappast att mötas i denna fråga.

För Centerpartiet är det viktigt att vi har en rovdjurspolitik som vinner acceptans i breda lager och i alla delar av vårt land. Därför kan rovdjurspolitiken inte ses som en enskild fråga utan måste sättas i sitt sammanhang. Vi kan inte ha så stora koncentrationer av rovdjur att människor som lever i dessa områden känner sig så osäkra att det förändrar deras vardag.

Jag skulle vilja avsluta med att ställa några frågor till landsbygdsministern. Hur kan en framtida rovdjurspolitik ta hänsyn till de socioekonomiska effekterna? Hur tänker ministern om en koncentration av vargarna till i huvudsak Värmland, Dalarna och Örebro län? Hur kommer koncentrationen att påverka regeringens rovdjurspolitik?

Anf. 18 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Det är en oerhört viktig och känslomässig fråga som vi diskuterar just nu. Det är en fråga som har beröring på de människor som lever i, bor i och brukar de områden där vi har varg i Sverige i dag. Vi ser att vi har en vargstam som kommer tillbaka. Den blir mer livskraftig, större och starkare, och det tycker jag är positivt.

Men precis som för alla andra djurslag som vi har i landet behöver man förvalta också vargstammen. Vi ser nu med regeringens nya inriktning i besluten att den förvaltning som äntligen börjar komma på plats nu rivs upp i grundvalarna. Det är ytterst oroväckande och mycket tråkigt.

Regeringen talar mycket om en ökad dialog. Då undrar jag lite hur man ser på den dialogen. Vi har nu under åtta år haft lokala viltförvaltningsdelegationer som i de län som är mest rovdjurstäta har fungerat mycket bra. Man har tagit besluten närmare de människor som berörs, och man känner att man har börjat få ett grepp om närmiljön i respektive län.

Jag har blivit ganska nedringd de senaste veckorna av rätt upprörda och känsllosamma medborgare från mitt hemlän Västmanland som känner att regeringen nu rycker undan mattan för dem. De har börjat hitta ett sätt att leva tillsammans med varg, björn och lo, som vi har mycket av, men det fungerar inte längre. Det är väldigt oroväckande.

Regeringen vill utreda frågan ytterligare en gång. Men det finns nog ingen fråga som har varit så väl utredd som rovdjursfrågan just beträffande varg. Det har varit särskilda utredare, forskare, länsstyrelser, myndigheter, departement och universitet som har varit involverade. Om inte annat har vi diskuterat frågan oerhört mycket här i kammaren under i alla fall de år som jag har varit med.

Frågan är: Hur mycket får vargen kosta samhället? Hur mycket ska man behöva slita upp känslor för människor som redan lever i de här områdena och har det tufft? Det leder inte till något att börja om igen. Då är det bättre att regeringen talar klarspråk och säger att man inte vill ha någon skydds jakt på varg, inte vill ha någon förvaltning av varg, utan vill att vargen ska få leva fritt – i stället för att riva upp alla dessa öppna sår för människor igen.

Jag undrar hur de socioekonomiska värderingarna ska räknas ut och vem som ska göra bedömningen av vad som får kosta vad och vem som ska betala ut pengarna till alla som är berörda av vargens framfart. Vem

ska kunna ersätta alla markägare, fastighetsägare och djurhållare runt om i våra varglän?

Lite senare ska vi här i kammaren diskutera livsmedelsstrategin. Det är intressant när regeringen nu har en ambition att öka den svenska matproduktionen. Men man slår undan benen för dem som faktiskt har djurhållning i landet. Vem ska hålla våra marker öppna, och vem ska producera den mat som ska ingå i den framtida livsmedelsstrategin?

I mitt län har vi dessutom många Natura 2000-områden. Vem är det som ska hålla dessa marker öppna med tanke på allemansrätten och de naturvärden som finns där om vi inte har djur som betar längre?

Anf. 19 ISAK FROM (S):

Fru talman! Nu står vi här igen, och den borgerliga oppositionen säger att vi river upp allting. Men det är faktiskt inte riktigt så.

Vi har varit mycket tydliga med att det i regeringen sitter två partier med lite olika ingångsvärden i denna fråga. Man har gjort en överenskommelse för att faktiskt kunna ta hänsyn till riksdagens beslut. Vi har art- och habitatdirektivet, och vi är med i EU och ska rapportera in rödlistade arter och tala om hur vi ska förvalta dem.

Landsbygdsfrågan är en övergripande ödesfråga som man gärna lyfter fram. Tyvärr har vargen fått stå modell för en misslyckad landsbygdspolitik under mycket lång tid.

Man lyfter även fram socioekonomisk hänsyn. Givetvis är det så att om människors traditioner blir rubbade måste man hålla extra koll på detta.

Om den borgerliga regeringen hade suttit kvar skulle den också ha rapporterat in gynnsam bevarandestatus för våra rovdjur 2019. När man ska göra det bör man göra det med så stor trovärdighet som möjligt. Precis som Ulf Berg med flera har lyft fram här har det visat sig att det i bland annat de revir där man har jagat fanns betydligt mer varg än man trodde från början. Man är också tämligen oense om hur många vargar det finns. Då finns det ännu större anledning att man lägger manken till och långsiktigt följer frågan så att man kan rapportera in rätt värden.

Skyddsjaksbesluten ska följas. De angrepp på tamdjur som görs ska kunna generera ett skyddsjaksbeslut när som helst. Det får också konsekvenser. Det var därför som regeringen lade fram förslag om ökade skyddsåtgärder. Tyvärr föll den budgeten. Nu kanske vi får möjlighet att återkomma till den frågan i och med vårpropositionen.

En fråga som jag brukar lyfta fram och som gör mig lite konfunderad är att vi gärna står här och diskuterar vargen åtminstone ett par tre gånger per år. Samtidigt försvinner i mitt hemlän ungefär 70 000 renar på grund av rovdjursangrepp. Det diskuteras väldigt lite. Det är i huvudsak björn, lo och kungsörn som orsakar dessa skador, och det diskuterar vi rätt lite. Det är bara en liten aspekt på frågan varför just vargen har fått stå modell för hela rovdjursdiskussionen. Det har inte jag något svar på. Men det är någonting som jag tror att man bör ha med sig.

Vi socialdemokrater tyckte inte att politiken skulle slå fast en gynnsam bevarandestatus. Det var egentligen den enda del som skilde vår motion från den proposition som riksdagen fattade beslut om. Vi var helt överens med den tidigare borgerliga regeringen om ökad delegering ut till de län och länsstyrelser som skulle fatta beslut.

Vi tror också att kontinuerliga kontrollstationer är mycket viktiga. Vi tror på de regionala besluten. Men vi tror också att den rovdjurskommitté som finns – man har nu valt att kalla den vargkommitté – kan undanröja vissa hinder när två sidor står på barriaderna och kastar skit på varandra, vilket inte kommer att föra frågan framåt. Men jag tycker att regeringen har gjort en ansats till en arbetsplan för att man faktiskt ska kunna ha en hållbar rovdjursstam som ska förvaltas.

Anf. 20 LOTTA OLSSON (M):

Fru talman! Jag tyckte att vargfrågan hade hamnat så rätt under den förra mandatperioden. Vi såg att vi fick en tolerans i de områden där det finns mycket varg. Vi såg faktiskt ljuset i tunneln. Nu hade någon äntligen tagit tag i denna problematiska fråga, där man har haft en mycket stor tolerans i lokalbefolkningen när det gäller de problem som faktiskt uppstår när man har mycket varg.

Vi ser färegare som trots att de använder tredubbla stängsel och verkligen jobbar för att kunna ha får i de områden där det finns vargrevir inte lyckas hålla rovdjuren utanför.

Vargarna finns i fem län i landet. Det är i Örebro, Värmland, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. I övriga landet finns det knappt någon vargpopulation.

Det finns inget djur, och framför allt inget rovdjur, som man har forskat så mycket på som vargen. Det finns inte heller något utrotningshot mot vargen. Vargen finns spridd över i stort sett hela världen. Det är människan, råttan och vargen som finns nästan överallt.

Att vi nu ska behöva gå ifrån en politik där vi äntligen hade kommit på spåret för att lösa denna fråga tycker jag är mycket tragiskt.

Det är också ett stort resursslöseri att man lägger ned så mycket forskning på just varg eftersom vi till och med på individnivå i dag har forskning. Vi vet var alla våra vargar i Sverige kommer ifrån, och det finns mycket bra metoder för hur man ska kunna härleda alla. Dessa pengar skulle behövas till mycket annan forskning för att vi ska få en levande landsbygd och en bra flora och fauna framöver. Jag tycker därför att det är konstigt att landsbygdsministern har gått på detta spår och sviker vår landsbygd så totalt och går på en helt annan linje än vi hade tidigare.

De lokala besluten i detta sammanhang är enormt viktiga. Det är nämligen bara lokalt som man kan se när man faktiskt behöver ta bort en hel population, ett helt revir, och inte bara skjuta enstaka vargar, vilket gör att man varken får en bra stam eller en bra utveckling av populationen.

Anf. 21 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Först ska jag säga till Daniel Bäckström att Landsbygdsdepartementet inte finns. Det är Näringsdepartementet som hanterar dessa frågor.

Jag håller med Daniel Bäckström om att detta är en fråga som berör. Jag ser att det är åtta ledamöter på talarlistan för att delta i debatten, och det är klart att detta också berör riksdagsledamöter. Jag ska försöka svara på era frågor och funderingar, även om jag inte hinner med allt i detta inlägg.

Daniel Bäckström uttrycker en osäkerhet när det gäller hur det egentligen förhåller sig med vargbeståndet. I nästa stund säger han att han

inte vill se det. Men vi vill titta på vargbeståndet och göra en vetenskaplig undersökning av hur det ser ut. Bilden förändras nämligen. Jag tror inte att man kan säga att det nu är på ett visst sätt och att det kommer att vara så över tid.

Sedan tar Daniel Bäckström upp tamdjurshållningen och att den försvåras. Det är flera här, även från Alliansen, som talar varmt om tamdjur. Det gör jag också.

Då blir min fråga till er: Varför avslår ni förslag om ekonomiska medel för att kunna skydda tamdjuren? Alliansen tillsammans med Sverigedemokraterna avslög förslag om 20 miljoner för att skydda tamdjur som ni talar varmt för.

Lars Tysklind säger att detta berör människor. Jag tycker att vi ska ha respekt för såväl rovdjur som människor. Det är väldigt viktigt. Det behövs en respekt också för människan. Förvaltningen är regionaliserad, men samtidigt har vi en skyldighet att rätta oss efter vissa EU-regelverk. Här finns ett överträdelseärende som vi har svarat på, men vi har inte fått något svar tillbaka om hur det hanteras. Jag utgår ifrån att man avvaktar Högsta förvaltningsdomstolens utslag, vilket är en annan rättsprocess som är i gång.

Emma Nohrén frågade när arbetet kring det här startar. Vi har startat arbetet, så det är igång. Tyvärr har vi inte de 20 miljonerna för att skydda de tamdjur som också jag värnar. Det är även andra ledamöter som värnar dem, men de är inte beredda att göra något konkret utan använder bara ord. Tyvärr är det ju på det sättet.

Ulf Berg talade om att börja om och att det är djupt olyckligt. Det sker ju en förändring hela tiden, och om vi tittar på rättsprocessen över tid ser vi att den under flera år har varit väldigt osäker. Det har varit överklaganden, och det har varit år då det över huvud taget inte har blivit någon licensjakt på grund av osäkerhet kring rättsprocesser. Sedan är årets jakt i Högsta förvaltningsdomstolen, så även om den var lyckosam och man snabbt sköt av 44 vargar är den inte avgjord den rättsliga vägen. Det är klart att man måste klara upp detta, för det skapar oro hos människor ute i bygden.

Jag är själv landsbygdsbo; jag kan de här frågorna. Jag vet att det finns människor som känner otrygghet kring detta, och det är någonting vi måste ha mycket stor respekt för. I hanteringen kommer givetvis också de socioekonomiska delarna att belysas och tas hänsyn till. Det är en nödvändighet.

När det gäller Åsa Coenraads inlägg kommer ju livsmedelsstrategin att behandlas i en interpellationsdebatt efter denna. Vi kan väl ta den frågan då.

Anf. 22 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman! När jag tar del av svaret från ministern kan jag dra åtminstone en slutsats, och det är att det tydligaste beskedet om frågeställningen är att det är svårt att besvara frågan om licensjaktens framtid inför 2016. Ministern svarar att det återstår att se. Går det att göra frågan tydligare är det ju önskvärt, men i stället väljer ministern att skapa väldigt mycket osäkerhet hos dem som berörs.

Man pratar om 20 miljoner för att öka anslagen, vilket var uppe i budgetförslaget. Jag kan berätta att det just nu är många som håller på att

sätta upp fårstängsel och rovdjursstängsel. De får 50 kronor per meter i bistånd för att kunna sätta upp stängslen, och det handlar om åtskilliga kilometer för att kunna skydda fåren inför den här säsongen. Områden som tidigare inte har haft vargrevir får det nu, och där behöver stängslen sättas upp. Pengarna finns sedan den tidigare regeringen, men det är klart att det kan behövas ytterligare med tanke på den ökningstakt vargen faktiskt har just nu.

Isak From tar upp den tidigare regeringens landsbygdspolitik och raljerar en del kring den. Det kanske är dags att ni presenterar vad ni ska konkret ska göra för att utveckla landsbygden, Isak From. Jag har fortfarande inte hört några konkreta förslag från er sida om vad ni faktiskt gör för att lyfta upp landsbygdens förutsättningar.

Jag är väl medveten om att det inte längre är ett landsbygdsdepartement, och jag tackar för korrigeringen. I sammanhanget kan man dock koppla ihop det med vilken betydelse vargens effekter har för näringsutvecklingen på landsbygden i Värmland, Dalarna och Örebro. Jag välkomnar landsbygdsministern till de här bygderna nästa gång en farmare utsätts för ett rovdjursangrepp och får ta vara på sina får. Näringskopplingen är oerhört viktig.

Tyvärn begraver man nu oenigheten mellan Miljöpartiet och Socialdemokraterna i flera utredningar. Det är så man hanterar frågan, och det kommer inte att öka tydligheten. Det skapar bara fler motsättningar och ökar osäkerheten bland de människor som faktiskt berörs.

I en interpellationsdebatt den 6 november i höstas betonade landsbygdsministern att regeringens hållning bygger på det beslut om målen för rovdjurspolitiken som togs i kammaren 2013, då man sa att det som ett referensvärde när det gäller varg skulle finnas 170–270 individer. Jag minns att landsbygdsministern sa: ”Jag har fullt förtroende för Naturvårdsverkets bedömningar, och jag tänker inte ifrågasätta att Naturvårdsverket har gjort en felaktig bedömning av detta. Jag har också fullt förtroende för de länsstyrelser som har delegerats att hantera detta.”

Nu, några månader senare, aviserar regeringen ett uppdrag till Naturvårdsverket att i samråd med Jordbruksverket utreda en gynnsam bevarandestatus för varg. Vad är det vi inte redan vet? Vad är det ni hoppas få reda på?

Än en gång kan jag bara konstatera att Socialdemokraterna har lagt sig för Miljöpartiet i den här frågan. Jag tycker att det är oerhört olyckligt, för vi lever med problembilden dagligen i de län som har ett högt rovdjurstryck. Jag hoppas verkligen att regeringen nu gör allt som krävs för att få en balanserad situation.

Anf. 23 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! För att det nu inte ska finnas några tveksamheter: Folkpartiets mål när det gäller rovdjurspolitiken är att vi ska ha en gynnsam bevarandestatus på alla våra rovdjur, inklusive vargen. Det kan vi nog vara överens om allihop, och jag tror inte att någon egentligen förfäktar en annan åsikt.

Precis som föregående talare tog upp i slutet av sitt inlägg kan jag dock undra vad det är som har förändrats i sak, alltså konkret i sak, som gör att man nu återigen vill utreda frågan. Det är det detta handlar om. Det handlar

nämligen mycket om tydlighet och signalverkan ut till människor. Man kan inte tala om hur det blir nästa år, och allting blir osäkert igen.

Ute bland människor har det ändå byggts upp en form av trygghet i att de kan vara med och påverka. Det har naturligtvis i sin tur ökat acceptansen för att vargen finns, vilket är oerhört viktigt och grundläggande om vi nu vill ha en livskraftig och genetiskt frisk vargstam i landet. De människor som bor i närheten måste acceptera det, annars finns kanske risk för både det ena och det andra ur jakt synpunkt.

Jag pratade om dialog, och jag noterade som sagt att det första som tas upp är vad forskarna tycker och tänker. Det är väl oerhört bra att de är med, men återigen är det de människor som bor på ställen där man får sina tamdjur rivna som måste känna att de är med. Jag har pratat med människor som gjort allt i sin makt för att hindra vargen att komma in, och ändå har de råkat ut för väldiga angrepp och fått sina får rivna. Det är klart att det måste kännas tungt.

Jag vill också säga att det inte finns något motsatsförhållande mellan en kontrollerad jakt och de förebyggande åtgärder vi talar om. Det är naturligtvis i stället ett samspel i det här sammanhanget.

Anf. 24 EMMA NOHRÉN (MP):

Fru talman! Jag får väl börja som Lars Tysklind gjorde och korrigera, så att alla vet vad vi menar.

Det är inte så att vi, som Åsa Coenraads säger, menar att alla vargar ska leva fritt. Det vi säger är att det väl i första hand är de vargar som skapar problem man bör ta bort. Det är det vi måste se till att få till, och det är också det vi har sagt att vi ska se till i reglerna för skydds jakt. Vi måste även ha en rättssäker situation när det kommer till licensjakt. Har vi en gynnsam bevarandestatus som tål jakt är det ju en jakt som ska bedrivas.

Det mål om 270 vargar som gäller nu sattes dock under förutsättning att det invandrar vargar med ett visst intervall, och det har ju inte hänt. Alla våra vargar i Sverige härstammar från fem individer. Det har kommit två till från Tiveden. Där försvann de. Sedan såg vi att det fanns en unge kvar.

Vi har en skakig genetisk situation, och därför behöver vi ha en gynnsam bevarandestatus på vetenskaplig grund utifrån det läge vi har i dag.

Ulf Berg säger att vi inte vet antalet. Där jag jagar, i Sångrenviret, försvann vargarna. Där hade vi koll på att det var sex stycken. Det var licensjakt på fyra, så vi har en tik och en unge kvar. Vi har aldrig haft problem med dem, men nu när vi har en sprättningvarg och en tik kvar vet vi inte vad som händer. Men vi hade ett stabilt bestånd, och där är det något konstigt.

Vi fick höra att fåbodrar inte funkar. Mitt i Sångrenviret hade vi ett fåbodbruk vid min stuga. Vi hyrde ut till fåbodbrukare och hade inga problem. Det är alltså inte svart och vitt, utan det finns och fungerar om man har rätt förutsättningar.

Vi måste självklart ha förståelse för hur det ser ut där ute, och då kan vi inte sätta upp regler som om allt vore svartvitt.

Anf. 25 ULF BERG (M):

Fru talman! Acceptans är ett viktigt ord när vi talar om varg. Det råder ingen tvekan om det. Det är nog också ett svar till Isak From när han funderar över lo, björn och kungsörn. När det gäller björn och lo har vi både jakt och förvaltning av stammen, och då får vi på ett annat sätt en acceptans.

Redan efter årets vargjakt har vi kommit en bra bit på väg vad gäller acceptansen. Tyvärr kan jag inte tolka insändaren på Brännpunkt på annat sätt än att allt ska göras om från början.

Vi talar om gynnsam bevarandestatus, men vi borde tala om minsta livskraftiga population. Det tycker jag att forskarna ska ta fram. Den siffra man använder sig av, med både hängslen och livrem, är 100 vargar. Till detta har politiken lagt ytterligare 170, som en säkerhetsbuffert. 170–270 sa politiken. Det slutade med att det blev 270 i Naturvårdsverket. Här finns alltså en stor säkerhetsmarginal.

Många av de domslut som kom gällde tidigare lagstiftning. Nu vore det intressant att få ett avgörande från Högsta förvaltningsdomstolen i överklagandedelen. Kan vi sedan också reda ut med Bryssel att den förvaltning vi bedriver i Sverige är förenlig med EU-lagstiftningen kan vi ta frågan därifrån.

Jag hoppas att Sven-Erik Bucht tänker om på denna punkt och får med sig MP på en ny syn.

Anf. 26 ANDERS AHLGREN (C):

Fru talman! Även ett statsråd kan ha en dålig dag. Det har jag förstått efter att ha läst svaret vi fick. Jag läste det flera gånger, men jag blev inte riktigt klok på vad det är regeringen vill göra. Först när Emma Nohrén klev fram förstod jag vad regeringen vill göra i den kommande utredningen. Då blev det också solklart vem det är som styr rovdjurspolitiken i den rödgröna regeringen. Det är Miljöpartiet. Det blev alldeles tydligt i dag för min del.

Låt mig citera: ”Rovdjurspolitik är en samhällsfråga. Det är en balansakt där flera olika intressen står mot varandra. Människor och rovdjur ska kunna leva tillsammans, och därför är det viktigt att vi gör vad vi kan på alla plan för att det ska fungera så bra som möjligt. Vi måste ha en politik som värnar både människa och djur.”

Oavsett vad en utredning kommer fram till ser koncentrationen av våra vargar ut på samma sätt. Jag frågar ministern igen: Hur kommer ni att hantera koncentrationen av vargar i Dalarna, Värmland och Örebro? Där finns tyngdpunkten i hela vargstammen. Hur kommer detta att påverka den kommande utredningen?

Anf. 27 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Jag tackar landsbygdsministern för svaret. Jag är dock inte helt övertygad om att det landsbygdsministern säger alla gånger överensstämmer med verkligheten. Landsbygdsministerns svar är välskrivet, men det låter annorlunda i talarstolen.

Låt oss gå ifrån tanken på livsmedelsstrategi och tala livsmedelsproduktion i stället. Var kommer maten från? Vem tillverkar maten? Hur blir maten till i detta land? Det är frågor som har nära samband

med de rovdjur som rör sig i Mellansverige när det inte längre är någon som kan producera maten som sedan ska bli en exportsuccé för Sverige.

Jag hör det samordnade svaret från regeringen, och jag hör Emma Nohrén tala om att när vi har kontroll över hur många individer som finns i den svenska vargstammen ska det till någon form av skydds- eller licensjakt. Det är intressant, för Emma Nohréns partikamrat Åsa Romson, som också är miljöminister, har uttryckt sig på ett helt annat sätt medialt.

Har regeringen över huvud taget för avsikt att minska den totala vargstammen? Eller är det Miljöpartiet som bestämmer hur många vargar det ska finnas i Sverige? I så fall sitter den svenska regeringen i knät på *ett* parti.

En tidigare statsminister sa att har man inte förberett sig innan man går in i regeringsställning är man oförberedd, och det är den typen av vargpolitik vi nu ser.

Anf. 28 ISAK FROM (S):

Fru talman! Man kan göra det lätt för sig och hänvisa till rovdjurspropositionen. I den står uttryckligen det som både Socialdemokraterna och de borgerliga partierna röstat för, nämligen att det ska utvärderas kontinuerligt. Myndigheterna ska fortsätta att följa frågan.

Att Socialdemokraterna och Miljöpartiet har kommit överens om att blanda in Jordbruksverket i detta ger ökat stöd för att få fram bra siffror utifrån landsbygdens perspektiv, såsom fåbodbruk och andra former av bruk.

Debatten svängde över i en allmän landsbygdspolitisk debatt, och Daniel Bäckström frågade vad vi vill. Vi hade gärna sett att Centerpartiet hade jobbat mer med landsbygdsprogrammet. Då hade det kanske varit på plats. Vi tyckte att Eskil hade en god ambition. Men någon bromsade det, så tyvärr har vi inget landsbygdsprogram på plats.

Socialdemokraterna har sagt att vi måste få fram servicepunkter på landsbygden. Vi måste ha samhällsservice i alla kommuner för att få dit företag och för att människor ska kunna bo och verka där. Det är en del av det vi måste göra.

Vi har också startat en översyn av det statliga riskkapitalet så att det ska gå att driva företag på landsbygden. Det kan inte vara så att en skiduthyrare, en hotellägare eller en snickeriföretagare inte får låna pengar för att verksamheten befinner sig i inlandet i Jämtland, Dalarna eller Värmland, för då tycker finanskapitalet att det inte är värt att satsa på.

Vi socialdemokrater vill satsa i hela landet, och vi vill styra politiken så att det ska gå att bo och verka i hela landet. Det innefattar bland annat att man ska kunna driva företag i hela landet och att man ska kunna ha skydd för sina djur i hela landet.

Anf. 29 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Om du är för varg är du emot landsbygd, och om du är emot varg är du för landsbygd. Det hör jag när jag lyssnar på Alliansen. Förenklar ni inte frågeställningen om landsbygdsutveckling eller vargen ganska mycket när ni sätter in det på det sättet? Jag tycker faktiskt att ni gör det. Såväl vargens som landsbygdens status är betydligt mer komplex. Så enkelt kan man inte göra det för sig.

Jag ser ett samhälle där både varg och en levande landsbygd finns. Vargen är här för att stanna. Det är inte frågan om att ha varg eller inte. Vi måste hitta en balans, och vi fortsätter därför att titta på detta.

Jag respekterar det beslut som fattades här i riksdagen om 170–270 vargar. Naturvårdsverket fastställde det till 270. Så länge inget annat beslut har fattats är detta beslut vägledande.

När det gäller om det ska bli licensjakt 2016 har Naturvårdsverket delegerat detta till länsstyrelserna i mellanområdena. Det är de som fattar beslut i dessa frågor.

Jag kommer att ha respekt för de beslut som fattas på regional nivå. Vi har fört ned medbeslutandet på regional nivå, men vi vet inte vad rättsprocesserna kommer att leda till. Det får vi ha respekt för. Som statsråd har jag över huvud taget ingen anledning att gå in i de rättsprocesserna. Jag tänker inte göra det.

Lars Tysklind! När det gäller vad som har förändrats i sak tycker jag inte att du har lyssnat på dina allianskamrater. De sa att det finns mycket, mycket mer varg. De sa i alla fall att de tror det. Men är det inte dags att vi tittar på hur det egentligen är? Det är viktigt att vi får belägg för det så att vi kan hantera den här frågan på ett korrekt och riktigt sätt.

Anf. 30 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman! Jag tackar för möjligheten att ha den här debatten och det här samtalet.

Återigen: Det här är en oerhört viktig fråga, och jag tror att den kommer att bli ännu större ju längre ökningstakten fortsätter i många bygder som har en stor vargstam i dag.

Vi kommer att behöva fler perspektiv. Det är kanske dags att börja ta sig an detaljerna. Även om man ibland hänvisar till att beslut delegerats till olika instanser har vi ett helhetsansvar. Vi har också ett ansvar att följa upp hur det ser ut på lokalplanet ute i bygderna i Sverige.

Jag vet utifrån erfarenheterna från mitt hemlän Värmland att det här är en fråga som det senaste året har ökat i omfattning både i debattforum och bland människors samtalsfrågor. Man berörs på olika sätt. Vardagen är inte densamma längre. Förutsättningarna att bedriva jordbruk och djurhållning på landsbygden i stora delar av Värmland är absolut inte desamma som före vargens utbredning.

I takt med att vargen breder ut sig ännu mer och det förtätas påverkas förutsättningarna för djurhållning och näringsverksamhet oerhört mycket också framöver.

Vi har inte talat så mycket om jakt i dag, och vi har inte talat om älgstammens fortsatta utveckling. Men jag vet att älgstammen har minskat dramatiskt i områden i Värmland där vi haft varg under lång tid. Man diskuterar nu i många områden om man över huvud taget kan bedriva jakt i höst. Detta är stora värden för landsbygden, och det är värden som vi måste våga lyfta fram här i kammaren.

Jag vill tacka landsbygdsministern och övriga som deltagit för inläggen och dialogen. Jag hoppas att vi kan följa upp detta med mycket konkreta strategier från regeringen som inbegriper att det blir en förvaltningsjakt nästa vinter.

Anf. 31 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Jag glömde kommentera Anders Ahlgrens fråga om koncentrationen. Det är klart att också koncentrationen av varg kommer att belysas. Hänsyn kommer givetvis att tas till områden som har en väldigt hög koncentration. Det tycker jag är ganska givet.

Däremot fattas besluten på regional nivå, och jag tycker att det är så vi ska ha det. Jag blir lite rädd när jag hör Daniel Bäckström tala om att vi ska ta oss an detaljerna här i kammaren. Nej, jag tror inte att vi ska ta oss an detaljerna och börja centralstyra. Jag tror på den regionala nivån och att

den kan hantera dessa saker på ett klokt och korrekt sätt. Det blir inget centralstyre för mig i alla fall.

Det är en komplex fråga, och det är viktigt att man hanterar den på ett klokt och bra sätt. Som jag sa måste vi ha respekt för såväl rovdjuret som människan. Den här debatten har förts på en saklig och bra nivå, och jag vill tacka er alla för den.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2014/15:264 om skogsnäringens konkurrenskraft

Anf. 32 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Ulf Berg har frågat mig om jag avser att verka för att ett nationellt skogsprogram inrättas och vilka regeringens intentioner i så fall är samt vilka åtgärder jag avser att genomföra för att stärka skogsnäringens konkurrenskraft, bland annat för att effektivisera dess transporter.

Låt mig börja med att betona att regeringen nu fortsätter det av den förra regeringen påbörjade arbetet med ett nationellt skogsprogram. Skogen är en nationell tillgång och en förnybar resurs som ska skötas så att den uthålligt ger god avkastning samtidigt som den biologiska mångfalden behålls.

Vid skötseln ska hänsyn tas även till andra allmänna intressen. Skogen är vårt gröna guld, och vi behöver arbeta med att utveckla skogspolitiken över partigränser och mandatperioder.

Sverige behöver en långsiktig skogsstrategi som optimerar skogens möjligheter för utvecklingen av en bioekonomi som tillvaratar skogens hela värdekedja. Vi vill också att det nationella skogsprogrammet ska bidra till att stimulera flera andra strategiska satsningar och politikområden som klimat- och miljöpolitik, landsbygdsutveckling, regional tillväxt och nyindustrialisering liksom utveckling av export och besöksnäring.

Arbetet kommer att ske i bred dialog med organisationer i det civila samhället och myndigheter. Vi har så sent som den 19 februari 2015 haft ett möte med den rådgivande grupp, programrådet, som jag har som stöd i arbetet med dialogprocessen i ett nationellt skogsprogram.

Vad gäller frågan om att effektivisera transporter är detta en mycket betydelsefull fråga för skogsnäringen. Väl fungerande och hållbara transporter i hela Sverige är en prioriterad fråga för regeringen liksom att växthusgasutsläppen och andra skadliga utsläpp från transporterna ska kunna minska.

Regeringens uppfattning, som tidigare redogjorts för av infrastrukturministern i denna kammare, är att det är positivt att Transportstyrelsen och Trafikverket fick i uppdrag att utreda möjligheterna att tillåta tyngre lastbilar på det allmänna vägnätet. Det finns ett antal frågeställningar som har att klaras ut innan regeringen kan ta ställning till om tyngre lastbilar på det allmänna vägnätet är en lämplig åtgärd sett ur ett helhetsperspektiv.

Anf. 33 ULF BERG (M):

Fru talman! Socialdemokratien är ungefär som vädret – det växlar lite från dag till dag.

Låt mig citera landsbygdsministern, från Skogsindustrierna i december. Det har funnits ett försök med tunga lastbilar. Citatet lyder:

”Försöket i Överkalix, som pågått i några år, är mycket intressant. Men vi borde ta till oss av den finländska sisun. De skickade hundra man för att titta på projektet i Överkalix och åkte sedan hem till Helsingfors och tog beslut.”

Vart tog den svenska sisun vägen, landsbygdsministern? Tog den slut, eller var det som det brukar – att det ibland är lättare att sitta i soffan och heja på ett lag och veta hur passningarna ska slås än att vara på isen och märka att det är lite svårt och glatt?

Nu är det lite värre än så. Det finns två ministrar i dag, Magdalena Andersson och Anders Ygeman, som var ekonomiskpolitisk talesperson respektive ordförande i trafikutskottet och som då uttalade sig som sådana. Man kan läsa en debattartikel där de på precis samma sätt pekar på att det inte finns någon anledning att vänta. De säger: Det är nog med försök, det är jättebra med minskade utsläpp och det blir en betydligt högre effektivisering. Det gynnar svenskt skogsbruk.

Jag kan tycka att vi naturligtvis till viss del borde ha kunnat klara av detta under alliansregeringen. Men nu är det serverat på ett bord, och jag kan bara hålla med den nuvarande finansministern och även landsbygdsministern om att det bara är att visa lite sisu och se till att det här blir verklighet, åtminstone när vi pratar 74 ton. I Finland var det en modell på 76 ton.

Det finns två olika projekt. Dels kan man med fler axlar enligt befintlig fordonslängd i dag få lasta 74 ton, dels finns det ytterligare ett försök som också har varit framgångsrikt. Det är det vi kallar för En Trave Till – ETT-projektet.

Detta resulterar i betydligt färre lastbilar ute på våra vägar. Vägslitaget påverkas inte då vi har fler axlar, och axeltrycket är lägre än på befintliga lastbilar. Vi ska också komma ihåg att Socialdemokraterna var tydliga före valet med att man minsann skulle satsa på skogsindustrin. Det tycker jag är jättebra och väldigt viktigt. Jag tror att jag och landsbygdsministern är helt överens om detta. Det gäller speciellt orterna norr om Dalälven där vi normalt sett vistas; där är skogen och skogsindustrin en viktig sysselsättningsgren. Den skapar jobb, men den skapar också en god ekonomi för Sverige då skogen är en stor exportör som gör att vi kan förbättra vårt välstånd med över 100 miljarder per år.

Jag har en liten fundering: Vart tog sisun vägen? Jag tackar för svaret, även om jag tycker att det var i otydligaste laget.

Anf. 34 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Vi har flera stora miljöutmaningar framför oss. Klimatförändringarna är en av dem. Skogen är jätteviktig om vi ska klara vårt miljömål om begränsad klimatpåverkan. Genom att bygga hus av trä i stället för betong, genom att köra våra bilar på biodrivmedel i stället för fossila drivmedel och genom att tillverka mer produkter från biomassa i stället för olja, kol och fossilgas minskar vi våra utsläpp.

Men skogen är också en stor upptagare av koldioxid där den står, och det är viktigt att vi inte biter oss själva i svansen. Avskogningen i världen orsakar stora koldioxidutsläpp både när regnskog avverkas och när vi kalhugger våra skogar här i Sverige. Utsläppen av växthusgaser vid kalhyggen och markberedning står för en stor del av Sveriges klimatutsläpp. Det är något som ofta glöms bort i debatten, liksom det faktum att skogen tar upp koldioxid och minskar koldioxidhalten i luften.

Fru talman! Det är en anledning till att vi måste styra över till ett annat skogsbruk. Vi måste minska skogsbrukets klimatutsläpp och bibehålla skogar som kolsänkor.

Det finns även andra argument för ett annat skogsbruk. Begränsad klimatpåverkan är bara ett av våra 16 miljömål. Vi har också mål om levande skogar, ett rikt djur- och växtliv och levande sjöar och vattendrag. Det är väl så viktiga mål.

Att skydda mer skog är en del av det. Men det är självklart också jätte viktigt att vi använder skogen – vårt gröna guld. Vi måste öka naturhänsynen i skogsbruket genom att skärpa skogsvårdslagen och genom att främja andra hyggesfria skogsbruksmetoder.

Att naturhänsynen i skogen och skogsbruket måste öka slogs fast redan i regeringsförklaringen som Stefan Löfven läste upp i höstas. Det finns också mer konkretiserat i höstens budgetproposition. Där står att regeringen anser att miljöhänsynen ska öka i den brukade skogen, och skogsvårdslagstiftningen behöver därför skärpas och preciseras. För att modernisera och tydliggöra skogsvårdslagstiftningen och för att klara miljömålen, de jämställda skogspolitiska målen och åtaganden enligt art- och habitatdirektivet och Århuskonventionen anser regeringen att det behövs en översyn av skogsvårdslagstiftningen.

Jag vill fråga landsbygdsministern hur arbetet med översynen av skogsvårdslagen framskrider.

Anf. 35 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag kände mig tvungen att gå upp i debatten. Före valet var samtliga partier utom Miljöpartiet och möjligtvis Vänstern för att vi skulle ha längre och tyngre lastbilar av just de skäl som bland andra Stina Bergström tog upp. Vi vill värna miljön. Vi vet nämligen att vi har en viss mängd skog som vi avverkar varje år.

Alternativet för att få ut skogen ur just skogen handlar om att vi måste ha lastbilar. Det vet också våra stora lastbilstillverkare, både Volvo och Scania. De jobbar intensivt med att ta fram de nya modellerna för att kunna lasta både längre och tyngre, ända upp till 90 ton och en trave till. Det har visat sig att det ger över 20 procent lägre bränsleförbrukning och minskade utsläpp trots att vi lyfter ut mer virke ur skogen.

Fru talman! Därför funderar jag fortfarande på en sak som jag vill fråga ministern om med tanke på att man var så överens före valet om att detta borde vara ha varit genomfört redan när alliansregeringen satt vid makten. Vi tillsatte utredningen via Transportstyrelsen för att se över hur detta skulle möjliggöras. Man kom fram till att det var fullt möjligt att först ha 64 ton och sedan, vid vissa förstärkningar av broar och annat, komma upp till 74 ton.

Jag måste fråga: Finns det någon viljeinriktning från ministern? Eller är det så att ministern bara i samtal runt omkring ute i vårt avlånga land talar om att han är för längre och tyngre lastbilar och tycker att det är bra för vår konkurrenskraft? När vi sedan kommer hit till kammaren och till regeringens arbete i Regeringskansliet är det tydligt att det bara är Miljöpartiet och Vänstern som styr. Då skyller man på miljöskäl och säger att det skulle vara bättre med mindre och lättare lastbilar.

Frågan är: Varför var man så mycket för detta före valet när man nu efter valet motarbetar det, ministern? Det borde vara rimligt att det man är för tidigare försöker man sedan genomföra. Eller är det Miljöpartiet och Vänstern som faktiskt styr inne på Regeringskansliet?

Anf. 36 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Den där finska sisun känner jag mycket väl till från vardagen. De brukar säga så här: Ni svenskar, ni diskuterar och diskuterar. Man måste också göra någonting.

Det var det som Alliansen misslyckades med. De diskuterade och diskuterade under massor av år. Och nu kommer de till kammaren och säger att vi ska fixa det här på fem månader. Det kanske kan finnas ett litet uns av självkritik ibland.

När det gäller den här specifika frågan vill jag inte föregå ansvarig minister som har svarat på de här frågorna tidigare och som i kväll ska svara på en likalydande interpellation. Det här ligger ändå inom infrastrukturministerns ansvarsområde.

Jag vet att det finns besvärliga frågeställningar. Och jag vet att den finska sisun, när man tog snabba beslut, har lett till problem med broar och vägar som man inte kan köra på. Det kan givetvis se ut ungefär på det sättet även i Sverige. Men det hanteras av infrastrukturministern.

I fråga om framskridandet med skogsvårdslagen utgår jag från att Stina Bergström mycket väl känner till att direktiven bereds på Regeringskansliet. Jag kan inte i dag säga när vi under det första halvåret räknar med att direktiven ska vara färdiga så att vi kan jobba även med den frågan.

Jag vill också säga några ord om skogsprogrammet. Det är ett oerhört viktigt arbete som handlar om att ta till vara skogens alla värden. Det finns ett enormt intresse, inte minst från näringen men också från intresseorganisationer, för programrådet som jag nämnde i mitt svar. Och det var bra diskussioner på det sammanträde som vi hade.

Det är ett jobb som inleddes av alliansregeringen, och vi tycker att det är viktigt. Det är oerhört viktigt att frågan diskuteras. Även där har vi för avsikt att ha en bred dialog. Vi kommer också att åka ut i landet. Vi kommer kanske att jobba på det sättet mer under hösten, för att få synpunkter från så många som möjligt på de här viktiga frågorna.

Sverige är väl det land i Europa som har mest skogbeklätt område. Närapå 70 procent av vår yta är skog. Det är klart att den är en enorm resurs och en resurs som, om vi hanterar den rätt, kan göra oss oberoende av fossila bränslen. Den är också en resurs för att ta upp CO₂.

Skogen är även en mycket viktig jobbfråga, inte minst inom skogsindustrin. I dag blir granarna och tallarna inte till särskilt mycket tidningspapper, men många andra produkter kan tas fram. Vi vet att det görs biodiesel av tallolja, men det går också att göra biobensin av ligninet

som är en restprodukt i pappersindustrin. Plaster och kompositmaterial kan också tas fram från skogen. Den är en enorm resurs, och det är jätte viktigt att vi jobbar med det nationella skogsprogrammet.

Anf. 37 ULF BERG (M):

Fru talman! Om Alliansen ska visa någon form av självkritik är det väl hög tid att också landsbygdsministern visar lite sådan?

Jag återgår till Ygemans och Magdalena Anderssons insändare i Dagens Industri den 14 januari 2014. De skriver: "Socialdemokraterna har vid upprepade tillfällen motionerat i riksdagen om att förändra lagstiftningen så att tyngre lastbilar blir en möjlighet. Utan att få gehör. – – Andra regeringar visar emellertid handlingskraft. Sedan den 1 oktober 2013 är det i Finland tillåtet med tyngre lastbilar." Jag kan läsa mer sådant här. Men tydligen var man helt fel ute, både angående den finska sisun som inte fanns i Sverige, vilket landsbygdsministern var väl medveten om, och det som nuvarande finansminister och andra ministrar hänvisade till.

Låt oss dock vara överens om att det är otroligt värdefullt att vi kommer vidare i frågan. Det är viktigt att öka svenskt skogsbruks konkurrenskraft då det är en oerhört viktig sysselsättningsgren, och det påverkar vår nationalekonomi positivt. Därför är det naturligtvis bra om man kan sänka kostnader. I det här fallet kan man också på ett tydligt sätt se att klimatet är en stor vinnare.

Det som gör mig lite orolig är MP:s syn på skogen, nämligen att den är och förblir en kolsänka om den bara står där rakt upp och ned. Jag vill påstå att det är fel. Den dagen skogen börjar själv gallras och ruttna ned är det slut på kolsänkan.

Vi är helt överens om att växande produktiv skog är en bra kolsänka. Sedan kommer det vissa svackor i samband med föryngringsavverkningar och liknande. Men om vi ska ha skogen till de nya bränslena, till att vara kolsänkor, till byggmaterial och om vi vill att man ska bygga ännu mer i trä och överge betongen är det klart att vi måste bruka skogen. Som min partikamrat Sten Bergheden har sagt måste vi mycket riktigt ha ut skogen ur skogen. Om vi kan få det på ett klimatsmartare sätt är det fantastiskt värdefullt.

Bland annat skogsindustrierna med flera har konstaterat att det här leder till väldigt goda effekter, såsom minskade utsläpp med ca 10–15 procent för de tyngre bilarna. Den dagen vi får de längre lastbilarna, det så kallade ETT-projektet, pratar vi om 20–25 procent färre lastbilar på vägarna, ökad trafiksäkerhet och smartare användning av infrastrukturen. Det kräver inga infrastrukturinvesteringar utöver vissa omskyllningar på broar, vilket landsbygdsministern var inne på. Vi får lägre logistikkostnader, ökad konkurrenskraft och så vidare.

Även livsmedelsföretagen, bland annat Arla – vi vet att det är ett hårt konkurrenstryck på svensk mjölk, vilket vi har diskuterat tidigare med ministern i miljö- och jordbruksutskottet – ser stora vinster med att kunna få ned sina logistikkostnader genom att kunna använda de både tyngre och längre lastbilarna.

När bedömer landsbygdsministern att den finska sisun drabbar den svenska regeringen så att vi får se en proposition?

Anf. 38 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Självklart, landsbygdsministern, vet jag att det är något på gång med översynen av skogsvårdslagen. Men jag tyckte att det var bra att det blev sagt offentligt också. Jag får en del frågor om när den kommer och när arbetet ska dras i gång. De skogsägare som hör av sig är inte minst de som vill nyttja eller bruka skogen på ett annat sätt än det kalhyggesbruk som har blivit allena rådande i Sverige. Miljöpartiet anser att det är viktigt att hjälpa och underlätta för de skogsägare som vill göra det. Vi tycker också att en modern skogsvårdslag är en del av det.

Det är viktigt att Skogsstyrelsen får ett utökat uppdrag och mer medel till att hjälpa skogsägare med information, råd och stöd i det här. Det är nämligen inte lätt för alla att göra. Det är svårt att få tag i informationen, men det finns ett stort intresse.

Jag har själv varit ute och tittat på sådana avverkningar som bland annat Göteborgs kommun har gjort. De har alltså avverkat 20 procent av virkesvolymen i ett skifte. Och när man står där några månader senare märker man faktiskt inte att det har varit en avverkning. Det är en jättebra metod att använda, bland annat i skogar som används mycket för rekreation och som är tätortsnära, men också på andra ställen.

Regeringen ville i höstas anslå mer pengar till sådana här saker. Det var pengar som Alliansen plockade bort. Jag vill därför fråga landsbygdsministern hur han tänker nu när det gäller framtida satsningar för att hjälpa skogsägare som vill använda sig av mer hållbara, hyggesfria skogsbruksmetoder.

Anf. 39 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Ministern tog upp att alliansregeringen diskuterade frågan, men fattade inte något beslut. Det är riktigt att vi under våren lämnade ett uppdrag om att utreda vad som krävdes för man snabbt skulle få igenom en 64- respektive 74-tonnsgräns. Transportstyrelsen tog då fram ett förslag som var färdigt i augusti månad. Därefter har regeringen inte fattat något beslut i frågan, utan man väntar. Vi har fått en del svar här i dag, bland annat att det inte är ministerns ansvarsområde. Men jag vill ändå hävda att han som landsbygdsminister måste vara drivande i den här frågan, inte bara före utan också efter valet. Vi behöver få fram längre och tyngre lastbilar för att transportera skog till rimliga priser, så att vi kan bli konkurrenskraftiga.

Herr talman! Det här är också viktigt för de svenska jobben. Som jag sa tidigare arbetar vår fordonsindustri med att ta fram fordon för detta, och man väntar på besked för att kunna gå vidare med dessa utvecklingsprojekt. Utvecklingsprojekten är bra för Sverige, bra för miljön, bra för vår fordonsindustri och de är bra för skogsnäringsens konkurrenskraft.

Vi vet att det finns en tydlig majoritet här i riksdagen för att få igenom förslaget om både tyngre och längre lastbilar. Det är rimligt att inte vila för länge på hanen, utan att man faktiskt försöker komma fram till ett beslut, nu när alliansregeringen har gjort färdigt och utrett allt detta. Allt ni behöver göra är att trycka på knappen. Än så länge har ministern inte tryckt på knappen.

Anf. 40 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Tack för möjligheterna att få diskutera vårt gröna guld! Under Alliansens tid prioriterades ju skogsfrågorna högt, och vi fick igång ett gediget arbete för att få ut mer av vad skogen har att ge i form av fler jobb, fler företag och utveckling av nya produkter som gagnar oss, inte minst utifrån ett klimatpolitiskt perspektiv. Det får vi möjlighet att diskutera närmare under nästa interpellationsdebatt.

Jag blev lite konfunderad när jag tog del av ministerns svar på interpellationen när det gällde längre och tyngre lastbilar. Ministern säger att det finns ett antal frågeställningar som behöver klaras ut innan regeringen kan ta ställning. Vilka är dessa frågeställningar? Det hade varit intressant med ett lite mer konkret besked.

Jag begärde ordet när jag lyssnade till Stina Bergström som tillhör ett av regeringspartierna, nämligen Miljöpartiet. Det låter lite olika när man lyssnar på vad representanter från Miljöpartiet respektive Socialdemokraterna säger om den framtida skogspolitiken i Sverige. Man motiverar också de förändringar som har aviserats lite olika. Regeringen har aviserat att man ska ta fram nya etappmål för skydd av skog, trots att riksdagen alldeles nyligen fattade beslut om nya etappmål med en högre ambition för skydd.

Precis som Stina Bergström också lyfte fram har regeringen aviserat en översyn av skogsvårdslagen. Jag är oerhört intresserad av att höra något om vad den översynen syftar till. Miljöpartiet har tidigare drivit att skogsvårdslagen helt ska inordnas i miljöbalken. Är det en sådan stor förändring som regeringen ämnar göra, eller är det en mindre översyn, och vilka delar av skogsvårdslagen ska i så fall ses över?

Den skogsvårdslagstiftning som vi har i dag och modellen för skogspolitiken med frihet under ansvar fungerar mycket väl. Inom ramen för den lagstiftningen ser vi att tillväxten i skogen är hög, att virkesförrådet ökar och att miljöhänsynen blir allt bättre.

Miljömålsberedningen jobbade under förra mandatperioden länge och intensivt med skogspolitiken och föreslog ett antal förändringar, och några av dessa har den här kammaren fattat beslut om. Det handlar bland annat om det som Stina Bergström var inne på, nämligen att skapa tydliga villkor för dem som vill använda sig av alternativa skötselmetoder i skogen. Utan några som helst tvivel är det fullt möjligt att använda andra alternativ än trakthyggesbruk. Skogsstyrelsen har redan i dag ett uppdrag att jobba med rådgivning och informationsspridning.

Herr talman! Jag är nyfiken på att höra något mer från ansvarigt statsråd om vad översynen av skogsvårdslagstiftningen kommer att handla om och också om de nya etappmål som regeringen har aviserat. Hur ser man på möjligheterna att skydda mer skog samtidigt som skogsbruket skapar förutsättningar för att det ska bli fler jobb med skogen som bas? Hur ska vi få fram fler produkter som kan ersätta den fossila råvaran i energisektorn eller i andra sektorer?

Anf. 41 ISAK FROM (S):

Herr talman! Tack, Ulf Berg, för en viktig interpellation!

Jag begärde ordet för att göra ett inspel till regeringen om att det handlar om fler transportslag än lastbil som regeringen måste fokusera på. Sedan länge är underhållet på de svenska järnvägarna våldsamt eftersatt.

Man har bland annat i omgångar minskat hastigheterna på Norra stambanan. Tyvärr innebar det också att – när den borgerliga regeringen fällde regeringens budget – underhållsinsatserna stannade av mellan Jörn och Älvsbyn.

Det kommer att hållas en viktig debatt om en interpellation här senare som Åsa Lindestam har ställt till infrastrukturministern och som handlar om det, fast mer utifrån ifall om SSAB ska kunna frakta sitt järn ned till Dalarna. Men det handlar också om skogstransporterna. Man ska inte i onödan frakta skog på lastbil som kan köras på järnväg. Kan skogstransporterna på järnvägen öka måste vi se till att den används.

Sedan håller jag med om att det ska fram tyngre och längre fordon; det är nog en möjlig väg. Men man måste också titta på vilka vägar som kan användas på kort sikt. Precis som regeringen och landsbygdsministern har varit inne på kan detta inte ske direkt. Och det var kanske där som sisun tog slut. Men jag vet att det är möjligt att trafikera vissa vägsträckor. Kan man använda dessa vägsträckor till omlastningsterminaler, kan man också få ned antalet lastbilskilometer samtidigt som man ökar antalet järnvägskilometer.

Vi har en inlandsbana som är outnyttjad. Vi måste satsa på underhållet på Norra stambanan. Och vi måste framför allt se till att bygga färdigt Botniabanans anslutning till Norrbotniabanen.

Allt detta måste regeringen ta tag i. Sedan finns det också en skriande bostadsbrist. Fler städer måste göra som Skellefteå och Växjö, det vill säga prioritera träbyggande. Det kan också minska byggtiderna i storstäderna. Vid ett ökat träbyggande kan man producera närmare källan och på det sättet minska transporterna. Detta går hand i hand.

Det är rätt att regeringen har samordnat detta. Bostadsministern, infrastrukturministern, näringsministern och landsbygdsministern sitter på samma departement så att de kan jobba med frågorna. Jag vill göra ett inspel till regeringen om att det finns många vinster att göra på det här området. Framför allt kan man skapa nya jobb och nya produkter, och man kan minska antalet lastbilskilometer. På så sätt förbättrar man miljön.

Anf. 42 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Låt mig först kommentera det som Johan Hultberg sa om skogsvårdslagen. I grunden är skogsvårdslagen bra, det är frihet under ansvar, men det finns juridiska delar i lagen som behöver moderniseras och justeras. Bland annat finns det domstolsutslag om det. Det handlar om ansvarsfrågor och skyldigheter som måste hanteras. Vi håller på att titta på direktiven till översynen, och förhoppningsvis får vi dem klara under innevarande halvår.

Stina Bergström tog upp frågan om skydd av skogar. Det finns en valfrihet för skogsägarna om hur man vill skydda skogen. Många har gjort frivilliga avsättningar. Vi föreslog i budgeten för 2015 att vi skulle ersätta dem. Jag har för mig att vi anslog 100 miljoner, men tyvärr avslög Alliansen tillsammans med Sverigedemokraterna den budgeten. Det innebär att vi inte kan ersätta de skogsägare som tagit på sig dessa frivilliga åtaganden, som jag tycker är bra.

Till Sten Bergheden vill jag säga att vi måste ha respekt för att det är statsrådet Anna Johansson som har ansvar för de frågor han tog upp, de som gäller tunga fordon. Som jag sa tidigare kommer hon till riksdagen

senare i dag och besvarar interpellationer. Jag hoppas att ledamoten bemödar sig om att vara med, för då kommer frågan att diskuteras mer i detalj. Det kanske blir sent på kvällen, men det kan vara värt att vara med.

Till Ulf Berg vill jag säga att det är mycket i skogen som är ogjort, för skogen är en enorm resurs. Det handlar om teknikutveckling i skogsbruket och om teknikutveckling i industrin. Det handlar om logistikutveckling, och då inte bara för de tunga fordonen, och om skogsbilvägars tjälsäkring. Det handlar också om andra trafikslag, järnväg och sjöfart, som Isak From var inne på. Det finns hur mycket som helst att titta på när man jobbar med det nationella skogsprogrammet. Det försöket är intressant ur miljösynpunkt, men det är intressant även ur effektivitetssynpunkt.

Vi ska nog inte diskutera lika länge som Alliansen diskuterade. Ni säger nu att förslaget var färdigt, att det bara var att trycka på knappen. Varför tryckte ni då inte på knappen? Det kan man fundera på, om det nu var så färdigt.

Dessutom krävs stora insatser i form av utbildning. Det krävs väldiga insatser inte minst för att vårda skogen. Om vi tittar på röjningsbehovet i svenskt skogsbruk ser vi att det finns stora behov. Det handlar om att säkerställa skogen om 50, 60, 70 år när man vidtar åtgärder. Skogen är en enorm resurs för industrin och jobben men också för besöksnäringen, som jag tror kommer att diskuteras i det nationella skogsprogrammet. Skogen är en tillgång för att människor ska kunna uppleva naturen. Inte minst är skogen en enorm tillgång i klimatarbetet, som Stina Bergström var inne på.

Anf. 43 ULF BERG (M):

Herr talman! Jag förstår inte varför Sven-Erik Bucht skulle ta upp det där om röjningsberg och plantering. Jag blev nämligen uppringd av min skogsägarförening, Mellanskog, som påminde mig om att jag skulle köpa plantor. Vi kan väl plantera dem tillsammans i vår; det kräver mycket jobb och det släpar efter. Det är jag den förste att erkänna.

Vad gäller det som Stina Bergström sa har jag en liten fundering. Jag ska chocka henne med att säga att jag motionerat i Avesta kommun om att vi ska använda oss av den så kallade Lübeckmodellen, det vill säga ha ett lite speciellt skogsbruk i Avesta kommun, när kommunen är ägare, just för att visa hänsyn och ha en annan avverkningsmodell. Egentligen är det lite större frihet under ansvar man behöver. Stina Bergström pekar på problemet med att vissa saker inte har blivit gjorda. Om vi tittar tillbaka historiskt ser vi att en del envisa markägare, så här med facit i hand, nog har gjort rätt. Det är kanske tur att det finns många privata skogsägare, för då blir skogen inte skött på exakt samma sätt. Det tror jag är en mycket god garant för den biologiska mångfalden.

Jag ska ge S-MP-regeringen ett erkännande för att de avsatt mer pengar till skogsägare när dessa avsätter skog. Där måste jag medge att regeringens idé är bättre än vår. Därmed har jag sagt det.

Vad gäller Isak From tycker jag att han har många vettiga argument. Jag tror att vi har ganska stor samsyn. Naturligtvis är det viktigt att vi får järnvägen. Den kan vara bra för godstransporter över huvud taget, och ofta behövs inte samma säkerhetskrav som för passagerartrafik. Vi har ett bra exempel från Fiskarheden, Malung och nedåt, där man testkör. Jag hoppas att det kan fortsätta.

Anf. 44 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Ett tack till ministern för det mycket välkomna beskedet att regeringen anser att den nuvarande skogsvårdslagen är bra. Det har till exempel vice statsministern inte gett uttryck för. Hon har under många år argumenterar för att Sverige behöver en helt ny skogspolitik. Därför välkomnar jag verkligen att vi i dag av ansvarig minister får ett tydligt besked i kammaren om att den nuvarande skogsvårdslagen och den nuvarande skogsvårdspolitiken i grunden är bra. Det är ett mycket välkommet besked.

Jag undrar fortfarande vad som gäller beträffande etappmålen. Den förra regeringen fattade så sent som i våras beslut om nya etappmål som innebar att ytterligare 200 000 hektar skogsmark skulle skyddas genom formella avsättningar, och man trodde och hoppades att ytterligare 150 000 hektar kunde skyddas genom frivilliga avsättningar.

Den nuvarande regeringen har sagt att man ska återkomma med nya etappmål, att ambitionerna inte räcker. Därför vill jag naturligtvis höra vilken ambitionsnivå regeringen har och hur man ser på den genuint svåra avvägningen mellan å ena sidan att skydda mark och å andra sidan att skapa förutsättningar för att få fram de nya produkter som till exempel Isak From talade om. Om vi ska kunna bygga mer av skogsråvaran måste vi bruka skogen. Det går inte att både ha skogen kvar ståendes och samtidigt få ut produkter av den. Vissa politiker verkar ha lite svårt att inse att den avvägningen måste göras. Därför upprepar jag frågan till ministern om de planerade nya etappmålen.

Anf. 45 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Etappmålen kvarstår. Det är klart att man måste titta på dem över tid. Sedan tror jag att vi också måste fundera lite grann på hur vi skyddar skogen och kanske börja ha mer kvalitetstänkande när vi skyddar och tar hand om den. Framför allt måste vi ta hand om de skogsägare som gör frivilliga åtaganden. Vi kan inte bara strunta i dem och säga att vi inte ersätter dem.

Tack, Ulf Berg, för erkännandet! Skogen är en enorm resurs. Den kan bidra till jobb och hållbar tillväxt i hela landet, inte minst ute på svensk landsbygd. Det nationella skogsprogrammet är en oerhört viktig plattform för att gå vidare på skogssidan. Vi menar från regeringen att det behövs en långsiktig skogsstrategi som optimerar skogens möjligheter och bidrar till utveckling och en mer biobaserad ekonomi. Man måste ta till vara skogens hela värdekedja.

Jag tycker att den här debatten har visat att det finns ganska stor samsyn i de här frågorna. Jag vill tacka alla debattörer för en bra debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 46 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Johan Hultberg har frågat klimat- och miljöministern tillika vice statsministern hur hon ser på risken att regeringens planerade kilometerskatt kommer att försvåra den svenska klimatomställningen genom att utbudet av bibränsle minskar samt hur ministern ser på skogsnäringens roll i klimatomställningen.

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

Sedan början av 1990-talet har de svenska utsläppen av växthusgaser minskat betydligt. Detta har skett samtidigt som vi har haft ekonomisk tillväxt. En stor orsak till denna utveckling är den kraftigt ökade användningen av bioenergi från den svenska skogen som ersätter fossila bränslen. Den främsta faktorn var introduktionen av skatt på utsläpp, som gjorde att fossila bränslen i till exempel värmeverk i högre grad fick bära sina kostnader för samhällsekonomin.

I budgetpropositionen för 2015 föreslår regeringen att det tillsätts en utredning för att utreda hur en avståndsbaserad vägslitageskatt kan utformas. Genom en sådan skatt kan även den tunga trafiken i högre grad bära sina kostnader för samhällsekonomin, vilket kan bidra till ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Detta skulle även kunna bidra till att vissa långväga godstransporter flyttas från lastbil till tåg och sjöfart, där så är möjligt. Skatten bedöms även kunna bidra till ökade möjligheter till styrning mot mer miljöanpassade fordon på de svenska vägarna.

Effekten av en vägslitageskatt beror naturligtvis på hur den utformas men även på vilka övriga styrmedel och regelverk som finns och på hur intäkterna från skatten används. Det är regeringens tydliga målsättning att användningen av förnybar energi ska öka. Biobränslena har därför en viktig roll att spela.

Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta fram direktiv till utredningen. Det kommer att ingå i utredningens uppdrag att analysera hur skatten närmare ska utformas liksom vilka konsekvenser den föreslagna skatten får för olika sektorer, inte minst för skogsnäringen. Jag är inte beredd att föregripa den kommande utredningens arbete.

Som bland andra finansministern betonat i svar på tidigare interpellationer är skogsnäringen en av Sveriges viktigaste basnäringar, med stor potential att skapa jobb och tillväxt i hela landet.

Skogen har också en positiv betydelse för att motverka klimatförändringarna och för att klimatmålen ska nås genom upptag och inlagring av koldioxid i växande skog och i produkter, samt som källa till förnybar råvara för energi och klimatsmarta produkter. Det finns potential att ytterligare öka skogens produktion av biomassa. Detta får dock inte gå ut över miljömål som Levande skogar, Ett rikt växt- och djurliv eller Ingen övergödning. En hög och stabil skogstillväxt är grundläggande bland annat för att långsiktigt tillvarata skogens betydelse för klimatarbetet och för att möta ökad efterfrågan på biomassa.

Regeringen fortsätter nu det av den förra regeringen påbörjade arbetet med ett nationellt skogsprogram. Genom ett nationellt skogsprogram prioriterar regeringen innovation och satsningar på nya produkter från sko-

gens hela värdekedja för att motverka klimatförändringar och öka syssel­
sättning och tillväxt i hela Sverige.

Anf. 47 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Jag tackar landsbygdsministern för svaret. Sverige är ett klimatpolitiskt föregångsland. Vi har höga ambitioner och höga målsättningar. Under Alliansens tid satte vi upp visionen om att vi inte ska ha några nettoutsläpp alls 2050. Skogen och skogsnäringen är en viktig del i omställningen till ett Sverige utan nettoutsläpp.

Alliansen var särskilt framgångsrik i klimatarbetet. Under Alliansens tid höjdes tempot i klimatomställningen. Mellan 2006 och 2013 minskade utsläppen med hela 11,1 miljoner ton, vilket kan jämföras med de 6 ½ miljoner ton som utsläppen sjönk med under perioden 1998–2005, då S regerade med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Utsläppsminskningstakten var alltså närapå dubbelt så hög under Alliansens tid som under den föregående S-regeringen.

Tittar man tillbaka lite längre ser man att de svenska utsläppen sedan 1990 har sjunkit med hela 23 procent samtidigt som vår bnp vuxit med omkring 60 procent. Precis som ministern sa i sitt svar är en viktig del av den svenska framgångssagan på klimatområdet just skogen och att vi har haft möjlighet att använda oss av bioenergi från skogen och därmed fasa ut en stor del av vårt behov av olja till framför allt uppvärmning.

Jag ser fortsatt skogen och skogsnäringen som en oerhört viktig del i vårt klimatarbete. Jag är övertygad om att skogens roll som klimathjälte kan bli ännu mycket större om näringen får rätt förutsättningar. Därför ställde jag den interpellation till klimatminister Åsa Romson som vi nu debatterar. Jag beklagar och tycker att det är bekymmersamt att klimatministern inte är beredd att diskutera de här frågeställningarna med mig. Den fråga som väcks hos mig är naturligtvis om klimatministern inte ser skogens stora potential för klimatomställningen och om klimatministern inte är beredd att diskutera de svåra avvägningar som ibland krävs mot andra miljömål.

Men nu, herr talman, åter till själva svaret på min interpellation! Ministern undvek att svara på min fråga om risken för att kilometerskatten bromsar den svenska klimatomställningen genom att utbudet av biobränsle minskar. Därför skulle jag vilja upprepa min fråga. Ser inte ministern risken att den av regeringen föreslagna straffskatten på avstånd minskar utbudet av biobränsle och därmed minskar våra möjligheter att fasa ut olja och sänka våra utsläpp?

Herr talman! Det är lite lustigt, men skatten motiveras ofta utifrån ett klimatperspektiv. Det är dock ingen skatt på utsläpp utan en straffskatt på avstånd. Det blir alltså ingen drivkraft för att sänka några utsläpp. Den konsekvens som skatten riskerar att få är att det helt enkelt inte blir lönsamt att transportera biobränsle från skogar i till exempel norra Sverige ned hit till Stockholm och Mälardalen, där efterfrågan på bränslet är som störst. Utifrån ett klimatperspektiv riskerar skatten att bli kontraproduktiv.

Min fråga till ministern är fortsatt: Ser inte landsbygdsministern denna uppenbara risk?

Anf. 48 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! När det gäller vägslitageavgiften eller vägslitageskatten finns det många delar. Vi vill föra över fler transporter från väg till framför allt järnväg och även sjöfart. Vi är också medvetna om att det inte går järnväg eller båtar till alla skogsskiften. Jag kan inte föregå exakt hur den här utredningen kommer att se på dessa olika delar där den typ av transportslag som vi vill lyfta över tonnage på inte finns. Det här kommer man säkerligen på något sätt att vara tvungen att ta hänsyn till.

Det finns också en annan dimension i det här med avståndsbasead vägslitageavgift. När svenska åkerier åker till andra länder i Europa får de betala avgift. Men när man åker till Sverige behöver man inte betala någonting. Man kan till och med köra med dubbla dieseltankar för att slippa betala skatt för det. Det här är ett stort problem för svensk åkerinäring. Vi ser att svensk åkerinäring i dag har väldigt svårt att klara sig i många stycken.

Det finns alltså många olika dimensioner när det gäller vägslitageavgiften eller vägslitageskatten. Men jag vill inte föregå den utredning som ska göras av detta.

Anf. 49 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Jag ser att jag bara fått två minuter i talartid. Jag kanske får be herr talmannen att ge mig ytterligare två minuter. Så! Tack, herr talman, för mina fyra minuter! De krävs i ett så stort och viktigt ämne.

Jag blev lite förvånad över att landsbygdsministern för sin del inte använde hela sin talartid. Jag ställde förvisso en konkret fråga om just kilometerskatten, men jag ställde också en fråga om skogens roll i klimatomställningen i stort. De aspekterna vill uppenbarligen inte ministern gå in på ytterligare. Det är också lite därför jag var besviken över att klimatminister Åsa Romson valde att inte svara på den här interpellationen.

Det är angeläget att vi tar en diskussion om skogspolitiken i relation till klimatpolitiken. Det är två politikområden som går hand i hand och hör intimt samman. Man måste som politiker göra de avvägningarna mellan å ena sidan till exempel skydd av värdefull natur och å andra sidan behovet av att bruka skogen och få ut så mycket biomassa som möjligt för att i sin tur kunna ersätta fossil energi, betong i konstruktioner och så vidare. Det fann jag en aning anmärkningsvärt.

Herr talman! Regeringen vill införa en straffskatt på avstånd, en kilometerskatt, eller en vägslitageavgift som det heter på socialdemokratiska. Den skulle slå särskilt hårt mot landsbygden och skogsnäringen, som är Sveriges största transportköpare. Jag är rädd för att den också skulle slå hårt mot klimatet. Skogsbränslesortimentet är väldigt priskänsligt. Det är betingat med ganska låga priser. Transportkostnaden utgör en väldigt stor del av den totala prislappen.

Den vägslitageavgift som regeringen har skisserat på med en prislapp på 1,40 kronor per körd kilometer skulle i ett slag öka transportkostnaderna med 6 procent. Det är en kostnadsökning som inte går obemärkt förbi. Risken är då att restprodukterna från en avverkning blir kvar i skogen för att det helt enkelt inte är lönsamt att ta ut dem.

Då har vi ett energibehov som tidigare täcktes av förnybar råvara från skogen som måste täckas av till exempel fossil olja eller kol. Frågan är om det är vad regeringen önskar med den tänkta kilometerskatten.

Jag hoppas innerligt att regeringen skyndsamt kommer med ett besked om att ge skogsnäringen möjlighet att sänka sina utsläpp och sina transportkostnader genom att använda sig av längre och tyngre fordon.

Detta blir en ganska skev debatt där regeringen å ena sidan vill straffbeskatta skogsnäringen men å andra sidan inte är beredd att skyndsamt ge den möjligheter att sänka sina utsläpp och sina kostnader.

Det är bekymmersamt att vi har en regering som arbetar frenetiskt för att komma på nya sätt att beskatta vår industri och våra företag men som uppenbarligen inte jobbar lika frenetiskt och intensivt för att ta fram förutsättningar för fler jobb och lägre utsläpp.

Herr talman! Jag vore tacksam om landsbygdsminister Bucht kunde säga något om regeringens syn på skogsnäringens roll i klimatomställningen i lite bredare bemärkelse.

Anf. 50 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag svarade egentligen i den förra interpellationsdebatten om skogens roll i klimatomställningen. Men jag ska upprepa hur jag ser på det, även om jag inte tänker använda fyra minuter. Du får gärna låna någon minut av mig. En debatt går inte ut på att man använder en viss tid. Det är inte så man bedriver en debatt.

Jag tror att skogen har en enorm roll. Av Sveriges yta är 70 procent skogsbeväxt. Det finns inget land i Europa som slår oss. Om det är något land som skulle kunna lyckas att komma ifrån det fossila bränslet och det beroende vi har av det så är det Sverige, om vi gör rätt saker.

Är det något land som har en resurs som skulle kunna ta upp så mycket CO₂ som svensk skog? Vilket land slår Sverige, i varje fall i Europa? Jag tror att vi har en enorm resurs i vår skog när det gäller klimatomställningen.

Det är alltid intressant att höra borgerliga debattörer nu men också före valet. De har massor med olika beräkningar på hur vägslitageavgiften skulle slå. De har sifferverk och uträkningar på någonting som ännu i dag inte finns. På någonting som inte finns har man räknat fram att det finns.

Det finns inget regelverk för hur det exakt ska se ut. Det är tänkt att det ska vara en vägslitagekoefficient om hälsofarliga utsläpp och buller. Det finns också en differentiering som man kommer att ha mellan tätbebyggda områden och icke tätbebyggda områden.

När man diskuterar den här frågan är det inte seriöst att börjar använda siffror och säga att det slår med 1,40 kronor per kilometer eller så eller så. Vi vet att det finns beräkningar på att det ska ta in ungefär 4 miljarder. De totala godstransporterna är på drygt 300 miljarder. Det är en ganska liten del i helheten. Men exakt hur det kommer att utformas kan jag inte gå in på i dag.

Anf. 51 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Det finns inte något färdigt förslag om vägslitageavgiften. Jag hoppas innerligt att regeringen tar sitt förnuft till fänga och inser att det är en straffskatt på svenskt landsbygd och inte minst på svensk skogsindustri som är kontraproduktiv. Den riskerar att slå hårt mot jobben,

tillväxten men också mot klimatet genom att det blir olönsamt att ta ut den förnybara energin ur skogen. Det är den energi som vi så väl behöver om vi klara våra högt uppsatta klimatutmaningar.

Herr talman! Jag skulle vilja kommentera det som ministern i ett tidigare inlägg sa om att kilometerskatten skulle vara ett sätt att skapa en sjystare konkurrens mellan inhemska och utländska åkare. Så är det absolut inte. Det är en skatt som skulle betalas av åkare oavsett om man har svensk eller polsk registreringskylt. Det blir bara ökade kostnader för dem båda.

Möjligen kan jag gissa att det svenska åkeriet kanske skulle vara något piggare och snabbare med att följa de nya reglerna och i högre utsträckning snabbt betala in de skatter som regeringen lägger på näringen. Jag tror inte att det skulle innebära sjystare konkurrensvillkor i branschen. Men jag delar ministerns uppfattning om att det finns bekymmer i branschen, och det behöver vi komma till rätta med.

Återigen vill jag upprepa en vädjan till regeringen om att ta sig en funderare kring om det verkligen är så klokt att i ett land med stora avstånd straffbeskatta avstånd. Det skulle slå hårt mot jobben, mot skogsindustrin men också, som jag har försökt visa i interpellationsdebatten, mot våra ambitioner att sänka klimatutsläppen.

Anf. 52 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag sa i mitt förra anförande att även utsläpp kommer att vägas in när det gäller hur skatten utformas.

När det gäller miljöbelastning och särskilt svensk fordonsflotta på åkerisidan vet vi att det är väldigt moderna lastbilar man har. De är betydligt miljövänligare än många andra fordon som kommer in och trafikerar i vårt land. Jag är övertygad om att en sådan skatt i framtiden kommer att premiера just dem som har den typen av fordon.

En vägslitageavgift kommer att överlappa med nuvarande fordonsskatter för svenska lastbilar. Det innebär givetvis att man kan reducera den skatt som finns i dag när det här systemet införs. Det handlar om att kunna återföra medel till att förstärka vårt vägnät som är i väldigt stort behov av det.

Ett hållbart och konkurrenskraftigt skogsbruk är en av mina viktiga målsättningar som landsbygdsminister. Jag hoppas också att det nationella skogsprogrammet ska leda till ökad sysselsättning och tillväxt i hela landet och bidra till nödvändig klimatomställning som redan påbörjats. Tack för en bra debatt!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2014/15:278 om livsmedelsstrategin

Anf. 53 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Sten Bergheden har frågat mig om arbetet med att ta fram en livsmedelsstrategi har påbörjats än, vilka direktiv som har givits och vilka livsmedelsområden som kommer att behandlas i livsmedelsstrategin.

Låt mig börja med att säga att jag välkomnar möjligheten att få prata om just den här frågan i kammaren. Jag vill medverka till att ta fram en bred livsmedelsstrategi. En långsiktig livsmedelsstrategi ska tas fram för att öka matproduktionen i Sverige och stödja ökad svensk och miljöinriktad matkonsumtion. En offensiv satsning på ekologisk produktion och konsumtion genomförs. En sådan strategi ska omfatta hela värdekedjan, från primärproduktion till konsument. Avsikten är att åstadkomma en långsiktig strategi som överlever såväl riksdagsval som koalitioner.

I arbetet med strategin kommer åtgärdsförslag från Konkurrenskraftsutredningen att beaktas. Jordbruksnäringens utveckling och produktion kommer att vara central, men övriga delar av kedjan är avgörande för möjligheten att skapa jobb och hållbar tillväxt. Livsmedelsstrategin ska också bidra till regeringens övergripande målsättning att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020. Andra viktiga delar är en innovativ och exportinriktad livsmedelsindustri och hur konsumenternas intressen tas till vara.

Jag kan lämna trygga besked om att arbetet har börjat. I regeringen arbetar vi intensivt med detta. Jag kommer den 5 mars att utlysa en formell start på strategiarbetet och hälsar riksdagen välkommen att delta i det startskottet.

Anf. 54 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Tack för svaret, landsbygdsministern!

Jag började med att ställa en skriftlig fråga till ministern i november månad, för att stämma av om arbetet hade kommit igång. Då fick jag till svar att det var på gång och att man skulle besluta om en projektplan före årsskiftet.

Min första till ministern är: Beslutades den projektplanen före årsskiftet, som ministern skrev i det tidigare svaret?

Anledningen är denna. Jag har känt att när ministern åker runt i landet hänvisar han ofta till att livsmedelsstrategin ska lösa alla framtidens bekymmer när det gäller svenskt lantbruk och svensk landsbygd i övrigt. Men jag har inte sett någon handling när det gäller själva arbetet med att verkligen få igång livsmedelsstrategin.

Herr talman! Det är positivt att ministern i dag talar om mötet den 5 mars, som jag också känner till. Då ska Alliansens konkurrenskraftsutredning presenteras, och mötet ska vara en uppstart på arbetet med livsmedelsstrategin.

Det står i svaret att ministern har tänkt göra vissa uppdelningar av arbetet och återkomma med avrapporteringar. Då är min andra fråga: När kommer avrapporteringarna, och vilka uppdelningar kommer man att göra i det vidare arbetet?

Som välkänt för många har vi en mjölkkras i Sverige. Svensk livsmedelsproduktion minskar. Man har också av ministern begärt lättnader i fråga om skatter och regelverk. Men detta har än så länge avvisats helt av ministern.

Jag skulle gärna vilja ha besked. Om man kommer vidare med livsmedelsstrategin måste det väl finnas ett visst intresse av att lantbruket klarar sig tills livsmedelsstrategin får genomslag, kanske efter våren 2016, och sedan efter eventuella ytterligare beslut, med något halvår innan proposi-

tioner och annat ligger på bordet. Därför vore det bra om ministern även lyssnade in den akuta kris som finns i svenskt lantbruk, framför allt på mjölksidan.

Jag blir rädd när jag läser Socialdemokraternas egen livsmedelsstrategi. Det är rätt många sidor. Den innehåller nya skatter, nya pekpinningar, nya avgifter och en ökad satsning på enbart ekologisk produktion. Läser jag dessutom Miljöpartiets livsmedelsidéer ser jag att det är en hundra procent ekologisk produktion i Sverige som man tänker gå vidare med.

Då vill jag för det tredje fråga: Är det ett helt nytt omtag nu, när vi försöker komma överens brett mellan partierna, eller är det Socialdemokraternas egen livsmedelsstrategi och förslag på skatter och idéer som ligger till grund för ministrarnas fortsatta arbete?

Har det givits några direktiv om att man vill ha med detta på något sätt i livsmedelsstrategin? Vill man ha in nya köttskatter och förändringar av gårdsstödet? Kommer gårdsförsäljning av öl och vin att finnas med i livsmedelsstrategin? Kommer strandskyddet, som ministern ofta talar sig varm för runt om i landet, att finnas med i livsmedelsstrategin eller i landsbygdsidéerna? Hur blir det med lastbilsskatt, konstgödselskatt, dieselskatt, köttskatt och avgifter?

Är detta ett villkor i livsmedelsstrategin, eller är ministern beredd att avvara alla de här sakerna och lägga fram ett blankt papper för att titta vidare på hur vi ska lösa svensk livsmedelsproduktion och svenskt lantbruks överlevnad?

Anf. 55 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag vet inte om jag vågar ställa några mer frågor till landsbygdsministern. Han fick så många av Sten Bergheden att han kanske inte hinner svara på några fler.

Jag tycker att det är jättehäftigt att startskottet för arbetet med den svenska livsmedelsstrategin går på torsdag. Vi har sedan tidigare en inbjudan, i alla fall till miljö- och jordbruksutskottet och nu även till andra utskott, att få vara med på den här eftermiddagen. Det ska bli spännande av flera skäl.

Precis som ministern nämnde kommer en viktig del i arbetet att handla om åtgärder för att öka den svenska ekologiska matproduktionen. Det är viktigt av flera skäl. Det handlar om folkhälsa och miljö, men det handlar också om tillväxten av den svenska jordbrukssektorn.

Ser vi i dag på vad det är som växer, vad de svenska konsumenterna köper mer och mer av, ser vi att det är ekomaten. Nyligen presenterade Ekoweb siffror som visar att försäljningen av ekologiska livsmedel i Sverige har exploderat. Under 2014 ökade värdet på den svenska ekomarknaden för livsmedel från 11,2 miljarder till 15,5 miljarder. Om det inte hade rått brist på ekologiska livsmedel, bland annat på svenska ekoägg och svenskt ekokött, hade försäljningen troligen kunnat öka ännu mer.

Enligt Ekowebbs prognos kommer försäljningen i år att öka med hela 20 procent. Den siffran hade kunnat vara ännu högre, om det inte hade varit för den låga omläggningstakten i den svenska jordbrukssektorn från konventionell till ekologisk odling.

Jag tycker att det är positivt, för det visar på en efterfrågan på ekologiska livsmedel och stora möjligheter för den svenska bonden och för landsbygden.

I en situation där jordbrukssektorn under lång tid har rört sig mot alltmer storskalig produktion med fokus på att pressa priserna ser vi att efterfrågan på ekologisk mat ger en möjlighet att i stället konkurrera med kvalitet. Ekologisk produktion är även mer arbetsintensiv och skapar alltså både fler jobb och en mer levande landsbygd.

Vi kan gå till vårt grannland Danmark. Där har man kommit mycket längre i detta. Vi köper också mycket dansk ekomat i Sverige, och det är bra, men det är lite synd att inte våra svenska bönder kan dra nytta av den stora ekovågen. I Danmark är ekokonsumtionen dubbelt så stor, och det finns en gemensam strategi för att öka den ekologiska produktionen och exporten från Danmark. Organic Denmark har lyckats samla hela kedjan från livsmedelsproducenter till detaljhandel, och den strategiska planen för ekomaten i Danmark är tryckt på det danska jordbruksdepartementets papper.

Det är glädjande att i ministerns svar höra att det finns sådana tankar även här i Sverige om att göra denna kraftsamling när vi talar om vår livsmedelsstrategi.

Jag är därför lite nyfiken på om landsbygdsministern skulle kunna utveckla hur vi i Sverige i arbetet med den svenska livsmedelsstrategin skulle kunna ta till vara erfarenheterna från det danska arbetet med att öka ekologisk produktion, konsumtion och export.

Anf. 56 ULF BERG (M):

Herr talman! Jag börjar med att fundera lite över vad Stina Bergström sa. Hon lyfte fram danskt jordbruk som ett mönsterjordbruk, åtminstone när det gäller ekodelen. Det tror jag att man ska fundera lite över. Vi har ett mycket bra konventionellt jordbruk i Sverige. Om vi ska ställa om det enligt MP:s önskemål till ett ekjordbruk kommer vi snart inte att ha så många bönder kvar. Ekjordbruk fungerar mycket väl men ska regleras av marknaden och efterfrågan. Att tvingas ställa om kommer inte att fungera väl. Då kommer nämligen vårt konkurrensläge och vår konkurrenskraft att försämras kraftigt.

Vi moderater har i ärlighetens namn alldeles nyligen gjort en omvärdering av vår politik i denna del. I samband med att jag blev landsbygdsansvarig fick jag god hjälp av Anna Kinberg Batra när det gäller att vi ska svänga i frågan om en livsmedelsstrategi. Vi var motståndare till en sådan, men i dag är vi för och har insett vikten av en livsmedelsstrategi.

Jag tillhör även dem som tycker att den här kammaren under 20 års tid har haft en mycket snäv syn på jordbrukande som företagande. Vi har en hel del särregler som drabbar svenskt jordbruk. Det är ingen tvekan om att svenska bönder är mycket effektiva. Jag såg några siffror i förra veckan om att grisproducenter kan producera svenskt kött till lägre priser än Danmark och andra, mycket beroende på att vi har en väldigt god djurhälsa, liten antibiotikaanvändning och så vidare. Däremot är våra priser på smågrisar något för höga.

Detta tycker jag är en bra grund för att vi i framtiden ska kunna få en mycket bra livsmedelsexport. Jag brukar likna svenskt jordbruk vid Volvo.

Vi ska ha en stark hemmamarknad, och vi ska vara goda exportörer. Men då kan vi inte ha särregler som fungerar som kvarnstenar runt detta företagande, som i och med att vi gick med i EU för 20 år sedan är utsatt för global konkurrens. Det måste vi en gång för alla lära oss.

Hur ser marknaden ut? Jo, den ser fantastiskt god ut, inte bara för att svensk mat är god. Det finns de som har tittat på hur mycket mat som vi ska producera under kommande 40 år, och vi ska producera lika mycket som vi har producerat under 8 000 år tillbaka.

Hur kan det komma sig? Det finns naturligtvis betydligt fler människor på vår planet, men det finns också en betydligt högre levnadsstandard som gör att mat kommer att vara efterfrågad på ett helt annat sätt. Det är naturligtvis mycket positivt. Om vi då kan skapa ytterligare sysselsättning i svenskt jordbruk är det fantastiskt bra. En sak som man inte kan göra är att flytta åkern till Sergels torg. Den finns där den finns, och den ska brukas där den är. Då får vi också se till att vi får god sysselsättning.

Jordbruket genererar arbetstillfällena runt omkring. Man brukar säga att en svensk mjölkbonde skapar tre, fyra eller fem jobb.

Därför vill jag ställa en fråga till landsbygdsministern: Hur kommer färdriktningen att se ut med den nya livsmedelsstrategin?

Anf. 57 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag ska först vända mig till Stina Bergström när det gäller frågan om Danmark. Jag tror att det är viktigt att vi lyssnar in hur andra länder har gjort, oavsett vilket land det är som jobbar med en livsmedelsstrategi.

Jag var i december i Finland och bekantade mig med den finska livsmedelsstrategin, och jag tror att det finns anledning för oss att titta på hur andra länder har klarat av detta jobb.

Därefter ska jag vända mig till Sten Bergheden. Det gamla sättet, att det är någon som där uppiifrån ska säga hur det ska vara och att vi nu ska börja jobba tillsammans, tror jag inte funkar. Vi måste ha ett betydligt modernare sätt att ta fram något så viktigt som berör hela nationen, nämligen vår livsmedelsförsörjning och vår livsmedelsproduktion. Det måste ske i en dialog där alla finns med. Jag ser verkligen fram emot det, och jag välkomnar Sten Bergheden och alla andra att komma med. För mig finns det ingen prestige. I detta arbete borde vi lägga lite mer av den partipolitiska prestige åt sidan. Detta är en alldeles för viktig fråga.

Jag ser att det finns ett enormt intresse för denna fråga från hela branschen, från intresseorganisationer och från politiken. Det finns ett stort intresse från politiken nationellt, regionalt och lokalt. Det är 250 personer som kommer den 5 mars. Detta ska vi ta till vara och försöka ha en bra dialog.

Det handlar om hela värdekedjan. Det handlar om primärproduktionen – jordbruket, trädgårdsnäringen, fisket. Men det handlar också om livsmedelsindustrin, den stora och den lilla livsmedelsindustrin. Det handlar om handeln som är en jätteviktig del i detta. Det handlar även om akademien och innovation. Det handlar om att skapa starka svenska varumärken som bygger på svenska råvaror och om att öka vår export. Här har vi mycket att göra. Det gäller då också att man vågar och blir mycket bättre på att lyfta fram de svenska mervärdena och klimatet. Vi har vatten och mycket odlad areal. Vi har ett miljötänk som är i världsklass. Vi har

djurvälfärd som är i världsklass och en mycket liten antibiotikaanvändning. Varför inte lyfta fram detta mycket tydligare?

Jag tycker att det var en bra liknelse som Ulf Berg nämnde när han jämförde Volvo med svensk livsmedelsindustri. Jag brukar också jämföra den med Volvo. Då brukar jag till dem som vill förändra och ta bort de svenska mervärdena säga: Ta inte bort krockkuddarna från Volvo. Den blir svår att sälja då.

(forts.)

Kammaren beslutade kl. 15.57 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

§ 11 (forts.) Svar på interpellation 2014/15:278 om livsmedelsstrategin

Svar på interpellationer

Anf. 58 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Då återupptar vi interpellationsdebatten om vad livsmedelsstrategin skulle kunna tänkas innehålla.

Jag ställde några frågor i mitt tidigare inlägg, men jag noterade att jag inte fick något svar på just de frågorna. Däremot upplyste ministern om att han kommer att titta på hur andra länder har jobbat med livsmedelsstrategin, vilket jag tycker är bra. Det är bra att ta in den omvärldsbevakningen. Han vill också ha en underifrändialog och inte en uppifrändialog, fru talman, och jag välkomnar även det. Jag tror att det är jättebra.

Vidare sa ministern att det finns ett väldigt stort intresse för livsmedelsstrategin och att det finns förväntningar på att man ska komma fram till någonting. Det är en av anledningarna till att vi har den här interpellationsdebatten; vi har från både Moderaterna och Alliansen en stor förväntan på att det mynnar ut i någonting som kan vara långsiktigt, och att överenskommelsen framåt i så fall självklart ska sträcka sig över så många partier som möjligt.

Fru talman! Jag fick som sagt inget svar på frågan om projektplanen togs i december, som ministern sa tidigare i ett svar, om den har tagits nu eller om den kommer att tas. Jag frågade också vilka delområden ministern hade tänkt dela in detta i. Interpellationen handlar nämligen om vad livsmedelsstrategin ska innehålla, så vilka delområden har ministern tänkt dela in den i? När ska delrapporterna i så fall komma? Det tycker jag att man borde kunna lämna besked om.

Är det så att det inte finns något svar på detta tycker jag att det är märkligt att det i så fall har tagit fem månader att förbereda ett blankt papper för det som ska börja nu på torsdag. Jag utgår ifrån att det ministern säger är korrekt, alltså att man har jobbat hårt redan, och då borde det finnas någonting om vad man har gjort hittills. Det ska sätta fart efter den 5 mars.

Fru talman! Även om vi jobbar med en livsmedelsstrategi vill jag också gärna ha reda på hur ministern ser på det faktum att vi har en mjölkkras i närtid. Det finns även krav på att förändra beteskraven. Vi vet att vår lagstiftning och de regler vi i dag har när det gäller beteskraven till och med kan innebära att det går åt mer antibiotika än det skulle göra om bonden själv kunde välja när han ska släppa ut sina djur på bete och om

han kunde välja både väderlek och hage på ett helt annat sätt än han måste göra i dag.

Jag skulle också gärna vilja ha en kommentar om att Socialdemokraterna har en egen livsmedelsstrategi och att Miljöpartiet har några tankar om det hela, fru talman. För några dagar sedan kom Naturskyddsföreningen och ville införa en köttskatt på 25 kronor per kilo. Tror ministern att det blir bättre konkurrenskraft om vi börjar lägga på nya skatter? Framför allt handlar det om att det hela tiden kommer ut förslag på nya skatter. Det är handelsgödselskatter och lastbilsskatter, och det är köttskatter på 25 kronor. Det skulle i så fall innebära 20 miljarder in på den konsumtion av kött vi har i Sverige.

Detta oroar självklart lantbruket där ute. Man vet inte vilka spelregler som gäller. I detta pressade läge vill man åtminstone ha långsiktigt starka spelregler. Det vore alltså bra om ministern kunde vara tydlig på den punkten och säga ”Det blir inga köttskatter, och det blir inga handelsgödselskatter. Vi kommer inte att höja dieselskatten.” Någoting borde ministern kunna lämna till Sveriges lantbrukare för att få tillbaka en del av den framtidstro som behövs.

Fru talman! Jag tror också att det vore bra om han, precis som det står i interpellationen, kunde redogöra lite mer för vad livsmedelsstrategin kommer att innehålla.

Anf. 59 ULF BERG (M):

Fru talman! Det är ett intressant projekt som börjar nu, och det är ingen tvekan om att det är viktigt att det blir ett bra resultat. En garanti för ett bra utfall på det jobb som ska börja med livsmedelsstrategin är att S gör upp med Alliansen. Då slipper vi förmodligen köttskatt och lite annat som är rena sänken för svenskt jordbruk.

Som jag sa i mitt inlägg före pausen tillhör jag de stora optimisterna när det gäller svenskt jordbruk. Jag ser också den tekniska utveckling som finns inom området. Om vi håller oss till klimatsidan kan man nu via gps och satelliter mycket effektivt se till att man lägger rätt gödningsgiva på rätt del av åkern, och man kan se var man ska lägga olika antal kilon. På vissa ställen växer det nämligen bättre, och på så sätt kan grödan tillgodose sig gödningen på ett helt annat sätt.

Det här är ju vägen fram för att vi ska få ett mer klimatsmart jordbruk. Det ska inte vara ytterligare skatter och avgifter, utan vi ska fortsätta den utveckling som finns och lämna över det här till de duktiga företagare som finns. Vår roll är att se till att det finns förutsättningar för alla duktiga bönder att klara den globala konkurrensen. Där ligger vårt ansvar.

Jag är övertygad om att det kommer att bli riktigt bra om landsbygdsministern gör upp med Alliansen i den här frågan. Annars kommer vi att bli ett ännu större högskattesamhälle, vilket kommer att drabba svenskt jordbruk. Det kommer då att exportera sig självt till andra länder för produktion.

Anf. 60 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Det finns en detaljerad projektplan. Vi ska bland annat ut i landet, och vi kommer att ha dialogmöten på sex olika orter. Nu har jag dock inte tidpunkterna och orterna i huvudet.

Vi kommer också att jobba tillsammans med länsstyrelserna i de län vi går till. De får ett ansvar att bjuda in såväl näring och intresseorganisationer som alla riksdagsledamöter som finns i dessa och omkringliggande län, för att skapa så stor delaktighet som möjligt i detta. Sedan kommer det naturligtvis att finnas en så kallad nationell grupp, där branschföreträdare och Lantbruksakademien kommer att vara representerade. Vi ska även försöka få en parlamentarisk grupp, så att man känner delaktighet.

Det här är inget gammaldags sätt att jobba där statsråd ska stå och diktera villkoren. Det är ärligt och uppriktigt en dialog där jag välkomnar alla att vara med. Jag vet inte hur jag ska uttrycka det så att ni tror mig, men det är min absoluta tanke kring detta.

Konkurrenskraftsutredningen kommer att presenteras på torsdag, i samband med det event vi har på Nalen, och den kommer att vara en del i processen kring en livsmedelsstrategi. En del kommer vi även att plocka från projektet Matlandet Sverige; det finns säkert bra grejer där som man kan ta till sig.

Jag ska säga några ord om mjölkkrisen, som jag glömde att kommentera. Vi ska komma ihåg att mjölkkrisen inte är någonting som enbart finns i Sverige. Jag träffar ju alla jordbruksministrar i EU 28, och det är precis samma sak där ute. Det är precis samma sak trots att de har en annan dieselskatt och kanske inga beteskra. Man kan inte förenkla mjölkkrisen på det sättet och tro att den sitter i en dieselskatt eller ett beteskra. Det är att göra det väldigt enkelt för sig.

Grunden för mjölkkrisen är den globala situationen när det gäller mjölkproduktion.

Mjölkkrisen rusade 2012–2013, och det var all-time-high-priser i februari mars 2014. Sedan gick luften ur. Under denna tid byggde man upp en global produktionskapacitet. Nya Zeeland ökade med över 14 procent, Brasilien med nästan 9 procent och USA med 6–7 procent. Europa byggde upp sin produktionskapacitet med 5,6 procent. Till och med Sverige ökade med över 2 procent under denna tid. Vi fick en överproduktion. Det är grunden för mjölkkrisen.

Sedan kom Rysslandskrisen som toppen på ett isberg. Den påverkar oss givetvis. Men det är framför allt de baltiska länderna och Finland som har exporterat en stor del av sin produktion till Ryssland. För de baltiska länderna handlar det om drygt 20 procent, och för Finland hela 25 procent. Det är klart att dessa länder har drabbats hårt.

Det flödar in mjölkprodukter från det hållet men också från världen i övrigt. Det är grunden för mjölkkrisen. Ska den lösas måste vi konsumenter välja det närproducerade när vi går och plockar i affärshyllorna. Det kan vända utvecklingen snabbt.

Anf. 61 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! Jag tackar för svaren, som var lite närmare interpellationen. Det finns en bra ansats hos landsbygdsministern, och jag hoppas att vi kan landa i något. Jag håller med Ulf Berg om att om vi ska kunna få en långsiktig livsmedelsstrategi handlar det nog mer om att Socialdemokraterna gör upp med Alliansen än med Vänsterpartiet och Miljöpartiet i denna fråga.

Jag är rädd för den syn som finns i både Socialdemokraternas och Miljöpartiets livsmedelsstrategi: att det är det ekologiska som ska gynnas. Men en satsning på det får inte ske på bekostnad av det konventionella lantbruket, för det är bärande för hela vår infrastruktur vad gäller slakterier, mejerier och annat. Vi måste ha volymer för att kunna hålla en produktion igång.

Det vore bra om ministern tydligt talar om att det inte kommer att bli några nya skatthöjningar. Det är inte mindre pengar svenskt lantbruk och svensk matproduktion behöver utan mer så att de vågar göra investeringar och satsa på framtiden. Det gör man inte genom att lägga på lantbruket ytterligare skatter eller försöka beskära delar av den produktion som fortfarande finns kvar.

Även om det ekologiska efterfrågas är det från en låg nivå. Det ekologiska som efterfrågas i dag är utländskt ekologiskt. Det är allvarligt om man hellre köper utländsk ekologisk mat än svensk mat, som ju borde vara minst lika bra med tanke på den lilla användningen av konstgödsel och bekämpningsmedel som vi har i det konventionella lantbruket.

Jag hoppas att ministern skaffar sig bättre rådgivare än Miljöpartiet och Naturskyddsföreningen i denna fråga, och jag hoppas på en bra dialog framdeles.

Anf. 62 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Den globala situationen för livsmedel är ansträngd och på ett sätt hotfull. Det finns många rapporter, bland annat från FN-organ, som visar på ett dramatiskt behov av livsmedel i världen. En rapport visar att det till 2030 behövs 70 procent mer. Samtidigt har vi klimatoro i världen som slår ut stora skördar.

Sverige har en låg självförsörjningsgrad. Vi lever faktiskt lite farligt. Vi måste öka vår livsmedelsproduktion för att få inhemska livsmedel i större omfattning men också för att kunna exportera.

Vi borde ha haft en livsmedelsstrategi långt tidigare. Det är inte en dag för tidigt. Att ha en politik som riktar sig än hitåt, än ditåt och där ingen vet vart man ska är lite som när Alice i *Alice i Underlandet* kommer fram till katten och frågar: Hur tar man sig härifrån? Katten frågar Alice: Vart är du på väg? Alice svarar: Jag vet inte. Då säger katten: Då spelar det ingen roll vart du går.

Det är detta det handlar om. Genom en kraftfull vägvisning ska vi öka svensk livsmedelsproduktion och hålla fram de mervärden som svenska livsmedel har. Det gör vi tyvärr inte så ofta.

Jag delar Ulf Bergs uppfattning. Man kan jämföra Volvobilar och svenska livsmedel. Men plockar man bort krockkuddarna får man nog inte så mycket betalt för Volvon. Det är inte säkert att svenskar vill ha en bil utan krockkuddar, och jag är övertygad om att de vill ha högkvalitativa livsmedel.

Tack för en bra debatt!

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 63 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Kristina Yngwe har frågat mig på vilket sätt jag kommer att fortsätta att arbeta med regelförenklingar för de gröna näringarna.

Regeringen strävar efter att det ska vara enkelt att starta, driva och äga företag i Sverige, och arbetet med regelförenkling för de gröna näringarna är därför högt prioriterat. Att förenkla för företagen är en viktig åtgärd för att skapa fler jobb, sysselsättning och välfärd. Förenkling ska beaktas i allt arbete med förändring av regelverk, både vad avser nationella regelverk och i förhandlingar om EU-regelverk.

Jag är övertygad om att det finns stora möjligheter att förenkla för företagen och samtidigt behålla högt ställda mål för det man önskar uppnå genom en reglering, till exempel i fråga om miljö och djurskydd. Det handlar om att göra reglerna smartare och att modernisera regelverk utifrån hur företagens verksamhet utvecklas baserat på ny vetenskaplig kunskap och ny teknik.

För mig är det viktigt att företagsperspektivet finns med i allt arbete som riktar sig till företag. I det ryms exempelvis att myndigheterna ska arbeta med att korta handläggningstider, att kommunicera förväntade handläggningstider och arbeta med att förbättra tillgängligheten. Det kan även handla om att arbeta aktivt med förslag från företag och deras intresseorganisationer och att utveckla verksamheten utifrån undersökningar av hur nöjda företagen är.

Ett mycket gott exempel är Förenklingsresan som Jordbruksverket genomförde tillsammans med LRF under förra året, där man lyssnade på företagens synpunkter. Utifrån dessa synpunkter arbetar Jordbruksverket och länsstyrelserna nu med att på olika sätt öka samordningen och likriktningen av kontrollerna.

Bland annat har Jordbruksverket under 2014 förtydligat sin vägledning så att lantbrukare i så stor utsträckning som möjligt ska få veta, åtminstone en kort tid i förväg, att de kommer att få ett kontrollbesök. Utgångspunkten är att minska osäkerheten och rädslan för att göra fel, som många lantbrukare gett uttryck för.

Vi ska underlätta för företagen att göra rätt. Det ökar både rättssäkerheten och effektiviteten i lagstiftningen.

Många regler som rör de gröna näringarna baseras på EU-lagstiftning, och särskilt inom stödsystemen finns stor potential för förenklingar. Den nye kommissionären för jordbruk, Phil Hogan, har aviserat att förenkling av jordbrukspolitiken är en prioriterad fråga för honom.

Regeringen kommer att arbeta hårt för att jordbrukspolitiken ska bli enklare, effektivare och mer rättssäker. Jag tänker också arbeta för att reglerna tar hänsyn till hur man bedriver jordbruk i Sverige.

Tillsammans med några av mina ministerkolleger i andra medlemsstater har jag redan skickat ett brev till Hogan om behovet av förenkling där vi föreslår prioriterade förenklingsområden.

Låt mig avsluta med att säga att entreprenörskap och småföretagande på landsbygden är avgörande för att hela Sverige ska leva. Inom de gröna näringarna finns en stor potential att skapa jobb och hållbar tillväxt som

bidrar till regeringens övergripande målsättning att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020.

Anf. 64 KRISTINA YNGWE (C):

Fru talman! Jag tackar så mycket för svaret.

Ministern lyfter i sitt svar fram problematiken med EU-regelverken och att regeringen kommer att försöka ta kommissionär Hogan i örat när det gäller det regeltrask som EU-regelverken ger upphov till. Det är positivt.

Jag har själv jobbat som EU-rådgivare, och varje gång jag pratar med mina gamla kolleger som sliter sitt hår över de onödiga och oklara regelverken inför den EU-säsong vi har framför oss är jag väldigt glad över att jag är här och inte sitter och gör EU-ansökningar denna vår.

Fru talman! Lika viktigt som enkelhet kring regelverken på EU-nivå är den svenska implementeringen av EU:s förordningar och direktiv. Sverige har som bekant en tendens att övertolka och gå ett steg längre när EU:s regelverk ska införas i Sverige. Tvärvillkoren och de sanktioner som kopplas till dessa är utmärkta exempel på när svenska regeltolkningar snedvrider konkurrensen.

I en jämförelse mellan tvärvillkorskontroller inom djurvälstånd i Danmark, Sverige, Slesvig-Holstein och Nederländerna kan man till exempel konstatera att bedömningssystem och tillvägagångssätt vid kontroll skiljer sig åt väldigt mycket mellan länderna. Det visade sig också att antalet kontroller skiljer sig mycket åt, och det är klart att detta påverkar konkurrenskraften.

Även vid kalibreringsövningar mellan tvärvillkorskontrollanter i EU kan det konstateras att den svenska bedömningsgrunden är hårdare och mer stelbent än i övriga Europa. Det är klart att detta påverkar konkurrenskraften för svenska bönder.

Ett annat aktuellt exempel på övertolkning är vattendirektivet som diskuteras och där vattenmyndigheternas åtgärdsförslag riskerar att bli väldigt kostsamma för svenska lantbrukare. En viktig fråga till ministern är därför hur han tänker arbeta för att säkerställa att svenska myndigheter inte övertolkar de regelverk som kommer från EU så att produktionen hämmas och konkurrensen snedvrids.

Fru talman! I sitt interpellationssvar säger ministern att det handlar om att göra reglerna smartare och att modernisera regelverk utifrån hur företagens verksamhet utvecklas baserat på ny vetenskaplig kunskap och ny teknik. Dessa ord tycker jag är lovvärda, och jag skriver under på allting och ställer helhjärtat upp på det. Jag blir dock lite nyfiken på vilka områden som ministern kan tänka sig att modernisera regelverken. Jag skulle gärna vilja höra några exempel på vad man tänker utveckla och modernisera.

Jag vill i sammanhanget lyfta fram det faktum att bara för någon månad sedan uppmärksammades att regeringen genom miljöminister Åsa Romson har skrivit på nya förbud när det gäller bekämpningsmedel, bland annat i fråga om skadliga nematoder i jord.

Dessa förbud exkluderades från den slutgiltiga EU-förordning som klubbades igenom av Alliansen i somras. Nu verkar det som om den nya regeringen har lagt tillbaka förbuden i förordningen, utan förvarning och utan att låta remissinstanserna komma till tals.

Precis som ministern lyfter fram i sitt svar är det viktigt att nya metoder och tekniker är tillgängliga för våra svenska lantbrukare. Forskning och utveckling pågår inom många av de användningsområden som hittills varit förbjudna eller begränsade i Sverige. Det är viktigt att vi inte stänger några dörrar för en sådan utveckling.

Från min horisont rimmar regeringens agerande kring dessa nya bekämpningsmedelsförbud illa med vad ministern uttrycker i sitt svar. Det finns nu en oro i branschen för att regeringen tänker ta en genväg och smyga in fler förbud när det gäller regelverk.

Mina frågor till ministern är alltså: Hur tänker ministern arbeta för att säkerställa att svenska myndigheter inte övertolkar regelverken? Vilka konkreta områden tänker ministern på när han pratar om att göra regelverken smartare och mer moderna? Dessutom undrar jag om tillvägagångssättet att kringgå remissinstanserna när nya regelverk ska införas är tänkt att bli gängse praxis från regeringens sida.

Anf. 65 JÖRGEN WARBORN (M):

Fru talman! Jag tackar Kristina Yngwe för att hon väckte den här interpellationen. Det är en mycket viktig interpellation för den gröna näringen men också för hela näringslivet.

Om det ska skapas fler jobb är det företagare av kött och blod som ska ta risken att övergå från en trygg anställning till att ge sig ut i det okända. Om de dessutom ska vilja ta på sig ansvaret att anställa någon kan det offentliga inte lägga krokben för deras vilja att bidra till tillväxt och till samhället i övrigt.

Jag vill också tacka statsrådet för svaret. Det var ett svar men ett i min mening mycket passivt svar. Om man dissekerar svaret i dess beståndsdelar framgår det att det egentligen är Alliansens politik som är svaret. Det tycker jag är bra i grund och botten. Men företagen lever inte i historien. De vill se nya initiativ, nya tankar och nya idéer. Det har vi inom Alliansen, men frågan är vad regeringen har att komma med.

Kortare handläggningstider är Alliansens politik. Att kommunicera förväntade handläggningstider är Alliansens politik. Att förbättra tillgängligheten för företagarna är Alliansens politik. Förenklingsresan inleddes under Alliansens tid. Allt detta lyfter statsrådet fram som positiva exempel. Det är jag som sagt mycket glad över.

I det skriftliga svaret får vi veta: ”Jag är övertygad om att det finns stora möjligheter att förenkla för företagen och samtidigt behålla högt ställda mål för det man önskar uppnå genom en reglering”. Vilka är de stora möjligheterna till förenkling?

Min konkreta fråga till statsrådet är: Vilka nya initiativ tänker statsrådet ta den närmaste tiden, och när kan företagen börja märka skillnad genom detta?

Anf. 66 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! När det gäller vem som äger rätten till historieber beskrivning vill jag påminna om att regelförenklingsarbetet faktiskt påbörjades av den socialdemokratiska regeringen på 90-talet. Sedan tog alliansregeringen rygg på det, och det tycker jag är bra. Jag tänker fortsätta det arbetet. Därom råder inget tvivel.

Kristina Yngwe räknade upp regelskillnader och jämförde med Danmark, men dessa skillnader fanns när jag tog över här i oktober. Varför gjorde man inget under åtta år? Jo, man gjorde en hel del, men jag tänker fortsätta att ta tag i dessa frågor. Jag tänker inte gå in på några detaljer här, men det finns all anledning att fortsätta att jobba med de här sakerna.

Jag vill nämna att Phil Hogan, som jag har träffat och fört diskussioner med, har ambitionen att verkligen göra något åt detta på EU-nivå. Vi måste ha med också den nivån för att vi ska kunna få verkliga förenklingar ute i de olika nationerna och även i Sverige. Det är en viktig del.

Jag berättade för honom bland annat om Jordbruksverkets förenklingsresa. Han blev väldigt intresserad och kommer att besöka oss någon gång under hösten för att särskilt titta på detta. Sverige är i många stycken långt framme. Det var ett mycket bra initiativ som Jordbruksverket tog när man åkte runt och mötte jordbrukarna i vardagen.

Många gånger handlar det om en dialog och ett bemötande för att dessa företagare ska känna att det är enklare. De här bitarna kommer säkert att nämnas i *Konkurrenskraftsutredningen* och givetvis också i regleringsbrev till myndigheterna. Att vi hittar system som förenklar vardagen för företagare i de gröna näringarna tror jag kommer att vara en viktig del i dialogen om livsmedelsstrategin. Förenklingar och mindre byråkrati behövs givetvis i alla näringsgrenar.

Anf. 67 KRISTINA YNGWE (C):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret, även om jag kanske hade önskat att det hade varit lite tydligare tankar utvecklade kring vilka områden man kan tänka sig att regelförenkla. Ministern har sagt att det inte har hänt så mycket under åtta år. Jag vill inte riktigt hålla med om att det är så, men det finns mycket kvar att göra. Jag är intresserad av att höra lite mer konkret hur ministern tänker framöver.

En annan del som ministern uppmärksammar i sitt svar är kontrollmyndigheterna och behovet av att stärka rättssäkerheten. Det är en otroligt viktig uppgift, tycker jag. Om vi tar rättssäkerheten för djurproducenter som ett exempel råder det ingen tvekan om att Sverige ska ha ett djurskydd i världsklass. Men ett starkt djurskydd kräver en stark rättssäkerhet.

Just djurskyddskontrollen är ett område där regeringen har gett lite signaler om att man vill stärka djurskyddstillsynen. Jag tänkte därför hålla mig lite grann till detta område. När man ska göra de här förstärkningarna tycker jag att det är viktigt att säkerställa att man åtgärdar de nuvarande problemen med bristande rättssäkerhet i form av till exempel olika bedömningar beroende på inspektör.

Det finns många djurskyddsinspektörer i landet som gör ett otroligt bra jobb och som har god kommunikation med djurägarna. Det är precis så det ska fungera. Men många av de problem som uppmärksammas vid inspektioner eller som har kommit in vid anmälan kan rättas till på ett enkelt sätt om det finns en förtroendefull kommunikation mellan djurägare och kontrollant. Tyvärr fungerar det inte alltid så, och det finns en rad fall där man har blivit osams och där opartiskheten hos inspektören kan ifrågasättas. Detta skapar en otrygghet och en osäkerhet för företagaren och gör att företagare kanske inte vågar utveckla och investera i sina företag.

Ministern säger själv att det ska vara enkelt att starta, driva och äga företag. Det är någonting som jag definitivt kan skriva under på, men när vi ser att det finns småföretagare som kanske inte riktigt vågar utveckla sina företag på grund av en otrygghet när det gäller rättssäkerheten får man inte ihop det med visionen om ett enkelt, lönsamt och blomstrande företagande på landsbygden.

Som jag ser det finns det ett antal punkter som behöver ses över och förändras för att vi ska få en bättre rättssäkerhet i regelverken för djurproducenter. Vi har till exempel kunskapsnivå, attityder och bemötande från tillsynsmyndigheten som en del av problematiken. Det finns stora skillnader inom landet när det gäller kunskapsnivå och bemötande. Insatser med kalibreringskurser och arbete med anonyma enkäter med kundundersökningar för att se hur nöjd man är med kontrollanternas bemötande är sådana initiativ som borde spridas till fler delar av landet.

Jag har några frågor till ministern. Regeringen talar om förstärkt djurskyddstillsyn. Vad är det man menar då? Och hur tänker ministern arbeta för att säkerställa att djurskyddstillsynen är rättssäker och att djurproducenterna kan känna sig trygga när det gäller att få en rättvis behandling vid kontrollen?

Anf. 68 JÖRGEN WARBORN (M):

Fru talman! Det är positivt när statsrådet säger att han tänker fortsätta att jobba med regelförenklingsfrågorna. Det är en bra signal, och det tar vi naturligtvis fasta på. Det är dock lite synd att statsrådet väljer att inte gå in i några detaljer. Det hade varit skönt att höra att det finns något tänk bakom det hela, ytterligare några förslag eller någonting som kan hjälpa den gröna näringen.

Tvärtom har vi, inte minst i de tidigare debatterna och diskussionen om lastbilsskatten, köttskatten och handelsgodskattens, hört om pålagor snarare än förenklingar. Det är inte den väg som företagen behöver. De behöver regelförenklingar, och inte en pålaga.

För att komma lite längre i detaljerna har NNR, Näringslivets Regelnämnd, gett ut ett antal rapporter. En rapport kom i september; den heter *Effektivare regelverk med fokus på tillväxthinder i Sverige*. NNR ger systemövergripande förslag på regelförenklingar, men de går också in branschvis. Bland annat kommer LRF med ett par förslag. Jag ska inte ställa frågan till statsrådet i dag om hur han ställer sig till förslagen. Jag tar mig dock friheten att återkomma i någon skriftlig fråga eller interpellationsdebatt och uppmana statsrådet att läsa igenom NNR:s rapport så att vi kan ha en konstruktiv debatt om detta lite längre fram.

Även Regelrådet har kommit med en slutrapport. De betonar just vikten av den politiska viljan, och säger att den är helt avgörande för att lyckat förenklararbete. Därför hoppas jag att statsrådet sätter tryck i frågan.

Anf. 69 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! När det gäller detaljer tycker jag inte att jag ska gå in som statsråd och detaljstyra verksamheten. Det är givetvis våra myndigheter i god dialog med näringen som ska hantera sådana här frågor. Däremot kan

man som statsråd styra inriktningen. Jag tror att det är viktigt. Det gäller också rättssäkerheten.

Det är våra myndigheter som ska hantera djurskyddsfrågorna på ett rättssäkert sätt. Om det finns behov av förändringar i lagstiftningen blir det en sådan sak som jag som statsråd måste ta tag i. Men här handlar det om en myndighet, och jag kan inte som statsråd gå in i dessa bitar.

När det gäller kontrollerna har Jordbruksverket nyligen förtydligat sin vägledning. Man ska jobba mycket mer med föransmällda kontroller. När det handlar om djurskyddskontroller ska man avisera dem 24 timmar innan de sker. När det gäller kontroll av tvärvillkor bland annat ska man göra en avisering 48 timmar innan de sker. För arealkontroller gäller upp till 14 dagar. För anmälningar har man givetvis ingen avisering när kontrollerna ska utföras. Detta görs för att man på ett bättre sätt ska kunna föra en dialog med lantbrukarna och kunna planera sin tid på ett vettigt sätt.

Jag kan lova att jag för en mycket nära dialog med näringarna. Jag är mycket ute och träffar jordbruksföretag som har såväl mjölkproduktion som köttproduktion, fjäderfä och grisproduktion just för att lyssna in hur det ser ut i vardagen där ute.

Jag tror att det är jätte viktigt att man som statsråd är mycket ute och träffar företag i vardagen. Det går inte att hantera det genom att bara sitta i Stockholm. Det är min ambition att vara ute.

Vi ser att det är dialogen med företagen som har drivit fram att vi nu permanentar lantbruksrådet i Peking. Vi för en dialog med näringarna om var vi ska förlägga nästa permanenta lantbruksråd. Det är inte statsrådet som ska hitta på ett land och säga: Nu sätter vi till rådet! Man måste ha en dialog med näringen och fråga var de ser potential och vilken hjälp de behöver. Man ska fråga: Skulle vi kunna hjälpa till där? Denna dialog är jätte viktig att föra med näringen hela tiden.

Anf. 70 KRISTINA YNGWE (C):

Fru talman! Jag måste nog ändå säga att det känns lite passivt när statsrådet står här och säger att man inte kan gå in i några detaljer eller peka ut några särskilda områden. Jag vill nog ändå säga att man även i regeringsställning har ganska stort utrymme att kunna vara med och påverka.

En fråga som har varit uppe till diskussion på den senaste tiden är till exempel beteskravet. Jordbruksverket gick ut i en debattartikel för inte så länge sedan och skrev att dessa frågor är någonting som regeringen kan styra över.

Ministern talade om djurskyddskontrollerna. Man har aviserat att man kanske vill öka antalet kontroller. I stället för att öka antalet kontroller skulle man kunna försöka skjuta över pengar till kalibrering och utbildning av de kontrollanter som finns i landet.

Jag skulle absolut vilja säga att det finns alla möjligheter för regeringen att gå in. Efter interpellationsdebatten med Eskil Erlandsson skulle vi kunna ta en liten diskussion, för det har skett en hel del regelförenklingar som den förra regeringen har initierat. Det nuvarande statsrådet kanske kan få lite tips om vad man kan göra för någonting.

Jag vill tacka så mycket för svaret och debatten. Jag är glad att kunna konstatera att det finns lovvärda ambitioner i regelförenklaringsarbetet från regeringens sida. Det är positivt.

Det är, som sagt, lite svårt att konkretisera vilka regelförenklingar han ser framför sig. Tyvärr verkar det vara lättare för regeringen att konkretisera de kostnadshöjningar som de vill lägga på lantbruket. Jag hoppas att de omvärderar det lite grann.

Som ett medskick i arbetet vill jag citera president Eisenhower. Han satte fingret på den frustration som många lantbrukare kan känna när de får lägga ned mer tid på regler och administration än på att producera livsmedel och energi. Eisenhower sa: Jordbruksarbetet verkar vara väldigt enkelt när pennan är din plog och du sitter hundratals mil från sädesfälten.

Jag tycker att det är något som man ska ha med sig i regelförenklingsarbetet.

Jag vill tacka så mycket för debatten. Jag kommer att noggrant följa arbetet med livsmedelsstrategin och regelförenklingen.

Anf. 71 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Jordbruksverket gjorde 2012 en förändring i förordningen när det gäller beteskravet. Nu är de precis på väg att starta en dialog med näringen igen om att se över om man kan göra ytterligare förenklingar. Det finns många administrativa bördor, bland annat när det gäller beteskravet. Det är en process som är igång. Men den måste hanteras av myndigheten tillsammans med näringen. Och ett statsråd ska inte vara med i den diskussionen! Jag håller strikt på vad ett statsråd ska göra och inte göra. Det är jätteviktigt.

Jag skulle också vilja citera när det gäller regelförenklingar. Och jag väljer att citera Winston Churchill som sa: Det är bara slutet på början.

Det är jätteviktigt att vi går vidare med de här sakerna. Det ska vara enkelt att starta företag, och det ska vara lätt att driva det. Vi måste ständigt och jämt ha fokus på det när vi arbetar, oaktat om det gäller de gröna näringarna eller någon annan näring.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2014/15:312 om skatte- och kostnadshöjningar för svenskt lantbruk

Anf. 72 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Eskil Erlandsson har frågat mig på vilket sätt regeringens aviserade skattehöjningar på ungas jobb bidrar till stärkt konkurrenskraft i de gröna näringarna. Vidare frågar Eskil Erlandsson på vilket sätt regeringens aviserade införande av skatt på handelsgödsel och körda kilometer kommer att bidra till att stärka konkurrenskraften i de gröna näringarna. Eskil Erlandsson frågar även vilka åtgärder och initiativ jag kommer att vidta för att stärka konkurrenskraften i de gröna näringarna.

Låt mig börja med att säga att växtkraften i entreprenörskap och småföretagande på landsbygden är avgörande för att hela Sverige ska leva. Jag anser att det inom de gröna näringarna finns en stor potential att skapa jobb och tillväxt som bidrar till regeringens övergripande målsättning att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020.

För att nå målet till 2020 är det viktigt att hantera den höga ungdomsarbetslösheten. Regeringen anser dock att nedsättningen av socialavgifterna för unga inte är en ändamålsenlig åtgärd. Resultaten i IFAU:s rapport *Sänkta arbetsgivaravgifter för unga* visar att nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för unga har haft små effekter på sysselsättningen i förhållande till dess kostnad, det vill säga att det är en ineffektiv åtgärd för att skapa sysselsättning. Vi är övertygade om att det finns åtgärder som är mer effektiva, till exempel att stödja unga att fullfölja sin gymnasieutbildning och se till att arbetsmarknadspolitiken blir mer effektiv när det gäller att rusta och matcha de unga till både jobb och utbildning.

För mig är det viktigt att värna om de gröna näringarnas konkurrenskraft. Det finns dock utmaningar i att balansera de gröna näringarnas miljöpåverkan och deras centrala roll som livsmedels- och skogsråvaruproducenter. En grundläggande princip i miljöpolitiken är principen att förorenaren ska betala.

Användningen av handelsgödsel bidrar till exempel till övergödning av våra vattendrag, sjöar och hav samt till ökade halter av tungmetallen kadmium i åkermarken. Det är därför angeläget att användningen av handelsgödsel är resurseffektiv och att de gödselmedel som används har låg miljöpåverkan. Det krävs att åtgärder vidtas som kan bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen Ingen övergödning och Giftfri miljö. Regeringen har som målsättning att uppnå målen.

Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta fram direktiv till utredningen om en avståndsbaserad vägslitageskatt. Hur skatten ska utformas kommer att ingå i utredningens uppdrag att analysera, liksom vilka konsekvenser den föreslagna skatten får för de olika sektorerna och regionerna. Jag är inte beredd att föregripa den kommande utredningens arbete.

När det gäller de gröna näringarnas konkurrenskraft anser jag att det är viktigt att ha ett helhetsperspektiv och inte enbart fokusera på enskilda styrmedel. Regeringen har därför tagit initiativ till en långsiktig livsmedelsstrategi för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela livsmedelskedjan och därmed stödja en ökad svensk matproduktion.

Regeringen strävar också efter att det ska vara enkelt att starta, driva och äga företag i Sverige. Att förenkla för företagen är en viktig åtgärd för att skapa fler jobb, sysselsättning och välfärd. För att lyckas med att skapa jobb och tillväxt inom primärproduktionen krävs en innovativ och exportinriktad svensk livsmedelsindustri. De svenska primärnäringarnas ekonomiska styrka kommer av att vi förmår att vara innovativa samt producera och sälja högkvalitativa varor till olika marknader. Innovation och export är därför nyckelfrågor för mig och regeringen i arbetet med att stärka de gröna näringarnas konkurrenskraft.

Anf. 73 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret på min interpellation.

Jag ska fatta mig kort och börjar med att konstatera att det förefaller som att statsrådet har samma intresse och vurm som jag för de gröna näringarnas konkurrenskraft eftersom han talar sig varm för dessa, bland annat på det ekonomiska området. Företagande bygger ju på att man har lönsamhet i sin verksamhet. Men tyvärr kan jag konstatera att de förslag

som statsrådet har presenterat sedan han tillträdde har varit ganska många konkreta förslag på kostnadshöjningar för de gröna verksamheterna.

Jag har interPELLERAT i en, som jag ser det, synnerligen angelägen fråga, nämligen hur man förbättrar konkurrenskraften, det vill säga lönsamheten, i de gröna företagen i vårt land. Tyvärr har statsrådet bara pratat och inte handlat.

Nu ska jag, precis som i deltävlingarna i *Melodifestivalen*, ge statsrådet en andra chans. Kan statsrådet ge något konkret förslag på hur lönsamheten, konkurrenskraften, ska förbättras? Så här långt har jag bara upplevt att konkurrenskraften, stundtals väldigt påtagligt, försämras genom de förslag som regeringen har presenterat.

Anf. 74 ANDERS FORSBERG (SD):

Fru talman! Jag vill tacka Eskil Erlandsson för att han har lyft upp det här.

Jag har läst interpellationen. Eskil lyfter fram tre olika saker. I den sista punkten lyfter han upp vilka åtgärder och initiativ som statsrådet kommer att vidta för att stärka konkurrenskraften i de gröna näringarna.

Landsbygdsministern nämner konkurrenskraft i sitt svar. Han talar om livsmedelsstrategi, och han talar om att det ska vara enkelt att starta, driva och äga företag. Han nämner innovation och export som nyckelfrågor, och han talar om att stärka de gröna näringarnas konkurrenskraft, vilket är positivt i sig.

I till exempel det aktuella fallet presenterade Havs- och vattenmyndigheten nyligen ett utredningsförslag om vattenprovtagning där lantbruket ska bekosta provtagning av vatten med 20–40 miljoner per år. Samtidigt presenterar våra fem regionala vattenmyndigheter åtgärdsförslag som uppges kosta 1,2–1,3 miljarder per år och som dessutom kommer att kräva investeringar i lantbruket i 20-miljardersklassen.

Förutom detta annonserade regeringen i höstas en gödselskatt för lantbrukare på 300 miljoner. Enligt Konkurrenskraftsutredningen har Sveriges bönder för stora kostnader i form av högre miljöambitioner och djurskyddskrav i förhållande till våra konkurrentländer.

Det finns också en bred politisk vilja i riksdagens kammare om en enhetlig livsmedelsstrategi för att öka den inhemska produktionen. Men svensk mjölkproduktion går på knäna. Mjölk, kött, spannmål ligger 15–20 procent under en hållbar ekonomisk nivå. Det går inte att få ihop, och någon måste ta ett helhetsansvar.

Jag anser också att den svenska implementeringen av vattendirektivet är så viktig att detta inte bara kräver miljöministerns tillsyn, utan det kräver även landsbygdsministerns tillsyn.

Jag vet att detta kanske faller mellan schacklarna, men min fråga till landsbygdsministern är: Anser landsbygdsministern att det är rimligt att det svenska lantbruket ska ta ansvar för dessa kostnader? Hur kan man prata om att stärka de svenska gröna näringarnas konkurrenskraft när vi lägger ytterligare en kvarnsten på lantbruket? Det här tycker jag att statsrådet borde kunna svara på.

Anf. 75 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Arbetsgivaravgiften för unga kostar skattebetalarna mellan 1 miljon och 1,6 miljoner per anställd. Alla rapporter från de myndigheter som har tittat på detta säger att det inte är någonting som skapar sysselsättning. Det är väldigt ineffektivt använda skattemedel.

Att alliansregeringen med emeritus landsbygdsminister Eskil Erlandsson sänkte skatten med 140 miljarder och skapade ett underskott på 85 miljarder gör ju att det inte finns något utrymme. Men de förslag som Erlandsson här kommer med är ju att man än en gång ska skicka notan till skattebetalarna. Det är ju det som ni talar om hela tiden.

Jag vill tala om mer intäkter till näringen. Ni talar om att skicka notan till skattebetalarna. Där kommer livsmedelsstrategin in som innebär att den svenska livsmedelsproduktionen ska öka, att efterfrågan på närproducerat och ekologiskt ska öka. Under 2014 ökade efterfrågan på ekologiska produkter med 38 procent. Det är klart att man ska producera de varor som efterfrågas och som betalar sig bra.

Det handlar om att se till att några företag får mer intäkter, det är det viktigaste. När det gäller till exempel mjölkproduktion har också mejerisektorn ett ansvar att producera högre upp i förädlingskedjan. Man ska kanske inte tillverka så mycket mjölkpulver, utan mera svenska ostar. Det får en direkt effekt på de gröna näringarnas lönsamhetsutveckling om den samlade mjölkråvaran hanteras mycket högre i förädlingskalan.

Jag jobbar jättemycket för att se till att dessa näringar får mer intäkter, men jag är inte beredd att bara skicka notan till skattebetalarna.

Anf. 76 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Jag tvingas att upprepa min fråga till statsrådet Bucht. Kan statsrådet Bucht inte komma med något förslag till hur samhället kan bistå en verksamhet för att sänka kostnaderna? Under de minuter som statsrådet tidigare använde framkom det ingenting sådant. Nu finns det ytterligare två chanser för statsrådet att komma med något besked i det här hänseendet.

Och varför är nu detta så viktigt? Att öka intäkterna är en sak, och det ligger på företagen i fråga. Men på kostnadssidan finns det ett antal skatter och avgifter som statsrådet reglerar.

De förslag som ligger i pipeline kommer ju påtagligt att försvåra uppbyggandet av verksamheter i vårt land. Det gäller ytterligare produktion av livsmedel som såväl statsrådet som jag vill ha. Är det då några pengar vi talar om? Ja, det är det. Jag har låtit ta reda på att 2011 uppgick den halverade ungdomsarbetsgivaravgiften för de gröna näringarna till i storleksordningen 80–90 miljoner kronor varje år. Detta exkluderar då säsongsarbetarna i de gröna verksamheterna och näringarna. Nästa säsong kommer i storleksordningen 100 miljoner kronor ytterligare att belasta de gröna näringarna och verksamheterna i vårt land och inte bidra till utvecklingen av företagandet på det här området. Och transportkostnaderna ska vi inte prata om.

Det är i den kontexten som jag tycker att det är på sin plats att statsrådet ändå ger någon indikation – eller rent av ett konkret förslag – på vad statsrådet är beredd att bidra med för att öka den totala lönsamheten inom de gröna verksamheterna och företagen som är så viktiga för utveckling och sysselsättning i skilda delar av vårt land.

Anf. 77 ANDERS FORSBERG (SD):

Fru talman! Jag väntar fortfarande på ett svar från landsbygdsministern. Jag ställde ett antal frågor om vattendirektivet. Själva interpellationen berör ju först och främst skatter och konkurrenskraft, men det här är en del av konkurrenskraften, en del av den svenska landsbygden och det svenska lantbruket som akut kommer att påverkas. Är det rimligt att svenska lantbruket enligt vattenmyndigheternas förslag ska stå för över 20 miljarder i investeringskostnader och en underhålls- och kontrollkostnad på 1,2–1,3 miljarder per år?

Skulle det föreslagna åtgärdsprogrammet bli verklighet riskerar närmare 150 000 hektar produktiv jordbruksmark att tas ur produktion. Ytterligare 50 000 hektar skulle beläggas med hårt styrda odlingsföreskrifter. Vi pratar om en stor andel av de bästa svenska jordarna.

Man kan också diskutera detta med miljöbalken där det sägs att åtgärder inte får orsaka icke proportionerliga kostnader. Det betyder att en kostnad inte får vara större än miljönyttan. Här tycker jag att landsbygdsministern verkligen måste sätta ned foten och visa att han verkligen är en landsbygdsminister fullt ut.

Jag hoppas att landsbygdsministern lyssnar på detta, och jag tycker faktiskt att han ska ta med sig att det svenska regelverket bör diskuteras. Man bör kunna ändra ramdirektivets mål så att formuleringen anpassas till en samstämmighet mellan de nordiska länderna för att den svenska landsbygden och det svenska lantbruket ska få en chans.

Anf. 78 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Ursäkta, Anders Forsberg, för att jag inte svarade på frågan om vattendirektivet. Jag har lite grann kommit i beröring med vattendirektivet, och det som förvånar mig är att alliansregeringen överlät implementeringen helt och hållet till myndigheten. Politiken tog bort sin hand från en så viktig fråga. Den har helt och hållet lämnats över till myndigheten. Vi ska se om det går att göra någonting åt det. Men det ligger inte på mitt ansvar att man gjorde så. Det var alliansregeringen som fattade de besluten.

Eskil Erlandsson frågade vad jag tänker göra åt skatter och avgifter. Min fråga till Eskil Erlandsson är: Vad gjorde ni när ni fastställde den budget som nu råder på skatter och avgifter för de gröna näringarna? Det är den som nu är fastställd. Det är ingenting som vi kan rätta till förrän i vårbudgeten. Där ska vi återkomma. Jag tänker inte återkomma tidigare. Det är trots allt fråga om åtta års politik. Vi har bedrivit politik i fem månader men är givetvis väldigt begränsade av att vår budget blev fälld.

Det är ni, Eskil Erlandsson, som sett till att det finns ett underskott på 85 miljarder. 85 miljarder i underskott är väldigt mycket pengar. Det är klart att det inte finns så mycket utrymme när man ställt till det så. Det kanske finns anledning att påminna om talesättet att se grandet i sin nästas öga men inte bjälken i sitt eget. 6 000 jobb försvann inom jordbruket under de åtta åren. Man har sänkt arbetsgivaravgifterna, vilket medför att det kostar 1–1,6 miljoner per anställd. Alla expertmyndigheter som tittat på det har sagt att det är en ineffektiv åtgärd.

Jag tycker att det finns en del att tänka på. Det måste också finnas en del självkritik när det gäller de här frågorna.

Anf. 79 ESKIL ERLANDSSON (C):

Fru talman! Tyvärr tvingas jag konstatera att statsrådets idébank är tom, helt tom och innehållslös. Jag vill avisera att jag kommer att nogsamt följa statsrådets förehavanden framöver apropå de många värmande orden om de gröna näringarnas betydelse för utvecklingen i hela landet. Ska de orden bli verklighet krävs det handling, statsrådet.

Gjorde den regering som jag var en del av något på det här området? Ja, det gjorde den. En kort uppräknings leder mig till att konstatera att vi sänkte de allmänna arbetsgivaravgifterna, vi sänkte i två omgångar de så kallade egenavgifterna, vi tog bort skatten som Socialdemokraterna med benäget bistånd av Miljöpartiet hade infört på handelsgödsel, vi sänkte kontrollavgifterna för slakten i Sverige, vi tog bort en stor mängd småavgifter, alltifrån avgift för djurskyddstillsyn till traktorregistreringsavgift och avgift för att rapportera djurinnehav till Statens jordbruksverk.

Det är bara några exempel. Till det ska läggas alla de regelförenklningar som vi gjorde. För en utveckling av de gröna näringarna i alla delar av vårt land krävs handling av den nuvarande ledningen för landet. I den ingår herr landsbygdsministern.

Anf. 80 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S):

Fru talman! Det är viktigt att vi får en positiv utveckling inom de gröna näringarna oaktat vi talar om trädgårdsnäring, jordbruk eller skogsnäring. Då är det viktigt att ha en riktning, en idé, en strategi. Har man inte en strategi kommer man inte särskilt långt. Då blir det bara lite gödselspridning där man far åt än det ena än det andra hållet och inte riktigt vet vart man är på väg.

Jag berättade före uppehållet om Alice i Underlandet. Jag ska göra det igen. Hon kommer till katten och frågar: Hur tar man sig härifrån? Katten frågar: Vart är du på väg? Alice säger: Jag vet inte. Katten svarar: Då spelar det ingen roll vart du går.

Den nationella livsmedelsstrategin är en riktning för de nya gröna näringarna, för att få mer intäkter. Vi har mjölkkrisen. Vi har haft ett högnivåmöte. Det är inte så att politiken ensam kan fixa det. Det finns de som ropar på att politiken ska fixa det och skicka notan till skattebetalarna. Det tänker jag inte göra. Det finns fler som kan vara med och överbygga den problematik som finns. Det gäller att framför allt lyfta fram de svenska mervärden som finns i mjölkprodukterna, som finns inom alla livsmedel, för att få mer försäljning. Det bästa för företagare är att få mer intäkter. Det är intäktssidan som är avgörande för om man klarar sin verksamhet.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2014/15:235 om möjlighet för tyngre och längre fordon att färdas på det svenska vägnätet

Anf. 81 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Anders Åkesson har frågat mig på vilka grunder regeringen agerar när man bromsar arbetet för tyngre och längre fordon

och när regeringen avser att lägga fram ett förslag som möjliggör för tyngre och längre lastbilar att köra på det svenska vägnätet.

Välfungerande och hållbara transporter i hela Sverige är en prioriterad fråga för regeringen. Vårt mål är att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Vi behöver fortsätta effektivisera transportsystemet och öka säkerheten. Regeringen bromsar inte arbetet för tyngre och längre fordon på det svenska vägnätet. Tvärtom, jag är positiv till att Transportstyrelsen och Trafikverket fick i uppdrag att utreda möjligheterna att tillåta tyngre lastbilar på det allmänna vägnätet.

Även om många remissinstanser var positiva till förslagen från Trafikverket och Transportstyrelsen fanns det också farhågor från flera om att tyngre och längre lastbilar skulle kunna innebära en överflyttning av gods från järnväg till lastbil med risk för ökade koldioxidutsläpp som följd. Som jag tidigare sagt i kammaren är det viktigt att se till hela transportsystemet, inte bara enskilda trafikslag. Vi vill därför särskilt pröva om eventuella höjda bruttovikter eller längre lastbilar leder till en oönskad överflyttning av gods från järnväg till väg. En höjning av högsta tillåtna bruttovikt till 74 ton kan dessutom, beroende på utformning, innebära ganska stora investeringar i vägnätet, vilket kräver en lämplig finansieringslösning.

Anf. 82 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Om vi ska vara ärliga mot varandra, statsrådet och jag, kan väl ingen av oss vara särskilt nöjd med svaret.

Låt mig ge lite bakgrund till problematiken. Vi vet båda att det finns stora samhällsekonomiska vinster och miljövinster att göra genom att möjliggöra för i synnerhet tyngre fordon att köra på det svenska vägnätet. Utvecklar vi det ett snäpp till vet vi vad som händer om vi ökar bruttovikten för lastbilar. Vi nyttjar ledig kapacitet på det svenska vägnätet. Vi får ökad säkerhet eftersom vi sannolikt minskar mängden fordon. Vi minskar energiåtgången med mellan 10 och 25 procent. Följden blir att utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser minskar i motsvarande grad. Konkurrenskraften ökar för stora delar av landets industri. Sammantaget, fru talman, förbättras Konkurrenskraften och samhällsekonomin, och vi minskar miljöpåverkan från transportberoende näringar.

För att kunna tillvarata alla dessa samhällsnyttor och möjliggöra transporter med tyngre fordon, alltså tillåta lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton, tillsatte alliansregeringen en utredning. Således finns det ett gediget förarbete att använda.

När jag lyssnar på statsrådet Johanssons svar på interpellationen anar jag ett generellt motstånd mot att effektivisera transportsektorn, men jag noterar också att svaret byggs upp kring ett par felaktigheter eller felaktiga iakttagelser. Det första missförståndet är risken för överflyttning av gods från järnväg till väg med anledning av att vi tillåter en ökad bruttovikt.

Landets godstransporter på väg, eller på gummihjul, består i all huvudsak av kortare transporter för byggindustri och skogsvaruindustri, ofta med en snittlängd på under 95 kilometer. Som statsrådet och säkert alla andra förstår finns det inga förutsättningar för en överflyttning av trafik från järnväg till väg vid dessa två mycket dominerande typer av

gummihjulstransporter. Byggindustri, anläggningsindustri och skogsindustri står för tre fjärdedelar av vägtransporterna.

Det andra missförståndet är att en höjd bruttovikt förutsätter stora investeringar i vägnätet. Som statsrådet väl känner till har vi redan i dag med 60 tons bruttovikt tidvisa bärighetsbegränsningar i det svenska vägnätet. Utredningar som gjorts visar att ca 70 procent av det svenska vägnätet klarar 74 tons bruttovikt. Inventeringar ger vid handen att ca 16 000 broar behöver säkras. Så många som 70 procent av broarna tål den högre bruttovikten 74 ton. Vi skulle alltså hamna på en begränsning i runt 30 procent av det svenska vägnätet. Givet att inte statsrådet hittar investeringsmedel för dessa resterande 30 procent skulle vi alltså kunna klara oss med en mycket begränsad kostnad för att skylta om den tidvisa begränsning som fordras.

Om vi då alltså, fru talman, kan avfärda risken för överflyttning från järnväg till väg och även konstatera att problemen med bärighet är begränsade återstår frågan på vilka grunder regeringen egentligen agerar när man aviserar att arbetet med att ge ökad konkurrenskraft till Sveriges näringsliv och samtidigt bidra till lägre klimatpåverkan bromsas.

Fru talman och statsrådet Anna Johansson! Vilken är den egentliga orsaken till saktfärdigheten i det svenska Regeringskansliet? Varför kan man inte omedelbart effektuera någonting som bransch, samhälle, bedömare och myndigheter är så överens om vore väldigt värdefullt?

Anf. 83 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Diskussionen om klimat och transporter kännetecknas nog inte av saktfärdighet utan snarare av eftertanke. Gör man någonting ska man veta att man gör rätt, och då bör man tänka efter innan man gör det.

Jag försöker lägga mig vinn om att ta del av den forskning som finns i Sverige. Vi har ganska hög kvalitet på transportforskningen. När jag har funderat på frågorna i interpellationen har jag tillgodogjort mig två olika rapporter. Den ena är *Godstrafik på järnväg* av Oskar Fröidh på KTH. Den andra är *Effektiva gröna godståg* av Bo-Lennart Nelldal. Det är också en rapport från KTH.

Om vi ska klara av klimatbetinget för godstransporterna handlar det om att varje transportslag måste bli effektivare, men också om att hitta rätt kombinationer av väg, järnväg och sjöfart för godstransporterna. Det måste vi nog inse. Den förra regeringen tillsatte många utredningar. En av dem ledde till slutbetänkandet *Fossilfrihet på väg*. Där konstateras att man måste byta bränsle; bensin och diesel måste ersättas av förnybara bränslen. Men för att klara målet måste man också se till att använda mindre energi i transportsystemet. Man måste planera på ett annorlunda sätt, så att varje transportslag blir så energisnålt som möjligt.

För att hitta rätt kombination av transporter vill jag insistera på att man tittar på vad det är som avgör hur mycket energi en transport behöver. Det är friktionen, rullmotståndet – gummihjul mot asfalt jämfört med stålhjul mot räl eller skrov mot vatten – som avgör hur mycket energi varje transport behöver.

Den slutsats jag drar av de här två rapporterna är att vi inte bara behöver titta på de segment där lastbilen inte har något alternativ. Det är klart att man ska titta på vad som är en effektiv storlek på en lastbil. Men man

måste också titta på hur vi kan få längre tåg. Hur kan vi använda järnvägens och för all del också sjöfartens fördelar optimalt?

För att man ska förstå och kunna besvara frågorna i interpellationen kan det vara intressant att jämföra olika länder. I USA ligger järnvägsgodsets andel på över 50 procent. Men där får lastbilarna inte väga mer än 36 ton. Det är rätt så troligt att det finns ett samband mellan hur hög andel järnvägen har och hur tung lastbilen får vara. Nu är det inte den enda faktor som avgör, men det är en ganska viktig faktor.

Jag är väldigt bekymrad, inte bara över hur vi ska få lastbilstransporterna av gods att nå de transportpolitiska målen, utan också över det faktum att järnvägstransporterna av gods faktiskt minskar. Det är mycket bekymmersamt. Jag har besökt Trelleborg, som ligger i min valkrets. Där har man tittat på godset som kommer in via Trelleborgs hamn, och järnvägstransporterna har minskat med 75 procent sedan 2003 medan lastbilstransporterna ökat med 75 procent.

Ska vi fundera på vad som är effektiva lösningar med minimal klimatpåverkan för de godstransporter vi behöver måste vi titta på såväl lastbilar som järnväg och sjöfart.

Anf. 84 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Min allianskollega Anders Åkesson från Centerpartiet gav en bra redogörelse. Men jag kände ändå att jag ville komma upp i debatten, för jag oroas lite när jag hör ministern prata om att hon inte riktigt vet vad hon tycker och tänker om att svensk åkerinäring skulle bli mer miljövänlig och mer kostnadseffektiv. Det var nämligen precis vad ministern sa. Hon var inte riktigt säker på om hon var positiv till att vi ökar konkurrenskraften för svensk åkerinäring.

Om varje lastbilschaufför kan transportera mer gods får vi högre produktivitet och lägre utsläpp från det vi ska transportera. Då säkras vi jobb i Sverige. Vi säkras också ett fortsatt högt löneläge för svensk åkerinäring.

Jag skulle gärna vilja att ministern utvecklade sin syn på det här. Inte tänker väl regeringen jobba emot hela den åkerinäring vi har i Sverige genom att göra den mindre effektiv?

Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Nej, regeringen har inte för avsikt att motarbeta effektiva och hållbara transporter. Regeringen har heller inte för avsikt att försvåra för en bransch som är viktig för att Sverige och dess exportindustri ska kunna fungera. Däremot är regeringen angelägen om att det är just hållbara transportsystem vi utvecklar för framtiden. Det handlar då om hållbarhet ur alla tre perspektiv: ekonomiskt, ekologiskt och socialt.

I denna ekvation har naturligtvis transportpolitiken en viktig roll. Även om merparten av lastbilstransporterna sker på kortare sträckor innebär inte det att det inte finns en risk för överflyttning från järnväg till väg om de långa transporterna relativt sett blir för billiga. De senaste åren har vi sett att fler och fler transporter sker med lastbil och färre och färre med tåg. Vi kan nog ändå vara överens om att tåg är ett mindre miljöbelastande sätt att transportera människor och varor än bil.

Därför vill vi säkerställa att de förändringar vi gör får precis alla de positiva effekter som Åkesson redogjorde för från talarstolen, men utan att

få de negativa effekter som det faktiskt finns en viss risk för. Det är regeringens ambition när vi ska lägga fram förslag om vilka vikter som ska vara tillåtna på det svenska vägnätet.

I detta arbete behöver det göras en ordentlig inventering av vilka vägsträckor som behöver en bättre bärighet för att tåla de högre vikterna. Det är inte på de långa sträckorna på Europavägarna som vi vill ha vägtrafiken, utan från skog till fabrik, det vill säga för skogsindustrins behov. Då är det naturligtvis viktigt att utreda vilka investeringsbehov som finns på de vägsträckorna innan vi går till beslut.

Det handlar inte om att motverka eller förhala något, utan om att se till att göra rätt från början. Det är regeringens absoluta ambition i den här frågan.

Anf. 86 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Tack för svaret! I politiken och även i andra sammanhang talar man ibland om lågt hängande frukter. Då menar man oftast de åtgärder som mycket snabbt ger en för många områden positiv och god effekt. Vi har väl sällan, fru talman och ministern, sett en sådan så lågt hängande frukt som att snarast genomföra 74 tons bruttovikt för det svenska vägnätet och lastbilarna som vi ser nu.

I kväll finns det i sammanhanget skäl att nämna två nuvarande regeringskolleger till statsrådet Anna Johansson. Så sent som för drygt ett år sedan, den 14 januari 2014, skriver de en debattartikel i Dagens Industri. Rubriken var ”Tillåt tyngre lastbilar”.

”För att klara jobben och få ned arbetslösheten är det centralt att vi har en konkurrenskraftig skogs- och basindustri. Transporter utgör en betydande del av industrins kostnader. --- Utvärderingen visar att möjligheten att lasta tyngre sänker företagets transportkostnader med upp till 20 procent.

Dessutom minskar utsläpp av såväl koldioxid som andra miljöföroreningar med upp till tio procent per transporterat ton. Samtidigt har de modifierade lastbilarna varken medfört högre vägslitage eller försämrad trafiksäkerhet. Svenska åkerier får dessutom möjlighet till ökad specialisering och stärkt konkurrenskraft.

Socialdemokraterna har vid upprepade tillfällen motionerat i riksdagen om att förändra lagstiftningen så att tyngre lastbilar blir en möjlighet – utan att få gehör.

Den svenska regeringen väljer att rulla tummarna. Andra regeringar visar emellertid handlingskraft. Från den 1 oktober 2013 är det i Finland tillåtet med tyngre lastbilar av den typ som utvärderats i Sverige. Man har helt enkelt tittat på de svenska studierna och skridit till verket.

Sverige har en god möjlighet att genom en enkel regelförändring stärka den svenska industrins konkurrenskraft och samtidigt minska utsläppen från godstransporterna på våra vägar. Den möjligheten bör regeringen ta vara på. Vi sträcker ut en hand – och kommer att stödja ett förslag om att tillåta både längre och tyngre lastbilar om regeringen lägger fram det.”

Den här debattartikeln, fru talman och Anna Johansson, var undertecknad av Magdalena Andersson, numera finansminister, och Anders Ygeman, numera inrikesminister. Jag kunde inte ha uttryckt det bättre själv.

Vad är det då som har hänt? För ett år sedan mötte vi en mycket välvillig inställning från det i dag regeringsbärande partiet Socialdemokraterna. Men i dag är det kalla handen från samma parti i en regering som tillsammans med Miljöpartiet tar ansvar för att leda landet.

Jag ställer därför om frågorna till statsrådet Anna Johansson. Jag väljer då att initialt citera de nuvarande finans- och inrikesministrarna: Den svenska regeringen väljer att rulla tummarna. Andra regeringar visar emellertid handlingskraft. Vad är den egentliga orsaken till den saktfärdighet vi nu ser prov på?

Är det så att Miljöpartiet som regeringskollega i denna liksom i en rad andra liknande frågor agerar stoppboll för Anna Johansson? Om det inte är så att Miljöpartiet blockerar frågans snara lösning, vad är det då egentligen som hindrar statsrådet från att lägga fram förslag som möjliggör för tyngre lastbilar att snarast börja trafikera?

Statsrådet talar om säkerställda åtgärder innan beslut, och det är bra. Men när kan vi förvänta oss ett beslut, statsrådet?

Anf. 87 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Att Alliansen värnar om svensk åkerinäring framgår. Men det gör faktiskt också vi på den rödgröna sidan. Av den anledningen har vi bejakat förslagen om åtgärder mot cabotage, att tillåta klampning och att försöka effektivisera och göra konkurrensen i åkerinäringen sund. Det handlar om att på sikt se till att man har samma avgiftssystem så att även utländska åkerier får betala det som svenska åkerier får. Så värnar man om en näring.

Men varför är Alliansen så blind för utredningsförslagen i den utredning som ni själva tillsatte, *Fossilfrihet på väg*? Där talar man kraftfullt om kombinationer av transporter där Sverige har unika möjligheter med en lång kust, 52 hamnar och ett järnvägssystem som har kapacitet för gods.

Jag vill referera till den forskningsrapport jag nämnde förra gången jag var i talarstolen av Bo-Lennart Nelldal. Där visar man på olika system för kombitransporter. Man nämner till exempel Megaswing. Jag skulle rekommendera allianspartierna att besöka det företaget. Det är en unik metod för att flytta gods mellan väg och järnväg. Man borde inse att alla transportslagen behövs.

I rapporten konstaterar man också vad de så kallade HCT-bilarna är bäst på. Det är fjärtransport. De får motsatt effekt när det gäller kombitrafiken. Den får svårare att konkurrera på korta avstånd. En viktig fråga är således om HCT-bilar kan användas för matartransporter. Det har man diskuterat i kombination med järnväg och funnit att det är ett av de stora problemen för att utnyttja järnvägen till det den är bäst på och lastbilarna till det de är bäst på.

Jag vill återvända till att det framför allt är skogsindustrin där det finns en ganska logisk fundering kring om man kan effektivisera lastbilstransporterna. Men för motorvägsnätet är vi inte så intresserade av att ha fler lastbilar.

Anf. 88 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Politik handlar väldigt ofta om att välja. Om det inte vore så att vi ställdes inför svåra val och ibland oförenliga val vore politikens uppgift ofta väldigt enkel.

Ministern säger sig vilja göra lastbilstransporter både dyrare och mer miljöbelastande än vad de egentligen behöver vara. Hon säger det givetvis för att blidka det samarbetsparti man har i regeringen, Miljöpartiet, med motiveringen att flytta över gods på järnväg.

Vi förstår ju att det är på det sättet det förhåller sig. Ni har ändrat era ståndpunkter före valet till efter valet i fråga efter fråga i diametralt annan riktning.

Jag tror egentligen att Anna Johansson är väldigt positiv till detta. Samtidigt försöker hon låta positiv till tyngre lastbilar. Men i slutänden är dessa båda ståndpunkter oförenliga. Man kan inte göra både och samtidigt.

Om Finland tillåter tyngre lastbilar än Sverige, vilket man har gjort, försämras konkurrenskraften för till exempel den svenska skogsnäringen. Då hotas jobb och höga lönenivåer i Sverige för att denna regering är alltför saktfärdig och inte följer med i sin tid. Det vore olyckligt, fru talman.

Anf. 89 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är naturligtvis så att politik alltid är att ställas inför svåra val och svåra prioriteringar. Men i just den här frågan är det egentligen inte så vansinnigt svårt. Vad det handlar om är att vi vill ha de goda effekterna av att flytta över mer miljöpåverkande lastbilstrafik till mindre miljöpåverkande lastbilstrafik utan att samtidigt skapa incitament för att flytta över ännu mindre miljöpåverkande trafik från järnväg till väg. Svårare än så är det inte.

Vi vill se till att utforma de förslag som vi lägger fram på ett sådant sätt att vi får både de positiva miljöeffekterna och de ekonomiska effekterna utan att få de negativa effekterna på köpet. Jag noterar att allianspartierna inte en enda gång har berört de farhågor som flera av remissinstanserna lyfte fram i sina remissvar. De handlade just om att det finns en risk att gods flyttar över från järnväg till väg. Jag tolkar det som ett genuint ointresse för att den risken skulle kunna bli verklighet.

Vi är beredda att ta ansvar för hela Sveriges utveckling också på transportområdet. Men vi ska se till att det vi gör blir rätt från början. Då är det i det här sammanhanget inte bara att trycka på en knapp och säga att nu får alla köra 74 ton var som helst. Man behöver först och främst ta reda på var det är möjligt, vilka åtgärder som krävs för att det ska vara möjligt där det är önskvärt och vilka åtgärder som behöver vidtas för att inte få de negativa effekterna.

Det arbetet pågår. Så fort det är färdigt kommer riksdagen att ställas inför möjligheten att fatta beslut i frågan. Men vi ska se till att det blir rätt beslut – inte fel beslut.

Anf. 90 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! De grunder för att avstå den mycket lågt hängande frukten – 74 tons bruttovikt på svenska vägar – som statsrådet har framfört saknar relevans. Dock blir jag, Johansson, lite hoppfull. Jag anar mig till en vilja från statsrådets sida att i alla fall överväga att höja bruttovikten på svenska vägar. Då är frågan: När kommer det att ske?

I sitt svar upprepar Johansson att det är risken för överflyttning av gods från järnväg till väg och rädslan för omfattande bärighetsbegränsningar som avhåller regeringen från att omedelbart besluta om höjd bruttovikt. Jag hävdar att detta ställningstagande i bästa fall bygger på missförstånd och i värsta fall bygger på ovilja.

Risken för överflyttning för den dominerande typen av gummihjulstransporter eller vägtransporter finns inte, eftersom det framför allt handlar om kortare transporter för bygg- och anläggningsindustrin och transporter med en medeltransportlängd av 95 kilometer för skogsindustrin. Det är de dominerande transportlängderna

och transporttyperna i vårt land, och där kommer ingen överflyttning att ske.

Det andra missförståndet om bärighet har jag redan rätt ut. 70 procent av det svenska vägnätet skulle redan i dag kunna klara de vikter på 74 ton som vi talar om. Då är det fråga om att Johansson måste ställa några få miljoner till Trafikverkets förfogande för att skylta om.

Det är med förvåning jag ser att regeringen har försatt sig i en situation av handlingsförlamning, att inte göra någonting. Det innebär att man blundar för en massa vinster för miljön, som vi inte på något vis bortser från, och företagens utveckling.

Men tack för debatten, Anna Johansson! Vi fortsätter den.

Anf. 91 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag noterar igen att det finns ett intresse från de borgerliga partierna att göra detta till en stor stridsfråga. Det är lite tråkigt, för det finns ingen stor strid. Den strid som finns gäller om vi ska göra snabbt och fel eller göra lite långsammare och rätt. Det är klart att man kan göra en stor affär av en sådan strid, eller också kan man välja att låta bli och i stället försöka hitta samverkansformer för att stärka svensk exportindustri, svensk transportnäring och de stora miljöproblem som vi står inför.

Jag hade gärna sett att vi krokade arm i det arbetet. Men jag förstår intresset av att i stället försöka bygga upp en stor konflikt i frågan.

Det pågår ett arbete. Även om frågan inte har kommit till riksdagen än pågår det ett beredningsarbete i Regeringskansliet kring de här frågorna. Den bild som de borgerliga riksdagsledamöterna vill måla upp av att regeringen är motvillig och saktfärdig stämmer inte riktigt. Däremot vill jag igen poängtera att vi vill vinnlägga oss om att de förslag som vi lägger fram får positiva effekter men inte riskerar att få negativa effekter. Det är på det sättet vi har för avsikt att regera, med ansvar och med siktet inställt på en hållbar framtid.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2014/15:248 om regler kring gränsöverskridande skoterkörning

Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig om jag tänker verka för att få till stånd en förändring så att svenska skoterförare får rätt att korsa gränsen mot Norge.

Bakgrunden till frågan är uppgifter från norska Vegvesenet till Transportstyrelsen om att tolkningen av norska regler kan innebära att svenska förarbevis för snöskoter inte ger behörighet att köra i Norge. Detta är olyckligt eftersom det norska stortinget nu har velat öppna upp och ge möjligheter för norska kommuner att öppna snöskoterleder som bland annat ansluter till de svenska lederna.

Den nya tolkningen skulle leda till problem för svenska snöskoterförare. Det kan påverka bland annat gränsöverskridande

fjällräddning, polisinsatser, rennäring och skogsnäring. Enligt svenska regler accepteras norsk behörighet för snöskoterkörning i Sverige.

Min utgångspunkt är en ökad rörlighet mellan våra länder och över gränserna. Näringsdepartementet har inlett en dialog med det norska Samferdselsdepartementet för att få till stånd en lösning på detta.

Anf. 93 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! I Sverige finns det ungefär 100 000 snöskotrar och betydligt många fler som kör dem. Snöskotern är viktig för sysselsättning, transport och rekreation i vårt land. Dagens lagstiftning gör det möjligt för normmän som har norska förarbevis att köra snöskoter i Sverige. Men enligt en ny tolkning från det norska vägverket gäller sannolikt inte längre svenska förarbevis i Norge. Det skapar problem för rennäring, skogsnäring och gränsöverskridande räddningsarbete mellan Sverige och Norge.

Det är mot den bakgrunden som jag har lyft frågan till infrastrukturministern.

Det är glädjande med ministerns positiva svar på interpellationen. Frågan måste lösas på regeringsnivå, och jag vill uppmana ministern att skyndsamt jobba fram en lösning, så att svenska förarbevis gäller i Norge på samma sätt som norska förarbevis gäller i Sverige.

Tack för svaret!

Anf. 94 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Vi är helt överens om att detta är en viktig fråga och att den berör många människor och dessutom kan få allvarliga konsekvenser för räddningsarbete, rennäring och annat.

Av det skälet har vi sett till att statsrådet Bucht i sina kontakter med kollegerna i den norska regeringen har tagit upp frågan och fått löfte om att de ska se över den och även prata med sina myndigheter om den nya tolkningen, att den är problematisk.

Tyvär är det inte riktigt så att vi från den svenska regeringen kan ändra den norska regeringens tolkning av ett regelverk i Norge. Men vi har samtal med den norska regeringen och trycker på så gott vi kan för att få en ändring till stånd, också därför att vi ser att det bara finns fördelar med att vi kan röra oss över gränserna mellan Norge och Sverige, från båda sidor av gränsen.

Det är därför en viktig fråga att ta itu med. Jag hoppas att de kontakter som har varit ger ett snabbt resultat.

Anf. 95 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag köper ministerns förklaring att den svenska regeringen inte kan fatta beslut om norsk lagstiftning. Det tror jag att normmännen ska vara väldigt glada för, på många sätt.

I just det här fallet tycker jag att det är bra att regeringen har tagit frågan på stort allvar och jobbar med den. Jag avser inte att förlänga debatten i övrigt kring detta utan önskar ministern lycka till med att snabbt lösa detta.

Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Då är vi helt överens. Om det är så att ni själva skulle ha kontakter i den norska regeringen får ni naturligtvis utnyttja dem också för att vi ska få en så snabb lösning som möjligt på frågan.

Anf. 97 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! För att förlänga debatten ytterligare lite grann: Självklart försöker vi göra det vi kan för att bistå regeringen i detta.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2014/15:251 om efterlevnad av svaveldirektivet

Anf. 98 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Boriana Åberg har frågat mig vad jag ämnar göra för att tillsynen gällande efterlevnad av det nya svaveldirektivet ska vara effektiv utan att rederibranschen åläggs extra kostnader och regelkrångel.

Den 1 januari 2015 infördes skärpta regler gällande svavelinnehållet i fartygsbränsle inom så kallade svavelkontrollområden. Med anledning av de skärpta bestämmelserna, och den överhängande risken för överträdelser, har Transportstyrelsen beslutat att utöka sin tillsyn.

Tillsynen innefattar kontroll av loggböcker, såsom maskindagbok, oljedagbok och bunkerkvitton samt svavelprover. Svavelproverna kommer inom en snar framtid att kunna analyseras både direkt på plats via handmätare och skickas för analys.

Transportstyrelsen beräknar att kostnaden för dessa svavelkontroller ligger på närmare 2 miljoner kronor och ska i enlighet med riksdagens beslutade huvudprincip vara självfinansierad, och full kostnadstäckning ska uppnås. Mot denna bakgrund har Transportstyrelsen beslutat att ta ut en avgift för den tillsyn som bedrivs. Avgiften ligger på 1 400 kronor per timme. Transportstyrelsens föreskrift för avgift för år 2015 har remitterats på sedvanligt sätt under föregående år.

Svavelavgiften kommer att tas ut av den som kontrolleras, och faktureringen kommer att skötas av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kommer med andra ord inte att vidarefakturera krav till utländska fartygsägare via fartygsagenter.

Mot denna bakgrund avser jag inte att göra något ytterligare i frågan om avgifter för svaveltillsyn.

Anf. 99 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Jag tror dessvärre att det är många som kommer att bli besvikna.

Svavelkontroller har gjorts i flera år utan att någon avgift har tagits ut. Vad har skett nu som gör att Transportstyrelsen behöver göra detta? Reglerna har funnits sedan 1999.

Transportstyrelsen tar inte ut avgift för annan hamnstatskontroll av fartyg och inte heller av andra utländska fordon inom andra trafikslag för oanmälda inspektioner när alla regler har följts. Varför denna tydliga

avvikelse inte bara mot internationella regler utan också mot nationell praxis?

Någon med känsla för humor tyckte att det var samma sak som om polisen skulle ta ut avgift för de slumpmässiga nykterhetskontrollerna på svenska vägar. Du blir stoppad, du får blåsa i alkometern som visar 0 promille, och sedan får du en faktura för kostnaderna som polisen har haft för sin arbetstid, utrustning, bil och så vidare. Det är exakt samma sak som när Transportstyrelsen debiterar 1 400 kronor i timmen för slumpmässiga kontroller av svavelhalten i fartygets bränsle.

Även utländska organisationer har noterat detta undantag för svensk del och reagerat.

Svavelkontroller är bara en liten del av den tillsyn som utövas av Transportstyrelsen i den så kallade hamnstatskontrollen. Kommer Transportstyrelsen nu att ta betalt även för andra hamnstatskontroller? Vad kommer att gälla för framtida kontroller, till exempel av fartygs barlastvatten?

Ministern säger att avgiftsfaktureringen inte kommer att skapa onödig byråkrati för fartygsagenterna. Men den kommer att skapa byråkrati för Transportstyrelsen. Det är knappast ett effektivt förfarande när Transportstyrelsen ska skicka fakturor direkt till de utländska rederierna. Vem ska tillhandahålla adresserna, och hur ska betalningen drivas in om problem uppstår?

Detta riskerar också att bli ett rättviseproblem då det blir enklare att kräva in avgifter från svenska rederier. Dessutom kontrolleras endast 400 av ca 100 000 fartyg. Det blir klart orättvist att ett fartyg som gör allt för att uppfylla reglerna till en betydligt högre kostnad också får betala en tillsynsavgift, trots att man inte har brutit mot reglerna och trots att det finns fuskare som kommer undan både med billigare bränsle och genom att slippa tillsynsavgift.

Jag vill också säga att branschen är mycket positiv till att en tillsynsavgift tas ut av dem som inte uppfyller reglerna. Det är egentligen den avgiften som ska finansiera Transportstyrelsens kostnader.

Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är riksdagen som fattar beslut om huvudprincipen för finansieringen av Transportstyrelsens kontrollverksamhet. Där har riksdagen fattat beslut om att tillsynen ska bekostas genom i första hand avgifter. Det är inget unikt för Transportstyrelsen och de avgifter som de tar ut för tillsyn. Samma sak gäller sådant som ligger under miljöbalken där kommunernas miljöförvaltningar tar ut avgifter för till exempel livsmedelskontroll.

Alternativet hade varit att man antingen lade ut hela denna kostnad på de svenska fartygen eller de svenska redarna genom någon form av årlig avgift, vilket naturligtvis skulle vara mycket orättvist, eller att man beskattade skattekollektivet, vilket i så fall skulle strida mot den huvudprincip som riksdagen har fattat beslut om.

Om man önskar en förändring av den principen och vill att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet inte längre ska vara avgiftsfinansierad får man driva den frågan i riksdagen för att ändra huvudprincipen. Men så länge denna princip finns är det rimligt att den som blir utsatt för en kontroll också står för kostnaden.

Jämförelsen med polisen är något haltande eftersom polisen är en till 100 procent skattefinansierad verksamhet där huvudprincipen är att den belastar skattekollektivet. Så är det inte med Transportstyrelsen.

Som sagt var, önskar man en annan ordning får man nog driva detta en annan väg eftersom detta inte är en fråga som regeringen förfogar över, utan det är riksdagen. Den principen har gällt under lång tid.

Detta ingår inte heller i den hamnkontroll som det hänvisas till, utan detta är en specifik kontroll av just svavelinnehållet i bränslet. För detta tas en särskild kontrollavgift ut.

Jag kan också konstatera att det finns en del felaktigheter i denna interpellation. Jag hoppas att man inte vid kontakter med branschen för vidare den typen av desinformation, eftersom jag tror att det är oerhört viktigt att vi upprätthåller en hög kvalitet och intensitet i fråga om kontrollerna av att svaveldirektivet efterlevs för att säkerställa att det är goda konkurrensvillkor och att vi får ned svavelutsläppen i vår närmiljö till gagn för både människa och miljö.

Anf. 101 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! När Transportstyrelsen utför kontroller av till exempel utländska luftfartyg debiteras inte någon kostnad såvida inte några brister uppvisas. Jag tycker att samma förhållanden ska råda för alla typer av fordon oavsett vilket slags fordon det är.

Man ska inte underskatta branschens kunskaper. Jag tror att man är mycket påläst och kan detta. Diskussioner kring svaveldirektivet har pågått i decennier.

Svaveldirektivet var inte okontroversiellt när det infördes. Men branschen har trots allt anpassat sig till de nya reglerna. Det har kostat rederierna stora pengar att investera i utrustning som renar avgaserna från svavel. Jag har med egna ögon sett så kallade scrubbers som tvättar bränslet från svavel. De är mycket stora och tunga och tar upp värdefullt lastutrymme. De måste monteras vid skorstenen av fartyget, och det förändrar tyngdpunkten på fartyget. Dessutom ökar bränsleförbrukningen.

Det är komplicerat att installera dem, vilket gör att fartyget måste vara under service i flera månader. Under tiden står fartyget stilla, och det innebär inkomstförluster för rederiet.

När fartyget ska säljas vidare finns det inga köpare som kan köpa det eftersom detta direktiv handlar bara om vatten i vårt närområde. Resten av världen har fortfarande en gräns för svavelhalten på 3,5 procent.

Man kan även använda naturgas, LNG-bränsle, som också är dyrt och dessutom kräver en fungerande infrastruktur. Man ska ha tillgång till LNG i precis rätt tid och på rätt plats. Ett annat alternativ för att minska svavelutsläppen är att handla dyr lågsvavlig bränsle. Nu har det ju fungerat bra eftersom bränslepriserna har varit låga sedan direktivet infördes, men vad händer när priserna når sina normala nivåer? Vi ska tänka på att branschen har en smärtgräns, och när man till råga på dessa kostnader lägger på en avgift på 1 400 kronor per timme passerar den gränsen.

De kontroller som utförs är inte heller lätta att driva vidare om det till exempel skulle visa sig att något fartyg har mer svavel än vad som är tillåtet. De flesta har två oljetankrar, den ena med lågsvavligt bränsle för Secaområdet och den andra med normal svavelhalt i bränslet. När

kontrollerna görs på själva båten vet man inte med säkerhet att den körs med just det lågsvavliga bränslet. Därför är det mycket mer tillförlitligt att göra kontroll från luften, till exempel med hjälp av flygplan eller optisk läsning, som man gör i Danmark.

Transportstyrelsen själv säger att det finns stora problem att lagföra dem som bryter mot reglerna. Det tar nämligen två veckor att framställa provet, och då är fartyget borta från svenskt vatten.

Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag inser att det är betungande för branschen att få det här nya direktivet att efterleva. Jag tror samtidigt att möjligheten att ställa om till en ännu mer miljövänlig bransch är långsiktigt positiv för branschen.

Jag skulle gissa att de nya direktiven snarare kommer att utökas till att gälla fler områden. Det är inte enbart Östersjön utan även Nordsjön och Engelska kanalen som omfattas, och jag skulle bli förvånad om kraven inte kommer att gälla fler områden i framtiden. Framsidan på detta är naturligtvis att det finns goda möjligheter för svensk rederinäring att ligga i framkant av en progressiv utveckling, göra bättre framtida affärer och bidra till innovation på området.

Jag tror att ingången att det bara är besvärligt och dumt att ha ett svaveldirektiv och se till att det efterlevs är ganska destruktiv. Jag skulle gärna se att man i stället har en mer konstruktiv diskussion som handlar om hur vi gemensamt kan bidra till att sjönäringen minskar sina utsläpp och blir mer miljöanpassad – och därmed blir ett ännu mer konkurrenskraftigt transportslag framöver.

Nu blev det här en lite större fråga i det andra inlägget än att handla om avgiften, vilket var huvudfrågan i interpellationen. Jag vidhåller att det, om man önskar en annan ordning än att Transportstyrelsen i huvudsak ska finansieras via avgifter i stället för via skattemedel, inte är en fråga som kan lösas genom en interpellation. Det är riksdagen som har fattat det beslutet, och det gäller lika för alla transportslag. Det innebär att det är den som blir utsatt för tillsynen som betalar en avgift även när man från Transportstyrelsens sida bedriver tillsyn av andra typer av fordon och farkoster. Det är alltså inget unikt.

Däremot har man tidigare haft en inte helt samstämmig efterlevnad av den här principen, och det som har hänt är egentligen inte kopplat till Secadirektivet utan till att man har sett över hur man tar ut avgifter och sett till att försöka göra det mer lika för alla. Det är ju i grund och botten en ganska rimlig åtgärd.

Jag hoppas alltså att branschen tar till sig detta och att vi får en så god efterlevandekontroll att det inte ska vara möjligt att bryta mot reglerna och därmed tjäna pengar. Vi ska i stället få de goda effekter av detta direktiv som faktiskt var avsikten, nämligen renare luft, bättre miljö och på sikt också bättre affärsmöjligheter för svenska rederier.

Anf. 103 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Det är glädjande att ministern delar branschens oro för ökade kostnader, och det är glädjande att ministern ser en framtid för svenska innovationer när tiden blir mogen och alla andra inför samma krav på svavelhalt. Det är inte planerat; såvitt jag vet funderar man på att, långt

i framtiden, införa ett krav på 0,5 procent. Det är ganska mycket mer än 0,1 procent, som det är nu.

Jag hoppas att ministern skulle vilja ta initiativ till att be Transportstyrelsen ta ett helhetsgrepp över sina avgifter. Det är viktigt att de av alla branscher upplevs som lättöverskådliga och rättvisa.

När det gäller just rederibranschen är frågan om vi vill ha transporter till sjöss eller inte. Ska vi lägga så många kostnader på rederierna att det inte går ihop ekonomiskt? Ska rederierna å sin sida vältra de kostnaderna på sina kunder, så att kunderna kanske väljer andra transportslag – till exempel lastbilar? Eller ska kunderna kanske – Gud förbjude – tvingas välja andra leverantörer än svenska företag? De kanske väljer att köpa malm, pappersmassa och trävaror någon annanstans eftersom våra transportkostnader är så höga.

Jag vill också säga att den där kontrollavgiften på slumpmässig kontroll kostar mer än vad den smakar.

Anf. 104 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Med all respekt för den olägenhet tillsynen kan innebära och de kostnader som är förknippade med den har jag väldigt svårt att tro att en timkostnad på 1 400 kronor kommer att innebära någon risk att rederinäringen blir mindre konkurrenskraftig gentemot andra transportslag.

Jag tror också att vi som är verksamma inom olika branscher och olika gebit under den här perioden av jordens existens har ett ansvar att faktiskt göra precis allt vi kan för att se till att även våra barn och barnbarn har en jord att leva på. Alla branscher måste dra sitt strå till stacken, och alla transportköpare måste ta ansvar för att välja den mest hållbara transporten. Vi som politiker måste ta ansvar för att vi fattar beslut som gör att vi får en utveckling mot ett mer hållbart samhälle.

I det sammanhanget handlar det om hållbarhet igen, i alla tre perspektiven. Ekonomi är en sak, men det går inte att bara ha en ekonomisk hållbarhet för vissa i det korta perspektivet och strunta i de andra perspektiven i hållbarheten. Då kommer nämligen det här inte att sluta väl. Jag förstår att det i en övergångsfas är betungande och svårt och ställer höga krav, men jag har väldigt svårt att se vad alternativet skulle vara.

Är det så att man har ett alternativ till att införa svaveldirektiv och se till att de efterlevs – samt att den som blir utsatt för tillsyn bär kostnaden för det, i enlighet med riksdagens principer – får man gärna komma med de förslagen. Jag tycker dock att detta i grunden är en positiv och progressiv utveckling. Jag hoppas att vi kan vara överens om att vi ska gynna näringen, men på rätt sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2014/15:257 om Norra stambanan

Anf. 105 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Fru talman! Åsa Lindestam har frågat mig vad jag tänker göra för att berörda regioner och kommuner tillsammans med Trafikverket ska hitta en hållbar lösning för hur underhållet av Norra stambanan ska genomföras.

Jag vill börja med att klargöra att en fungerande tågtrafik och en väl underhållen järnvägsanläggning i hela landet är ett av regeringens prioriterade mål. För att kunna uppnå det målet krävs det flera åtgärder, inte minst ett effektiviserat järnvägsunderhåll.

Ansvar för planering av underhållsåtgärder ligger hos Trafikverket. Avsatta tider för mindre banarbeten, så kallade servicefönster, är en förutsättning för att underhållet ska kunna utföras proaktivt och effektivt.

Den ökande trafikmängden på Sveriges järnvägar gör det samtidigt allt svårare att få tillgång till tider i spåren för underhållsåtgärder. Där det tidigare fanns trafiktomma tider rullar nu ofta tåg, och behovet att göra plats för underhållet är stort.

Servicefönster innebär att tid för banarbeten finns fördefinierade i järnvägsnätsbeskrivningen och därmed är kända för alla verksamma aktörer i berört banområde.

Norra stambanan är trafikerad under hela dygnet med endast några mindre nedgångar runt midnatt samt lunchtid.

I detta fall har Trafikverket genomfört en analys av underhållsbehovet och rådande trafiksituation som en utgångspunkt för diskussion och samråd med regioner och övriga intressenter. Analysen visar att det inte finns tillräckligt med ledig tid i spåren för underhåll för att ingen påverkan ska ske på trafiken. Trafikverket har därför inför detta samråd haft som utgångspunkt att ett servicefönster under dagtid får minst påverkan och minst negativa konsekvenser.

Jag har blivit informerad om att Trafikverket redan i maj 2014 hade kontakt med berörda järnvägsföretag om kapacitetsbegränsningen som kommer att gälla på Norra stambanan från 2016. Jag har även blivit informerad om att Trafikverket genomförde ett fortsatt samråd under februari 2015 med en utökad krets av berörda aktörer som regioner och kommuner – detta med målsättningen att hitta de bästa tänkbara tidpunkterna för servicefönster och finna möjliga justeringar av det föreslagna upplägget.

Jag förutsätter att Trafikverket i den fortsatta processen för en bred dialog med alla berörda parter med målet att hitta en lösning som minimerar störningarna för person- och godstrafiken. Jag har för avsikt att även fortsättningsvis följa frågan i min dialog med Trafikverket.

Anf. 106 ÅSA LINDESTAM (S):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för möjligheten att få debattera denna viktiga fråga för oss norr om Dalälven.

Frågan handlar om underhåll. Jag håller med statsrådet om att underhåll är viktigt. Tyvärr har vi inte dubbelspår, vilket gör att det blir en svår fråga för oss.

Jag ska belysa tre saker i interpellationen: kommunikationen mellan de berörda, de alternativa lösningar som finns till det servicefönster som statsrådet nämnde och hur gods ställs framför människor för att man väljer vissa tider.

Jag är medveten om att en enskild bansträckning inte är en ministerfråga, men jag skulle ändå vilja diskutera generellt det förhållningssätt man har haft.

Problemet är att Trafikverket har beslutat om två timmars stopp mellan kl.12.00 och 14.00 varje dag i fem års tid. Det ställer till det för oss efter-

som vi har trafik varannan timme. För vår del handlar det alltså snarare om fyra timmars stopp under dagtid.

Hela vår region är planerad utifrån denna bansträckning, att vi ska kunna ta oss till olika platser med tåg. Det gäller förstås utbildning; man ska kunna ta sig till högskolan. Det gäller också vård och omsorg samt annan samhällsservice. Vi är beroende av järnvägen.

Norra stambanan har trafikerats av X-Trafik i 25 år. Det finns ett invariant mönster, och vi är tacksamma för att människor väljer att åka tåg; det känns bra.

I maj 2014 sa Trafikverket att man skulle införa detta servicefönster, vilket betyder stopp i trafiken under dagtid. På papperet ser det ut som två timmar, men i praktiken blir det som sagt fyra timmar. Alla som hörde talas om förslaget avvisade det och hoppades att det skulle vara något annat. Dåvarande landstinget, nuvarande regionen, sa också det. Motivet var att det inte var tillräckligt effektivt. Trots det valde Trafikverket att genomföra detta.

Vi har också funderat på hur kostnaderna kommer att fördelas. Det visar sig att Trafikverket skjuter över alla kostnader på andra. Man ställer inte upp och hjälper till med bussar eller så, utan detta läggs till största delen på regionerna men förstås också på kommunerna vilkas befolkning måste kunna åka ändå. Vi har ännu inte sett någon samhällsekonomisk kalkyl på vad detta kommer att kosta eller ens på vilka åtgärder det handlar om.

Vi har andra förslag, och det hoppas jag kunna utveckla lite mer i nästa anförande. Några mindre justeringar skulle kunna göra att det inte blev detta stopp. Självklart skulle det bli stopp stundtals men inte i två eller fyra timmar varje dag i fem år, och emellanåt skulle man kunna köra denna trafik i alla fall. Jag ska tala mer om det i nästa inlägg.

Anf. 107 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Den konflikt som interpellationen berör kommer nog att bli vanligare i takt med att vi ökar underhållet på den svenska järnvägen. Vi har ett eftersatt underhåll på många bandelar, och vi har många sträckor med enkelspårsdrift.

Eftersom vi har höga ambitioner när det gäller att öka underhållet och därmed också förbättra kvaliteten på banan i Sverige kommer detta att bli en allt vanligare konflikt.

Som statsråd har jag varken möjlighet eller lust att tala om för Trafikverket exakt hur man ska planera de arbeten som behöver genomföras. Men som jag sa i mitt svar förutsätter jag att man har en aktiv och fruktbar dialog med dem som är berörda. I dessa fall är givetvis både framkomligheten för gods och för persontrafik viktigt att ta hänsyn till, och man ska givetvis välja de lösningar som har så små samhällsekonomiskt negativa effekter som möjligt.

Det kommer nog att bli återkommande konflikter mellan behovet av att avsätta tillräcklig tid för att kunna göra de nödvändiga insatserna och att ha normal trafikdrift. Men genom att ha en god dialog och försöka mötas, där Trafikverket tar del av de förslag och önskemål som finns och väger olika intressenters behov mot varandra, hoppas jag att dessa störningar kommer att bli så lite kännbara som möjligt. Helt kommer vi

dock inte att kunna undvika dem – med mindre än att vi säger att vi inte ska underhålla, och det tror jag inte att någon önskar.

Anf. 108 ÅSA LINDESTAM (S):

Herr talman! Låt mig understryka att vi tycker att underhåll är otroligt bra. Vi är djupt tacksamma för de pengar som kommer till oss och för det underhåll som görs. Vi har inga funderingar kring det.

Kommunikationen brister. Senast den 28 februari i år fick jag brev från regioner och kommuner där det inte har förekommit dialog. Det är många kommuner och flera regioner inblandade, så självklart är det svårt. Men har man en bansträckning som sträcker sig långt i landet borde många kallas till möte och pratas med. Jag håller helt med statsrådet om att det måste finnas en dialog.

Konflikter är till för att undanröjas. Från början skulle det inte gå att göra något, utan det skulle vara helt stängt. Det gick inte heller att göra något på natten. Men några hade en dialog med Trafikverket, och man sa att på något ställe kunde man göra det under natten. Det var mellan Gävle och Ockelbo. Det var jättebra, för då visade det sig att man plötsligt kunde arbeta natt.

Man måste börja tänka att det kanske också finns på fler ställen. Sträckningen är ju väldigt lång, som jag sa. Man skulle kanske kunna ha möjlighet att under vissa tider köra tåg på vissa sträckor där man inte håller på med underhåll. Det finns ingen möjlighet att jobba med alla dessa meter på denna bana hela tiden, utan det finns faktiskt en helt annan möjlighet om man börjar titta på det.

Tiderna borde kunna vara avropbara på något vis. Man skulle kunna köra på tisdagar eller på torsdagar en viss månad för att behålla den trafik som går där och för att människor ska välja järnvägen. Det vill vi alla att de ska göra, mycket hellre än att de åker buss eller bil, för det är sämre.

Om det nu ändå skulle bli så eländigt, vad händer efter fem år om man tittar på resemönster? Kommer vi att behålla de personer som tidigare har åkt tåg? Kommer de tillbaka till tåget efter fem år? Resemönster är svåra att förändra. Har man väl börjat med någonting fortsätter man gärna.

Det är i regel de socioekonomiskt svaga grupperna som drabbas. Det är i första hand kvinnor som sitter på tåget, för det är det billigaste sättet att transportera sig. Det är studenter som ska ta sig till sina högskolor, och det är också sjukresor. Att få dem att fortsätta att åka och ha möjlighet att välja vore värdefullt.

Jag förstår att statsrådet inte kan gå in och styra Trafikverket. Det sa jag från början att jag absolut har förståelse för. Däremot tror jag att det generellt är bra att lyfta upp en sådan här diskussion och fundera över vad som händer.

Jag tror att man kan hitta lösningar om man blandar in många personer. Man kanske förkastar många lösningar, men bland en del saker kan man säkert hitta bättre förslag än det vi nu fått, som betyder helt avstängt i fem år under två timmar, vilket i praktiken betyder fem timmar.

Jag hoppas att man på något vis kommer att lyssna till det som statsrådet och jag diskuterar nu, att man tar till sig det och kanske kommer tillbaka med ytterligare en lösning som skulle vara lite bättre för vår del av Sverige.

Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Som jag sa tidigare är detta en fråga som sannolikt kommer att bli vanligare i takt med att vi ökar underhållet. Man kan konstatera att det redan i dag finns ganska stora störningar i järnvägsnätet. Skillnaden är att det är störningar som inte är planerade och som därmed i praktiken är omöjliga att planera för som resenär.

Grundförutsättningen är ändå att man genom att skapa servicefönster så att man kan öka det förebyggande underhållet också minskar de störningar som annars sker när man får en alltför stor del avhjälpande underhåll. Den principen tycker jag egentligen är den viktigaste att hålla fast vid.

Sådant som är planerat går alltid att förutse, och därmed kan man ställa om sin planering. Sådant som bara händer är betydligt svårare. Det får samma effekter i tid men är betydligt svårare att hantera både som resenär och som godsköpare.

Jag har uppfattat att Trafikverket har en pågående dialog med både regioner och kommuner längs Norra stambanan och att ambitionen är att skapa så få störningar och problem som möjligt. Men man behöver också ta hänsyn till många olika intressen som ska trängas på samma bana.

Jag hoppas att den dialogen leder fram till bästa möjliga lösning och framför allt till att det, när de fem åren har gått, finns en robust och attraktiv bana så att fler väljer järnvägen i framtiden och kan lita på att tågen kommer och går som de ska.

Anf. 110 ÅSA LINDESTAM (S):

Herr talman! Jag hoppas också att fler ska välja tåget. Själv har jag åkt tåg i 13 år nu.

Man blir bekant med människor på tåget. Många från min hemstad Söderhamn är sådana som har jobbat åt SJ och Banverket tidigare. De har många bra förslag på hur man kan göra. De jobbar tyvärr inte kvar längre, utan man har ersatt dem med yngre förmågor som kanske inte har alla de gamla historierna om hur man gör egentligen och hur man skulle kunna påverka. De har flyttat till andra jobb, och då är det klart att de blir ersatta.

Jag tror att det finns många lösningar. Planerat underhåll är klart bäst, för det kan man göra i god tid innan. Jag har ofta råkat ut för att tåg blivit stående på spåret under lång tid. Det beror på att underhållet varit väldigt eftersatt tidigare. Därför är vi alla väldigt glada för att det kommer mycket pengar till underhåll.

Trots de konflikter som vi kanske tror kommer framöver tror jag att man, om man blandar in många som har väldigt mycket tyckande, kan hitta små lösningar som skruvar på hela planen och som gör att det planerade underhållet kan bli lite effektivare. Det icke planerade och det kritiska som vi ibland råkar ut för går det inte att göra så mycket åt, utan det är som det är.

Jag har förstått att det, om man skulle vilja, egentligen går att göra mycket åt just denna sträcka, i små delar hela tiden. Jag hoppas att de som åker stannar kvar, och jag hoppas att de som väljer ett annat fordonsslag kommer tillbaka efter de fem åren. Fem år är en väldigt lång tid att ha stängt precis när man brukar åka.

Anf. 111 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag tackar för interpellationen och ser fram emot fler liknande interpellationer när vi kommer igång med ett mer omfattande underhållsarbete på svensk järnväg.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2014/15:261 om Förbifart Stockholms planläggning av tunnlar

Anf. 112 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Emma Wallrup har frågat mig om jag avser att verka för att man i projekt E4 Förbifart Stockholm lägger uppfarten vid industriområdet Norra Akalla i stället för i närheten av boendemiljöer, om jag avser att verka för andra alternativ till den andra uppfarten i Hjulsta i närheten av Tensta och om jag avser att vidta åtgärder för att försäkra att framtida planläggningar av infrastrukturobjekt beaktar jämlikhetsperspektivet för en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Många alternativ, intressen och krav har vägts mot varandra i den fysiska planeringsprocess som genomförts för Förbifarten. Syftet har varit att få en sammantaget så bra lösning som möjligt, inklusive så liten negativ påverkan som möjligt på människors hälsa och på miljön.

Regeringen avser därutöver att inom kort återkomma med ett uppdrag till Trafikverket att komma med förslag på hur Förbifart Stockholm kan anpassas för kollektivtrafik och hur närmiljöproblem som buller och lokala luftföroreningar, som vid anslutningspunkterna förväntas uppkomma, kan reduceras ytterligare.

Den förra regeringen har beslutat om tillåtlighet enligt miljöbalken till den valda korridoren och med de tunneldelar som Trafikverket redovisat. Den förra regeringen har också avslagit överklagandena mot den fastställda arbetsplanen, som därmed vunnit laga kraft. Ansvaret för detaljutformning och genomförande av projektet ligger nu hos Trafikverket.

Placeringen av trafikplats Akalla är vald för att E4 Förbifart Stockholm ska ansluta till Hanstavägen, som utgör en huvudgata i Akalla-Kistaområdet ända sedan området byggdes på 70-talet. Möjligheten att flytta trafikplats Akalla längre norrut, i höjd med Norra Kolonnvägen/Esbogatan, har prövats men avförts då trafikplatsen kommer trafiktekniskt för nära trafikplats Häggvik.

Möjligheten att slå samman trafikplatserna Akalla och Häggvik har också prövats men avförts då anslutningar mot Hanstavägen, Norrortsleden och Uppsalavägen norrut inte kan samordnas i en trafikplats eftersom vägarna ligger för långt ifrån varandra.

Möjligheten att lägga hela vägsträckan vid Akalla i tunnel, alternativt att däcka över delar av vägen, har också studerats men avförts. Eftersom en trafikplats måste lokaliseras här för att kunna ansluta Förbifarten till lokalvägnätet kommer ramper och ramptunnelmynningar ändå att hamna i ytläge. Detta medför att miljökonsekvenserna inte förändras i sådan omfattning att det motiverar den ökade kostnad en förläggning av vägen i tunnel skulle medföra.

Frågan om trafikplatsen i Hjulsta var uppe vid samråd med allmänheten som Trafikverket genomförde i samband med projekteringen. Trafikverket lät då göra en studie i syfte att ge klarhet om det var tekniskt möjligt och vilka konsekvenser en tunnelloösning skulle få för trafikanter, boende, miljö, tidsplan, ekonomi med mera.

Tunnelalternativet har fördelar när det gäller natur- och kulturmiljö och buller men skulle öka luftföroreningarna vid tunnelmynningarna, framför allt i Akalla men även i Vinsta. Utredningen förordade det alternativ som nu gäller, det vill säga bro över trafikplats Hjulsta.

Därmed hoppas jag att Emma Wallrup fått svar på sina frågor.

Anf. 113 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Vänsterpartiet är emot bygget av Förbifart Stockholm. Förbifarten hotar våra klimatmål på riksnivå på grund av de stora utsläpp detta vägkomplex är beräknat att stå för.

Ett ytterligare problem med Förbifart Stockholm är att man planerar för att bygga den på ett sätt som drabbar olika boendegrupper mycket olika.

Planerna för Förbifart Stockholm utgår från att den ska gå i tunnel den största delen av sträckan, men den kommer att gå ovan jord just vid Akalla och Hjulsta i närheten av Tensta, där det bor människor med lägre inkomster. Vägen kommer alltså att läggas i tunnel under Ekerö, där det finns starka opinionsgrupper, men den kommer att gå i ytläge strax intill Tensta. Detta kommer att bli en av Europas största trafikplatser, och den förstör närmiljön.

Efter en kort tunnel kommer den upp i Akalla, tätt intill hyreshusen – igen där svagare opinionsgrupper bor. Befolkningen som bor i Akalla vill att vägen däckas över i Akalla och Hjulsta. Det har bildats en aktionsgrupp för detta som har enats om tre krav:

- Om Förbifarten trots alla invändningar byggs ska den dras i tunnel eller överdäckas just vid Akalla och Hjulsta.
- SL ska inte tillåtas att höja priserna för SL-kortet.
- Regering och riksdag ska förklara hur Förbifarten ska kunna bidra till att vi fortfarande kan nå målet om nettoutsläpp av koldioxid och andra växthusgaser redan till år 2050 eftersom klimatmålen riskerar att inte nås.

Vi borde när det gäller en sexfilig motorväg kunna skona befolkningen i dessa områden, där många snarare reser kollektivt än med bil. Det är vanligt att bilvägar planeras att gå i markplan i områden där det bor låginkomsttagare. Detta fenomen visar sig runt om i världen i internationella studier. Det blir mycket tydligt att vi lever i ett klassamhälle.

Jag ställde en sista fråga till infrastrukturministern om huruvida statsrådet tänker vidta åtgärder för att försäkra att man i framtida planläggningar av infrastrukturobjekt beaktar jämlikhetsperspektivet och en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

På denna fråga fick jag inte något svar. Eftersom det finns en stark tendens att så kallade starka opinionsgrupper ser till att det inte byggs

vägar i deras områden borde det finnas en strategi för att planera så jämlikt som möjligt. Har infrastrukturministern någon tanke på hur vi kan komma till rätta med detta?

Här behövs politiken. Vi behöver se till att vi får en jämlik trafikplanering där alla behandlas jämlikt. Vi måste kunna utforma ett samhälle med goda boendemiljöer för alla. Trafikplanerarna borde utbildas i att skapa jämlika förhållanden. En analys borde göras och mer pengar läggas på att lägga bilvägar i tunnlrar även där låginkomsttagare bor.

Detta drabbar barnen främst. I områden med lägre inkomster leker barnen oftare i närmiljön, och man har mindre möjlighet att ta sig därifrån. På somrarna är det många som inte har råd att åka på semester, utan de vistas i närmiljön. Det är därför extra viktigt att satsa på en god miljö just i dessa områden. Vi borde skapa harmoniska boendemiljöer för alla barn. Bara om politiken blir ett starkt redskap kan vi lyckas med detta då det behövs stark styrning och tydliga riktlinjer för hur trafikplanering kan ske utifrån ett jämlikhetsperspektiv.

Anf. 114 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag håller med om vikten av att beakta jämlikhetssträvandena i alla typer av beslut. Det är lätt att bortse från eller glömma grupper som inte är röststarka eller som inte har starka lobbyorganisationer till sin hjälp. Därför är det viktigt att väga in jämlikhetsbegreppet oavsett om det gäller trafikplanering eller om det är andra större beslut man står inför. Hur påverkas olika grupper av beslutet? Vad kan man göra för att motverka negativa konsekvenser?

Samtidigt kan man konstatera att en av de viktigaste åtgärderna för jämlik trafikplanering är att se till att vi bygger ut kollektivtrafiken. Vi vet att kollektivtrafiken nyttjas mer av dem som har sämre ekonomiska förutsättningar. Vi vet att möjligheten att förflytta sig och komma till jobb, skola och annat är särskilt viktig för dem som själva inte kan köra bil utan där kollektivtrafiken är den enda möjligheten.

Vi ska arbeta för mer kollektivtrafik. Det ligger i regeringens planer när det gäller såväl stadsmiljöavtalen som tilläggsdirektiven till Trafikverket, utformningen av Förbifarten och det som sas i anslutning till beslutet om denna att skynda på utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm. Detta är naturligtvis en del av ett sådant arbete.

Samtidigt kan vi konstatera att de riktigt stora luftmiljöproblemen finns i städernas innerkärnor, där partiklar och avgaser utgör ett allvarligt hälsoproblem. Riktigt så enkelt som att det alltid är människor som är mer socioekonomiskt utsatta som utsätts för trafikproblem är det nog inte.

Det är oerhört viktigt att se till att det finns goda boendemiljöer i alla delar av vårt samhälle, såväl på landsbygd som i städernas innerkärnor och yttre delar. Men jag tror att det är att göra det lite enkelt för sig att använda Förbifarten som någon sorts uppskalat bevis för att det alltid sker sådant när man gör trafikplanering. Jag vill nog tvärtom påstå att trafikplaneringen, åtminstone från regeringens sida, utgår från ett jämlikhetsperspektiv.

I grunden är det naturligtvis en hållbarhetsfråga. När vi talar om hållbarhet i alla tre perspektiv är jämlikhet en oerhört viktig del. Därför har jag för avsikt att de förslag som regeringen lägger fram tydligt ska ha det perspektivet också i trafikplaneringshänseende.

Anf. 115 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Det är klart att alla drabbas av den luftkvalitet som biltrafiken bidrar med; det håller jag med om. Men studier visar att det oftare är stora motorvägar i närheten av områden där svaga inkomstgrupper bor. Om man åker runt i Stockholm kan man själv se att det finns en tendens åt det hållet. Det är inte så jämt, men det finns en tendens. Det visar även internationella studier. Det blir lätt på det sättet.

Jag tycker att regeringen bör ligga på Trafikverket. Det låter lite bättre i ditt muntliga svar, Anna Johansson, än i ditt skriftliga svar på frågan. Du sa att ni ska lägga fram ytterligare direktiv till Trafikverket om att de ska titta på hur man kan justera de här sakerna. Om jag förstod det rätt är det positivt om man vill göra det.

Jag vill ytterligare trycka på vikten av detta. Buller påverkar vår hälsa negativt. Det ger inlärningssvårigheter, det kan ge sömnsvårigheter och det kan även påverka blodtrycket, enligt Folkhälsomyndigheten. Det är allmänt känt att ekonomiskt utsatta grupper i genomsnitt lättare drabbas av hälsoproblem. Enligt Folkhälsomyndigheten är de ekonomiska villkoren en av de mest avgörande faktorerna som påverkar vår hälsa. Det är därför så fel att vi utsätter dessa grupper för en högre belastning från bullerkällor.

Det bästa vore fortfarande för de boende i Akalla om motorvägen i stället för att läggas på det här sättet lades ovan jord vid industriområdet i norra Akalla, längre bort från bostadsområdet.

Man svarar att det blir för kostsamt. Man har haft råd att lägga vägen i tunnel nästan hela sträckan, men just här blir det för kostsamt. Det är ofta så att det blir för kostsamt just där det bor svagare opinionsgrupper, men där det bor starkare opinionsgrupper kan man kosta på sig. Det är en tydlig tendens.

Just därför vill jag återigen trycka på att Trafikverkets uppdrag borde innehålla tydliga riktlinjer och mål om hur vi ska få till en jämlik samhällsplanering där allas hälsa respekteras oavsett inkomstnivå.

Man borde använda effektivare metoder för att samråda med de närboende och se till att alla lättare kommer till tals. I detta fall, med Förbifart Stockholm, anser många närboende att de inte fick tillräcklig information i god tid. I den stressade vardagstillvaro som många har hann de inte reagera innan det var för sent. De insåg för sent hur deras närmiljö skulle drabbas och hade därför inte möjlighet att delta i processen. Det borde ingå i Trafikverkets strategi att arbeta ännu tydligare med information än vad man har gjort.

Bilen tar också stort utrymme i landskapet, totalt sett. Ofta planeras det mer för trivsel för bilister än för människor som vistas i miljön. Det har varit en tradition långt tillbaka. Om vi skulle satsa mer på kollektivtrafik, vilket infrastrukturministern också påpekade, skulle vi kunna minska en del av de här problemen, såväl platsproblem som buller och utsläppsproblem. Det är synd att Förbifart Stockholm gynnar ökad biltrafik i stället för att pengarna går till just kollektivtrafik. Det är tråkigt i sig.

Det är svårt att tänka sig att vi kan stoppa bygget på något sätt. Men jag hoppas att vi över lag kan tänka över hur vi ska komma till rätta med problemen på lång sikt, satsa mer på kollektivtrafik och vara tydligare med de strategierna.

Anf. 116 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag sa i mitt svar och jag vidhåller att när beslutet om att återuppta bygget av Förbifarten fattades aviserades också tilläggsdirektiv till Trafikverket. Dels ska möjligheterna för kollektivtrafikens framkomlighet förbättras i projektet, dels ska man titta på möjliga åtgärder för att minska buller och luftproblem i de områden som berörs. I samband med att beslutet om att återuppta bygget redovisades aviserade regeringen också en ökad satsning på tunnelbaneutbyggnad i Stockholm. Däremot har Trafikverket inte fått några mer generella uppdrag i den riktning som efterfrågas. Det ingår redan i Trafikverkets uppdrag.

Vi behöver ha transportpolitiska mål som svarar mot precis de krav som Emma Wallrup ställer. Alla människors behov ska vägas lika i den här typen av avvägningar, och vi ska totalt sett ha en transportinfrastruktur som bidrar till hållbarhet. De politiska avvägningar som vi gör ska naturligtvis bygga på precis de principerna. Det kanske inte är Trafikverket i första hand som genom sina planeringsprocesser ska säkerställa att jämlikhet beaktas. Den frågan blir mest aktuell när vi gör våra politiska prioriteringar.

Anf. 117 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Det låter mycket positivt att regeringen vill ha de målen i sitt arbete. Men jag tror att det behövs konkreta styrmedel för att nå fram. Det här är inte ett lätt arbete. Ojämlig trafikplanering sker utan att man tänker på det. Man anser att något är dyrt när det handlar om ett område där opinionsgrupperna är svaga, men det anses inte lika dyrt när det är starka röster som ropar. Det är naturligt att det blir så.

Därför tror jag att det behövs ökad utbildning för tjänstemän, tydliga strategier för hur man ska tänka och tydlig planering för att nå fram till jämlik samhällsplanering.

Anf. 118 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det ligger säkert mycket i det. Jag tror att det gäller ganska många områden. Vi har också ett ganska omfattande och ambitiöst arbete när det gäller jämlik hälsa i Sverige. Och trafiken har sin del i det, men det handlar också mycket om tillgång till arbete, makt över det egna livet och samhällsutvecklingen och fler saker som inte är lika konkreta.

I det korta perspektivet kan utbyggd infrastruktur ibland se ut att missgynna en viss grupp men bidrar faktiskt till att öka tillväxt och ge fler jobb, vilket i sin tur leder till ökad jämlikhet. Sambanden är alltså inte alltid enkla, och lösningarna är inte heller alltid enkla. Men behovet av att beakta frågorna i alla politiska beslut ställer jag definitivt upp på.

När det gäller just det aktuella projektet har regeringen inte för avsikt att riva upp de beslut som är fattade eller göra om planeringen från början. Det som är laglighetsprövat och nu igångsatt ska fortsätta, och det ska färdigställas. Men Trafikverket har också fått i uppdrag att se om det går att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och minska buller och

Överläggningen var härmed avslutad.

*Svar på
interpellationer*

§ 19 Svar på interpellation 2014/15:274 om flygstrategi

Anf. 119 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig vad regeringens flygstrategi ska innefatta, förutom en flygskatt.

Det pågår ett internt arbete inom Näringsdepartementet med att ta fram en strategi för flygets framtida roll i transportsystemet. Jag kan inte i dagsläget kommentera detta arbete vidare.

Anf. 120 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill tacka ministern för det utförliga och målande svaret på interpellationen. Samtidigt vill jag rikta en hälsning till alla som följer debatten från läktaren och som tålmodigt följt oss denna sena kväll.

Innan valet 2014 lyfte en enig flygbransch fram behovet av en samlad flygstrategi i Sverige. Alliansregeringen svarade positivt på det önskemålet. Det gjorde också Socialdemokraterna, före valet.

Svensk flygtrafik bidrar årligen med ca 53 miljarder kronor till Sveriges bnp och 80 000 arbetstillfällen. Sverige är ett vidsträckt och handelsberoende land i Europas utkant. Flyg är nödvändigt för att knyta ihop alla delar av Sverige. Men flyget är också nödvändigt för att knyta ihop Sverige med andra delar av världen.

Flygbranschen lyfte, före valet, fram de behov de såg för att Sverige skulle kunna stå starkt i den globala konkurrensen på flygets område. Alla deras förslag handlade om hur man skulle stärka svenskt flyg, det vill säga vilka förbättringar politiken kunde vara med och bidra till.

Före valet 2014 lovade Socialdemokraterna att aldrig vara med om att införa en nationell flygskatt, och de skulle aldrig diskutera en nedläggning av Bromma flygplats. Det är två löften av flera som Socialdemokraterna svek efter valet. En dag som denna när Socialdemokraterna till och med pratar om att överge överskotts målet är det möjligen små löftesbrott i sammanhanget.

Icke desto mindre svarar ministern mig kort att flygets framtida roll i transportsystemet just nu bereds internt på Näringsdepartementet. Det kan man i normalfallet ha stor respekt för och invänta det som kommer ut av departementets beredningsarbete. Men eftersom Socialdemokraterna, före valet, sa en massa saker om flyget som de har övergett efter valet finns det ett visst intresse för oss som inte ingår i regeringen att få veta ungefär vad de diskuterar när det gäller det här området.

Jag vill ställa frågor till ministern. Finns det någon försämring på flygets område som hon inte kan tänka sig? Frågan är möjligen ställd på rätt sätt i det här läget. Finns det någon försämring som ministern inte kan tänka sig att genomföra för flyget, eller är allt uppe på bordet?

Jag undrar också om ministern tänker att regeringens flygstrategi ska innehålla något positivt för flyget. Finns det någonting som regeringen vill

göra för att hjälpa flyget i den globala konkurrensen så att svenskt flyg har en stark ställning också i en alltmer konkurrensutsatt miljö?

Jag ser med spänning fram emot ministerns svar på de frågorna.

Anf. 121 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är spännande att ta fram en strategi. Det innebär att man under resans gång har kontakter med branschföreträdare, intressenter och organisationer som berörs eller har intresse av frågan. Därmed är det ganska svårt att på förhand tala om vad en strategi kommer att innehålla. Själva poängen med att ta fram en strategi är att belysa vilka områden man behöver förändra och vilken syn branschen och miljörelsen har. Man ska även titta på hur olika transportslag ska samverka i ett sammanhållet system där avgifter och ekonomiska incitament samverkar för att i framtiden bidra till ett hållbart transportsystem i samhället.

Det är det som är avsikten med flygstrategin. Flygskatten ligger naturligtvis inte inom denna strategi. Eftersom det är en skattefråga bereds den på Finansdepartementet, och där finns ännu inga direktiv framtagna för en utredning om flygskatt.

I ett inledningsskede tycker jag att det är ganska rimligt att vara öppen för inspel från alla som är intresserade av den här frågan. Vad man i slutändan kommer fram till för förslag och vilka idéer man tar till sig är lite tidigt att säga under inledningsfasen av ett sådant här arbete.

Jag hoppas på många intressanta förslag, idéer och tankar om hur flyget kan bidra till hållbarhet, hur flyget kan stärkas som transportslag – inte på bekostnad av andra transportslag, men vara konkurrenskraftigt och minska sin miljöpåverkan – samt hur man kan få bättre flöden och bättre kontakter mellan olika transportslag. Det arbetet ser jag fram emot att följa. Jag ser gärna att fler deltar i de diskussionerna.

Anf. 122 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Som jag sade har jag respekt för att ministern inte i detalj exakt kan redogöra för vad flygstrategin ska innehålla. Men rimligen bör man ha någon form av ingångsvärden när man säger sig vara positiv till en flygstrategi. Jag var intresserad av att höra vad man har för funderingar. Ministern lyfte mest fram olika typer av frågeställningar som var och en för sig givetvis är väldigt intressanta och nödvändiga att behandla i en flygstrategi, men hon gjorde inte några ställningstaganden som på något sätt skulle vara positiva för svensk flygbransch.

Jag kan inte påstå att jag är nöjd. Jag ställde två frågor till ministern. Den första frågan var: Finns det någon typ av försämringar som hon inte kan tänka sig att genomföra? Jag får inget svar på den frågan. Möjligen kan jag tolka in att man är öppen för precis allting när det gäller att försämra för svenskt flyg.

Den andra frågan var: Finns det någon positiv sak som ministern skulle kunna chocka svensk flygbransch med genom att säga att man tittar på något som skulle kunna bidra positivt till flygbranschen?

Jag tycker att det är positivt att ministern är öppen för inspel. Jag och hennes partikolleger Suzanne Svensson och Rickard anordnade ett seminarium tillsammans med Svenskt flyg där flygbranschens olika intressenter ingår. Svenskt flyg skickade med ett ganska tydligt budskap – ministern var inte där, men vi ska se till att hon får en inbjudan nästa gång

– om att det mest dumma man kunde göra politiskt var att införa en flygskatt. Det skulle på alla sätt och vis försämra för svenskt flygs möjligheter att bidra till en positiv miljöutveckling, till att man går över till miljöbränslen och till att man kan hävda sig i den globala konkurrensen. Så det var ett tydligt medskick.

Kallar man sig samarbetsregering, vilket den här regeringen gör, skulle man kunna ha en mer öppen attityd än att säga att ärendet bereds på Näringsdepartementet. Det är ju en rätt så stor och viktig fråga, och då borde man ha mer ingångar än så, tycker jag.

I medierna i dag kan vi följa vad som har hänt. Detta är en pressad bransch. Norwegian tänker vidta ganska kraftfulla åtgärder. I morgon är allt inrikesflyg i Sverige, Danmark och Norge inställt. SAS har haft en hel del utmaningar. Ministern kommenterade tidigare att detta är ett område där det till viss del förekommer osjyst konkurrens. Det är många utmaningar, och svaren från ministern om hur man ska möta dessa utmaningar är väldigt få.

Jag ser fram emot ett politiskt samtal för att se om vi kan hitta gemensamma lösningar för att komma till rätta med utmaningarna. Branschen har en hel del tankar om vad svenskt flyg behöver, men det som man allra minst behöver är en flygskatt. Den skulle leda till precis det motsatta, det vill säga se till att flyget inte går över till miljöbränslen. Det skulle göra att man inte får några marginaler i en redan pressad bransch. Det är väl det tydligaste inspelet.

Anf. 123 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Kontakterna med branschen pågår ju i arbetet med att ta fram en strategi. Jag tycker inte att det är så förvånande att en bransch motsätter sig en ökad kostnad för just den branschen. Det brukar nästan vara en ryggmärgsreflex. Oavsett vilken bransch och vilket transportslag man tittar på bör det självklart vara ett antal åtgärder som på något sätt leder fram till en önskad utveckling. Vilka dessa åtgärder är när det gäller flygbranschen avser jag att återkomma till.

Jag kan dock säga att jag har tagit och kommer att fortsätta att ta initiativ för att medverka till sjysta konkurrensvillkor. Den här branschen plågas just nu av framför allt en stor osäkerhet när det gäller vilka konkurrenter som man har att handskas med och vilka affärsmodeller och liknande som de använder sig av. Konkurrensvillkoren är inte riktigt sjysta i den här branschen, och de är på väg att kraftigt försämrats. Det är något som jag har tittat på, kommer att följa noggrant och på olika sätt försöka att påverka. Det beskedet kan jag ge redan i den här interpellationsdebatten.

I sitt första inlägg nämnde Edward Riedl att vi överger överskottsmålet. Det gör vi inte. Däremot justerar vi nivån och säger att det ska råda balans över en konjunkturcykel. Jag kan bara konstatera att under de år som Edward Riedls partivänner satt i regeringen övergavs överskottsmålet, inte muntligt men i praktiken. Resultatet av det ser vi i form av stora budgetunderskott trots att vi befinner oss i ett normalkonjunkturläge. Det kommer alltså att krävas ganska mycket för att komma tillbaka till ett nollresultat över en konjunkturcykel.

Med tanke på att verkligheten har förändrats under de 18 år som har gått är det rimligt att regelverket förändras. Men en ansvarsfull ekonomisk

politik behöver åtminstone jag inte skämmas för. Det finns kanske en del andra som kan fundera över det.

Anf. 124 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Det är extra roligt när vi får krydda vår debatt om flyget med lite finanspolitik. Jag har bara följt den mediala rapporteringen i dag, och jag kan inte tolka det på annat sätt än att man avser att överge överskottsmålet. Åtta år med alliansregering har ju inneburit att Sverige är ett av västvärldens minst skuldsatta länder. Det är den utgångspunkten som finansministern tar när hon säger att hon nu är redo att överge överskottsmålet. Sverige har så välskött ekonomi och så låg skuldsättning att det nu är dags att börja spendera igen.

Låt oss återgå till flygdebatten. Statsrådet säger att det handlar om att få en önskvärd utveckling. Ja, det är jättebra med en önskvärd utveckling. Frågan är bara vad en önskvärd utveckling innebär. Det konkretiseras inte. Frågan är: Tycker man att flyget är bra eller inte? Vilken typ av åtgärder avser man att vidta inom ramen för luftfartsstrategin?

Jag ställde två frågor till ministern, och jag har inte fått något svar. Den första frågan är: Finns det någon försämring för flyget som ministern inte kan tänka sig, eller är allt uppe på bordet? Kan man genomföra vilka försämringar som helst?

Den andra frågan som jag ställde till ministern och som jag inte heller har fått svar på är: Kommer en flygstrategi från den här regeringen att innehålla någonting som är positivt för flyget, eller är det bara försämringar som man avser att kommunicera gentemot flyget?

Anf. 125 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Svaret på den första frågan är ja, det finns försämringar som jag inte kan tänka mig. Svaret på den andra frågan är ja, vi har för avsikt att komma med en strategi som innebär positiva förändringar. Men målsättningen är naturligtvis att åstadkomma hållbara transporter i framtiden. Det är omodernt och irrelevant att titta på varje transportslag för sig och utforma en strategi för att flyget ska utvecklas och få bättre konkurrensvillkor, en strategi för att lastbilarna ska få bättre konkurrensvillkor och en strategi för att något annat transportslag ska få bättre konkurrensvillkor.

Vi behöver tänka i system. Vi behöver se till att transportsystemen totalt sett bidrar till en hållbar framtid där miljöpåverkan minskar, jobb och utveckling i hela landet garanteras, våra exportföretag ges goda möjligheter att transportera ut sitt gods, människor kan arbeta och pendla och vi får utökade arbetsmarknadsregioner.

Vilka åtgärder som krävs inom de olika transportslagen för att nå de långsiktiga målen måste man ta ställning till i ett systemtänkande. Därför vore det dumt att enbart titta på flyget och fråga sig vad flyget behöver specifikt. Det är inte flygets behov som är styrande. Det är vårt samhälles behov av hållbara transporter som är vägledande för regeringens transportpolitik.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 126 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Edward Riedl har frågat mig om det anförda föranleder något lagstiftningsinitiativ eller någon annan generell åtgärd från min sida. Frågan ska läsas mot bakgrund av att det estniska flygbolaget Avies, som innehar ett estniskt utfärdat driftstillstånd, varit involverat i ett antal incidenter i Sverige som utretts av Haverikommissionen.

Det internationella regelverket, utarbetat inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen, Icao, bygger på statens ansvar att garantera viss luftfartssäkerhet genom driftstillstånd och andra tillstånd. Lagstiftning kring driftstillstånd är gemensam inom EU. Fördelningen av ansvar och uppgifter mellan Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, Easa, och de nationella luftfartsmyndigheterna preciseras i det som kallas Easas grundförordning. En av hörnstenarna i den inre marknaden för lufttransporter är det ömsesidiga erkännandet av tillstånd utfärdade av andra medlemsländer. Utan det ömsesidiga erkännandet faller systemet.

Precis som Edward Riedl beskriver har Avies sitt driftstillstånd utfärdat i Estland. Estlands flygsäkerhetsmyndighet är därför behörig EU-myndighet att säkra att verksamheten bedrivs i enlighet med tillståndet. En av Easas kärnuppgifter är att genom standardisering säkerställa en gemensam nivå på genomförandet av lagstiftningen och i tillsynen av densamma i EU. Genom tillsyn av medlemsländernas myndigheter säkerställer Easa att myndigheterna uppfyller kraven, och om så inte är fallet, att åtgärder vidtas.

Lagstiftaren har också förutsett att det kan uppstå en situation när extraordinära åtgärder kan vara befogade. Av Easas grundförordning framgår att medlemsländerna, kommissionen och Easa ska samarbeta för att säkerställa genomförande av lagstiftningen. Vidare framgår ett krav på ömsesidigt erkännande men också en möjlighet för kommissionen att inleda ett ärende om att upphäva det ömsesidiga erkännandet för ett specifikt certifikat.

Transportstyrelsen har i det aktuella fallet vidtagit en mängd åtgärder som EU-rätten tillåter. Den har under 2014 bland mycket annat intensifierat kontakterna med den behöriga luftfartsmyndigheten i Estland och erbjudit den estniska myndigheten stöd i arbetet och begärt förstärkta tillsynsinsatser. För bolagets enda svenskregrerade flygplan har Transportstyrelsen dragit in luftvärdighetstillståndet. Utöver detta har Transportstyrelsen lyft frågan om allvarliga flygsäkerhetsbrister hos Avies i Easas flygsäkerhetskommitté. Jag noterar också att Easa i höstas genomförde en inspektion av den estniska myndigheten. Den följs nu upp och det är för tidigt att säga vad det kommer att resultera i. Det arbetet ägs och drivs av Easa.

EU-kommissionen har påbörjat en översyn av Easas grundförordning, där förslag väntas presenteras under året. Jag utesluter inte att regeringen i samband med översynen påtalar behovet av en tydligare lagstiftning om det utifrån Easas arbete skulle visa sig befogat.

Avslutningsvis vill jag betona att flygsäkerhet, ordning och reda på arbetsmarknaden och goda arbetsvillkor inom luftfartsområdet är en prioriterad fråga för den svenska regeringen.

*Svar på
interpellationer*

Anf. 127 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Att flyga är ett av de allra säkraste sätten att transportera sig på. Genom långvarigt internationellt samarbete har man säkerställt flygsäkerheten såväl i Sverige som i stora delar av världen. Ingen som sätter sig i ett passagerarflygplan i Sverige ska behöva vara orolig för sin säkerhet. Trots det gick den svenska Haverikommissionen i höstas ut med en varning till svenska flygpassagerare när det gällde att använda sig av ett flygbolag som den svenska staten har upphandlat trafik av. Det är givetvis helt oacceptabelt, och det är mot den bakgrunden jag har interPELLERAT infrastrukturministern.

Herr talman! Jag vill egentligen veta vilka olika typer av åtgärder statsrådet kan tänka sig att vidta för att komma till rätta med problematiken. Jag är lite besviken, men bara lite, för jag tycker att det svar som avgetts är lite för svagt. Det är helt enkelt lite för defensivt. Jag menar att det inom ramen för det europeiska samarbetet är möjligt att vara mer tydlig i sättet att framföra kritik. Jag påstår inte att det här är en rakt igenom enkel fråga. Jag tycker att ministern på ett relativt bra sätt i sitt svar redogjorde för en hel del av de utmaningar som finns på området.

Jag försöker inte förenkla debatten på något sätt, men jag skulle gärna vilja att ministern var lite mer kraftfull både i sin kritik av det inträffade och vad gäller det batteri av möjliga åtgärder som skulle kunna vidtas för att komma till rätta med problematiken.

Anf. 128 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Flygsäkerheten är som sagt en oerhört viktig fråga. Självklart ska den passagerare som sätter sig i ett flygplan i Sverige vara säker på att det är en säker resa man ger sig ut på. Därför finns det på flygområdet ganska många förordningar, regler och lagar som varje företag har att rätta sig efter.

Det som komplicerar det här ärendet är att vårt lands tillsynsmyndighet, Transportstyrelsen, inte har några befogenheter att ifrågasätta ett annat EU-lands tillstånd. Däremot har Transportstyrelsen, med de lagliga möjligheter som finns inom EU, vidtagit en lång rad åtgärder och på olika sätt påtalat den oro som finns i Sverige för företagets bristande säkerhetskultur samt på olika sätt försökt få den estniska myndigheten att vidta åtgärder. Man har också, i den mån man haft möjlighet att göra det, genomfört inspektioner, och man har väckt frågan i Easa, som ytterst är den EU-myndighet som skapar de regler som ska gälla inom EU-samarbetet vad beträffar flygsäkerhet.

Även om Edward Riedl tycker att svaret är svagt vill jag trots det påstå att Transportstyrelsen gjort mycket, ungefär så mycket som man har möjlighet att göra utan att bryta mot de EU-regler som finns vad gäller ömsesidigt beaktande av varandras tillstånd.

Nu pågår en diskussion inom Easa om det här och andra liknande fall borde leda till förändringar. Det arbetet kommer den svenska regeringen självfallet att följa med stort intresse. Vi kommer också att se om det finns ytterligare möjligheter att bevaka frågan eller få en lösning på de problem som finns. Jag ska tillägga att även Trafikverket inom sitt verksamhetsområde har fokus på den här frågan. Målsättningen är självklart att inga osäkra flygningar ska genomföras i svenskt luftrum.

Anf. 129 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag sa att jag tycker att delar av svaret är svagt. Jag tycker att det är lite för defensivt. Jag försökte också säga att jag tyckte att mycket av det ministern sa gav en korrekt beskrivning och att jag tror att det är farligt att förenkla debatten alltför mycket. Som jag sa är det inte enkelt.

Det finns mer att göra än att regeringen och regeringens företrädare, i det här fallet ministern, säger att man avser att bevaka frågan. Jag menar att man även kan ta initiativ och vara mer pådrivande. Till exempel skulle en fråga till ministern kunna vara: Har hon talat med sin estniske kollega, bilateralt, om de problem som vi ser finns? Finns det andra åtgärder ministern kan tänka sig att vidta för att komma till rätta med problematiken? Det är frågor som hon skulle kunna ge svar på i kammaren i kväll.

Har statsrådet pratat med sin kollega bilateralt om de problem som det här har inneburit? Kan statsrådet tänka sig andra åtgärder, som inte bara handlar om att bevaka och följa frågan utan också om att ta initiativ till att komma med lösningar eller förslag till lösningar?

Anf. 130 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det pågår ett arbete, som jag sa. Det är inte så att Sverige har intagit en passiv hållning i frågan. Tvärtom har det vidtagits åtgärder, och det pågår alltså ett arbete för att komma till rätta med detta. En åtgärd som naturligtvis är fullt rimlig är att lyfta frågan exempelvis vid de ministerrådsmöten och liknande som försiggår. Så länge det pågår ett arbete inom Eesa kan man dock ifrågasätta det lämpliga i att lyfta detta till ministerrådsnivå. Det kan nämligen föra med sig en del andra frågor. Men det pågår alltså ett arbete, och Eesa har tagit till sig frågan. Jag är också som minister i Sverige beredd att trycka på ytterligare om man inte når framgång den vägen. Jag är däremot inte beredd att sätta Sverige i en situation där vi utövar ministerstyre mot ett annat EU-lands myndigheter.

Anf. 131 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag vill för tydlighets skull säga att jag aldrig har menat att vi ska utöva påtryckningar på ett annat lands myndighet. Det jag försökte säga till ministern var att man kan prata med sina kolleger i andra länder bilateralt om frågeställningar som är av stor vikt för det egna landet. Det var det jag gjorde som medskick till ministern. Det handlar inte om något försök att ministerstyra i Estland.

Jag vill tacka ministern för svaret på frågorna och upprepa att det inte är enkla frågor och att det inte är rakt igenom givet exakt vilka lösningar man alltid ska ha. Jag vill därmed tacka för debatten, men i mitt medskick till ministern vill jag säga att man kan vara mer offensiv än att bara följa frågan. Ingen som sätter sig på ett flygplan i Sverige ska behöva frukta för sin egen säkerhet. Det bör vara allas vår gemensamma utgångspunkt när det gäller flygpolitiken i Sverige. Oavsett om vi är för eller mot flygskatter eller Bromma flygplats existens kan vi nog vara eniga om detta.

Anf. 132 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Om detta råder fullständig enighet. Trafiksäkerhet i allmänhet och kanske flygsäkerhet i synnerhet är prioriterade frågor för regeringen. Att vi följer frågan med stort intresse beror naturligtvis på att

vi vill säkerställa att vi inte ska behöva tveka när det är läge för ytterligare aktivitet från regeringens sida. Men det finns en ordning för hur den här typen av kontakter sker och på vilken nivå, och det pågår ett intensivt arbete på rätt nivå. Jag kommer noggrant att följa att det arbetet också ger önskvärt resultat.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 21 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skrivelse

2014/15:59 Riksrevisionens rapport om effektivitet i exportgarantisystemet

Redogörelser

2014/15:NL1 Verksamhetsredogörelse Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna 2014

2014/15:RAN1 Verksamhetsredogörelse Riksdagens ansvarsnämnd 2014

2014/15:RAR1 Verksamhetsredogörelse Riksdagens arvodesnämnd 2014

2014/15:RJ1 Styrelsen för Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfonds berättelse över fondens verksamhet och förvaltning under 2014

2014/15:RR2 Riksrevisionens redogörelse om revisionsberättelsen över Sveriges riksbanks årsredovisning 2014

2014/15:RS2 Riksdagsförvaltningens årsredovisning för verksamhetsåret 2014

2014/15:RS5 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till riksdagsstyrelsen

2014/15:ÖN1 Verksamhetsredogörelse Riksdagens överklagandenämnd 2014

Motion

med anledning av prop. 2014/15:57 Nya administrativa sanktioner på finansmarknadsområdet

2014/15:3036 av Ulla Andersson m.fl. (V)

§ 22 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 20 februari

2014/15:320 Uppåkra arkeologiska centrum

av *Anders Hansson* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2014/15:321 Framtidens svenskundervisning för invandrare

av *Roger Haddad* (FP)

till statsrådet Aida Hadzialic (S)

2014/15:322 Beskattning av gåvor till välgörenhet

av *Erik Andersson* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:323 FXM och ett transparent svenskt exportfrämjande

av *Lena Asplund* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:324 Regeringens beslut att avbryta flytten av DO till Rinkeby/Tensta

av *Erik Ullenhag* (FP)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2014/15:325 Varsel och jobb som försvinner

av *Katarina Brännström* (M)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:326 Ett längre arbetsliv

av *Katarina Brännström* (M)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:327 Sveriges hållning till Republiken Kina (Taiwan)

av *Hans Rothenberg* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

den 23 februari

2014/15:328 Krav på diagnos för att få stöd

av *Maria Stockhaus* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

den 25 februari

2014/15:329 Robustheten i det svenska telenätet

av *Erik Ottoson* (M)

till statsrådet Mehmet Kaplan (MP)

2014/15:330 Orimliga återbetalningskrav

av *Wiwi-Anne Johansson* (V)

till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2014/15:331 Politiska hänsyn vid utövandet av utnämningmakten i kultursektorn

av *Bengt Eliasson* (FP)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2014/15:332 Försäljning av Vattenfalls brunkolsverksamhet i Tyskland

av *Jens Holm* (V)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2014/15:333 Ratificering av ILO-konvention 169

av *Mia Sydow Mölleby* (V)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

den 26 februari

2014/15:334 Förbättrat klimat för entreprenörskap

av *Carl-Oskar Bohlin* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2014/15:335 Skärpta straff för inbrott

av *Edward Riedl* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:336 Barnkonsekvensanalys vid överskuldssättning

av *Lotta Johnsson Fornarve* (V)
till statsrådet Per Bolund (MP)

den 27 februari

2014/15:337 Ridsport som friskvård

av *Åsa Coenraads* (M)
till statsrådet Gabriel Wikström (S)

2014/15:338 Konsekvenser av förändringar i RUT-avdraget

av *Olof Lavesson* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

§ 23 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 20 februari

2014/15:249 Dåliga hyresvärdar

av *Nooshi Dadgostar* (V)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:250 Regeringens Arktispolitik och förhållandet till Ryssland

av *Sofia Arkelsten* (M)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:251 Intentionerna med Ostlänken

av *Betty Malmberg* (M)
till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:252 Cigarettpaketerna och yttrandefriheten

av *Maria Abrahamsson* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 23 februari

2014/15:253 Ekonomisk styrning och utvärdering av Försvarsmakten

av *Jan R Andersson* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:254 Etableringslotsar för nyanlända

av *Roger Haddad* (FP)
till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:255 Ökat våld i skolan

av *Christer Nylander* (FP)
till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

den 25 februari

2014/15:256 Flygövningar i Baltikum

av *Hans Wallmark* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:257 Konflikten i Syrien

av *Robert Halef* (KD)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:258 Åtgärder för att förhindra att flyktingbarn försvinner

av *Sofia Damm* (KD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:259 Sjuksköterskebristen

av *Lotta Finstorp* (M)
till statsrådet Helene Hellmark Knutsson (S)

2014/15:260 Internationell märkesdag mot kemiska vapen

av *Amineh Kakabaveh* (V)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:261 Anfalkampanjen 1988

av *Amineh Kakabaveh* (V)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:262 Mänskliga fri- och rättigheter i Venezuela

av *Kerstin Lundgren* (C)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

den 26 februari

2014/15:263 Att förbjuda skolor att införa betyg i åk 4

av *Katarina Brännström* (M)
till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2014/15:264 Alternativ till fas 3

av *Lars-Arne Staxäng* (M)
till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:265 Säkerheten på Ringhals kärnkraftverk med anledning av den planerade outsourcingen av den interna räddningstjänsten

av *Birger Lahti* (V)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2014/15:266 Feministisk utrikespolitik och hbtq-personers rättigheter

av *Hans Linde* (V)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

den 27 februari

2014/15:267 Skyddet av uzbekiska regimkritiker

av *Sofia Damm* (KD)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2014/15:268 Mänskliga rättigheter i Iran

av *Amineh Kakabaveh* (V)

den 2 mars

2014/15:269 Beskattning av FAME

av *Johan Hultberg* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:270 Tjällossningens effekt på Ådalsbanan

av *Lena Asplund* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

§ 24 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 23 februari

2014/15:200 Upphandling i samband med Ostlänken

av *Linda Snecker* (V)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

den 24 februari

2014/15:213 EU:s gemensamma asylagstiftning

av *Mikael Cederbratt* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 25 februari

2014/15:219 Socialförsäkringsfrågorna i årets budget

av *Johan Forssell* (M)

till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2014/15:223 Valutaköp

av *Krister Örnfjäder* (S)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2014/15:204 Effektivare transporter

av *Johan Hultberg* (M)

till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:241 Socialtjänstens ansvar för ensamkommande flyktingbarn

av *Barbro Westerholm* (FP)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2014/15:222 Småskalig vattenkraft

av *Cecilia Widegren* (M)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:221 Sveriges stöd till fossila investeringar

av *Hans Linde* (V)

till statsrådet Isabella Lövin (MP)

2014/15:225 Enskildas inflytande över val av hjälpmedel
av *Bengt Eliasson* (FP)
till statsrådet Åsa Regnér (S)

Prot. 2014/15:65
3 mars

2014/15:227 Ersättning till nämndemän

av *Mattias Ottosson* (S)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2014/15:228 Kränkningar av svenskt luftrum

av *Hans Wallmark* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:230 Säkerhetsstrategi och global strategi för EU

av *Hans Wallmark* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:229 Försvars- och utrikesdepartementens syn på flygövning

av *Hans Wallmark* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:232 Regeringens åtgärder med anledning av Postuppropet

av *Emma Wallrup* (V)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2014/15:234 Regleringsbrevet för Inspektionen för socialförsäkringen

av *Johan Forssell* (M)

till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2014/15:233 Regleringsbrevet för Pensionsmyndigheten

av *Johan Forssell* (M)

till socialförsäkringsminister Annika Strandhäll (S)

2014/15:235 Militära övningar med Nato i Baltikum

av *Isabella Hökmark* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:236 Långa väntetider till äldreboende

av *Margareta Cederfelt* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2014/15:237 Regeringens bilaterala dialog med Kuba

av *Maria Weimer* (FP)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:239 UNHCR:s kvotflyktingssystem

av *Mikael Cederbratt* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 26 februari

2014/15:242 Migrationsverkets ansvar för ensamkommande flyktingbarn

av *Emma Carlsson Löfdahl* (FP)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 27 februari

2014/15:220 Ansvaret för integrationsfrågor i regeringen

av *Lars-Arne Staxäng* (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

den 2 mars

2014/15:243 Polisens ansvar för försvunna barn

av *Johan Pehrson* (FP)
till statsrådet *Anders Ygeman* (S)

2014/15:240 Statliga jobb och upphandling i hela landet

av *Jasenko Omanovic* (S)
till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)

2014/15:238 Statsanställd och förtroendevald

av *Jasenko Omanovic* (S)
till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)

§ 25 Kammaren åtskildes kl. 21.03.

Förhandlingarna leddes
av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med § 9
anf. 38 (delvis),
av talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.57,
av tredje vice talmannen därefter till och med § 17 anf. 105 (delvis) och
av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 3 Anmälan om subsidiaritetsprövning	1
§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	6
§ 6 Ärenden för bordläggning	6
§ 7 Svar på interpellation 2014/15:269 om säkerhetspolitiskt råd på Regeringskansliet	7
Anf. 1 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	7
Anf. 2 HANS WALLMARK (M)	7
Anf. 3 ANDREAS NORLÉN (M)	8
Anf. 4 HILLEVI LARSSON (S)	9
Anf. 5 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	10
Anf. 6 HANS WALLMARK (M)	11
Anf. 7 ANDREAS NORLÉN (M)	12
Anf. 8 HILLEVI LARSSON (S)	13
Anf. 9 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	13
Anf. 10 HANS WALLMARK (M)	14
Anf. 11 Statsminister STEFAN LÖFVEN (S)	15
§ 8 Svar på interpellation 2014/15:263 om vargpolitiken	15
Anf. 12 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	15
Anf. 13 DANIEL BÄCKSTRÖM (C)	16
Anf. 14 LARS TYSKLIND (FP)	17
Anf. 15 EMMA NOHRÉN (MP)	18
Anf. 16 ULF BERG (M)	19
Anf. 17 ANDERS AHLGREN (C)	19
Anf. 18 ÅSA COENRAADS (M)	21
Anf. 19 ISAK FROM (S)	22
Anf. 20 LOTTA OLSSON (M)	23
Anf. 21 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	23
Anf. 22 DANIEL BÄCKSTRÖM (C)	24
Anf. 23 LARS TYSKLIND (FP)	25
Anf. 24 EMMA NOHRÉN (MP)	26
Anf. 25 ULF BERG (M)	26
Anf. 26 ANDERS AHLGREN (C)	27
Anf. 27 ÅSA COENRAADS (M)	27
Anf. 28 ISAK FROM (S)	28
Anf. 29 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	28
Anf. 30 DANIEL BÄCKSTRÖM (C)	29
Anf. 31 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	29

§ 9 Svar på interpellation 2014/15:264 om skogsnäringens konkurrenskraft	30
Anf. 32 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	30
Anf. 33 ULF BERG (M)	31
Anf. 34 STINA BERGSTRÖM (MP)	31
Anf. 35 STEN BERGHEDEN (M)	32
Anf. 36 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	33
Anf. 37 ULF BERG (M)	34
Anf. 38 STINA BERGSTRÖM (MP)	35
Anf. 39 STEN BERGHEDEN (M)	35
Anf. 40 JOHAN HULTBERG (M)	36
Anf. 41 ISAK FROM (S)	36
Anf. 42 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	37
Anf. 43 ULF BERG (M)	38
Anf. 44 JOHAN HULTBERG (M)	39
Anf. 45 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	39
§ 10 Svar på interpellation 2014/15:268 om skogsnäringens roll i klimatomställningen	39
Anf. 46 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	39
Anf. 47 JOHAN HULTBERG (M)	41
Anf. 48 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	41
Anf. 49 JOHAN HULTBERG (M)	42
Anf. 50 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	43
Anf. 51 JOHAN HULTBERG (M)	43
Anf. 52 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	44
§ 11 Svar på interpellation 2014/15:278 om livsmedelsstrategin	44
Anf. 53 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	44
Anf. 54 STEN BERGHEDEN (M)	45
Anf. 55 STINA BERGSTRÖM (MP)	46
Anf. 56 ULF BERG (M)	47
Anf. 57 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	48
(forts.)	48
Ajournering	49
Återupptagna förhandlingar	49
§ 11 (forts.) Svar på interpellation 2014/15:278 om livsmedelsstrategin	49
Anf. 58 STEN BERGHEDEN (M)	49
Anf. 59 ULF BERG (M)	50
Anf. 60 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	50
Anf. 61 STEN BERGHEDEN (M)	51
Anf. 62 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	52
§ 12 Svar på interpellation 2014/15:292 om regelförenklingsarbetet för de gröna näringarna	53
Anf. 63 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	53
Anf. 64 KRISTINA YNGWE (C).....	54
Anf. 65 JÖRGEN WARBORN (M).....	55
Anf. 66 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S).....	55

Anf. 67 KRISTINA YNGWE (C)	56
Anf. 68 JÖRGEN WARBORN (M)	57
Anf. 69 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	57
Anf. 70 KRISTINA YNGWE (C)	58
Anf. 71 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	59
§ 13 Svar på interpellation 2014/15:312 om skatte- och kostnadshöjningar för svenskt lantbruk	59
Anf. 72 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	59
Anf. 73 ESKIL ERLANDSSON (C)	60
Anf. 74 ANDERS FORSBERG (SD)	61
Anf. 75 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	61
Anf. 76 ESKIL ERLANDSSON (C)	62
Anf. 77 ANDERS FORSBERG (SD)	62
Anf. 78 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	63
Anf. 79 ESKIL ERLANDSSON (C)	63
Anf. 80 Statsrådet SVEN-ERIK BUCHT (S)	64
§ 14 Svar på interpellation 2014/15:235 om möjlighet för tyngre och längre fordon att färdas på det svenska vägnätet	64
Anf. 81 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	64
Anf. 82 ANDERS ÅKESSON (C)	65
Anf. 83 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	66
Anf. 84 EDWARD RIEDL (M)	67
Anf. 85 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	67
Anf. 86 ANDERS ÅKESSON (C)	68
Anf. 87 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	69
Anf. 88 EDWARD RIEDL (M)	69
Anf. 89 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	70
Anf. 90 ANDERS ÅKESSON (C)	70
Anf. 91 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	71
§ 15 Svar på interpellation 2014/15:248 om regler kring gränsöverskridande skoterkörning	71
Anf. 92 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	71
Anf. 93 EDWARD RIEDL (M)	72
Anf. 94 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	72
Anf. 95 EDWARD RIEDL (M)	72
Anf. 96 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	72
Anf. 97 EDWARD RIEDL (M)	73
§ 16 Svar på interpellation 2014/15:251 om efterlevnad av svaveldirektivet	73
Anf. 98 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	73
Anf. 99 BORIANA ÅBERG (M)	73
Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	74
Anf. 101 BORIANA ÅBERG (M)	75
Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	76
Anf. 103 BORIANA ÅBERG (M)	76
Anf. 104 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	77
§ 17 Svar på interpellation 2014/15:257 om Norra stambanan	77
Anf. 105 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	77

Anf. 106 ÅSA LINDESTAM (S).....	78
Anf. 107 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	79
Anf. 108 ÅSA LINDESTAM (S).....	80
Anf. 109 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	81
Anf. 110 ÅSA LINDESTAM (S).....	81
Anf. 111 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	82
§ 18 Svar på interpellation 2014/15:261 om Förbifart	
Stockholms planläggning av tunnlar.....	82
Anf. 112 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	82
Anf. 113 EMMA WALLRUP (V).....	83
Anf. 114 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	84
Anf. 115 EMMA WALLRUP (V).....	85
Anf. 116 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	86
Anf. 117 EMMA WALLRUP (V).....	86
Anf. 118 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	86
§ 19 Svar på interpellation 2014/15:274 om flygstrategi	
.....	87
Anf. 119 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	87
Anf. 120 EDWARD RIEDL (M)	87
Anf. 121 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	88
Anf. 122 EDWARD RIEDL (M)	88
Anf. 123 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	89
Anf. 124 EDWARD RIEDL (M)	90
Anf. 125 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	90
§ 20 Svar på interpellation 2014/15:275 om flygsäkerhet	
.....	91
Anf. 126 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	91
Anf. 127 EDWARD RIEDL (M)	92
Anf. 128 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	92
Anf. 129 EDWARD RIEDL (M)	93
Anf. 130 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	93
Anf. 131 EDWARD RIEDL (M)	93
Anf. 132 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	93
§ 21 Bordläggning	
.....	94
§ 22 Anmälan om interpellationer	
.....	94
§ 23 Anmälan om frågor för skriftliga svar	
.....	96
§ 24 Anmälan om skriftliga svar på frågor	
.....	98
§ 25 Kammaren åtskildes kl. 21.03.	
.....	100

Tryck: Elanders, Vällingby 2015