

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 1 april justerades.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2019/20:32 för onsdagen den 15 april i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från socialutskottet.

§ 3 Anmälan om granskningsrapport

Talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen och överlämnats till finansutskottet:
RiR 2020:11 Tillväxthämmande incitament i den kommunala inkomstutjämnningen?

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2019/20:124 till skatteutskottet

2019/20:154 till försvarsutskottet

2019/20:156 till miljö- och jordbruksutskottet

Skrivelse

2019/20:104 till finansutskottet

Redogörelse

2019/20:RR4 till finansutskottet

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Finansutskottets betänkanden

2019/20:FiU33 Ett nytt konto- och värdefackssystem

2019/20:FiU39 Riksrevisionens rapport om det kommunala utjämnings-
systemet

Civilutskottets betänkande

2019/20:CU12 Ersättningsrätt och insolvensrätt

Utrikesutskottets betänkanden

2019/20:UU9 Nedrustningsfrågor

2019/20:UU12 Interparlamentariska unionen (IPU)

Utbildningsutskottets betänkande

2019/20:UbU14 Vuxenutbildning

*Undantag från
plan- och bygglagen
vid spridning av en
samhällsfarlig sjukdom*

§ 6 Undantag från plan- och bygglagen vid spridning av en samhällsfarlig sjukdom

Civilutskottets betänkande 2019/20:CU27

Undantag från plan- och bygglagen vid spridning av en samhällsfarlig
sjukdom (prop. 2019/20:152)
föredrogs.

Anf. 1 IDA DROUGGE (M):

Herr talman! Detta är en proposition från regeringen om att regeringen vill kunna meddela föreskrifter om vissa tidsbegränsade undantag från plan- och bygglagen, PBL, för att man i spåren av covid-19 ska kunna tillgodose tillfälliga behov av fältsjukhus, tältbyggnader och andra lokaler så att sjukvården kan hantera och möta en sådan kris.

Detta är mycket rimligt, anser vi. Vi från Moderaterna står till fullo bakom det.

Vi önskar att samma möjlighet till undantag från plan- och bygglagen skulle kunna ges även för kommunal omsorgsverksamhet. Tyvärr har alldeles för många som bor på äldreboenden smittats. Det är tyvärr inte helt otänkbart – det finns snarare en ganska stor risk – att man även inom den kommunala omsorgsverksamheten därför skulle behöva nya tillfälliga lokaler. Det skulle kunna handla om att man behöver utrymma och evakuera delar av eller hela boenden. Då vill vi att denna möjlighet även ska finnas för kommunerna.

Jag tror att vi alla kan hålla med om att det vore ytterst olyckligt om byggregler skulle stå i vägen när det gäller att hjälpa och skydda utsatta riskgrupper i samhället i denna kris. Det ska också nämnas att även Sveriges Kommuner och Regioner har lyft upp behovet av detta.

Med anledning av det vill jag yrka bifall till vår reservation om ett tillkännagivande om att regeringen snarast ska återkomma med ett förslag som omfattar även den kommunala omsorgen.

Anf. 2 LEIF NYSMED (S):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i CU27.

Sverige och omvärlden befinner sig i en mycket svår situation och måste planera för extraordinära åtgärder med anledning av den pandemi som utbröttet av sjukdomen covid-19 utgör.

Det ökade vårdbehovet ger upphov till en akut brist på vårdplatser, inklusive bårhusplatser och andra funktioner som behövs för att bedriva vård. Med bristen uppstår ett behov av att tillfälligt skapa ytterligare platser, exempelvis genom fältsjukhus eller genom att ta lokaler i anspråk som normalt inte används för detta ändamål.

Inom hälso- och sjukvården uppstår även ett behov av att kunna identifiera vilka som bär på sjukdomen för att undvika att andra patienter och personal blir smittade. Även sådana behov kan leda till att det behövs tillfälliga lösningar, exempelvis mottagningstält för provtagning eller för en första medicinsk bedömning i anslutning till en akutmottagning.

Därför anser vi att det är rimligt att det i PBL förs in ett normgivningsbemyndigande om att regeringen ska få meddela föreskrifter om tidsbegränsade undantag från vissa krav och andra bestämmelser i PBL om spridningen av en samhällsfarlig sjukdom innebär en påtaglig risk för att lokalerna för hälso- och sjukvård inte räcker till och om det behövs för att nödvändiga åtgärder snabbt ska kunna vidtas.

Herr talman! Vi socialdemokrater ställer oss bakom, precis som ett enigt utskott, regeringens förslag till ändring i plan- och bygglagen. Ändringen innebär att regeringen får meddela föreskrifter om undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen om spridningen av en samhällsfarlig sjukdom innebär en påtaglig risk.

Undantagen från plan- och bygglagen får avse bestämmelser om bygglov, rivningslov och marklov samt kraven på att hänsyn ska tas till vissa allmänna intressen. Det ska även vara möjligt att göra undantag från plan- och bygglagens krav på tomter, allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader samt vissa bestämmelser om genomförandet av bygg-, rivnings- och markåtgärder.

Proportionalitet ska gälla för föreskrifterna om undantag i förhållande till de intressen som de undantagna bestämmelserna avser att skydda och främja. Undantagen får endast gälla under en begränsad tid.

Herr talman! När det gäller den motion som behandlas i betänkandet ställer vi socialdemokrater oss bakom utskottets ställningstagande: att ett eventuellt behov av att uppföra tillfälliga hälso- och sjukvårdslokaler, såsom fältsjukhus och mottagningstält för provtagning, i anslutning till kommunal omsorgsverksamhet omfattas av den nya regleringen.

När det gäller sådana tillfälliga byggnader som kan komma att behövas inom den kommunala omsorgen och som inte avser hälso- och sjukvård saknas det beredningsunderlag för att utvidga bemyndigandet till att även omfatta dessa. Dock utesluter inte regeringen att det framöver kan finnas behov av ytterligare åtgärder för att omhänderta de synpunkter som har framförts av några remissinstanser i denna fråga. Vi förutsätter därför att

Prot. 2019/20:109
22 april

*Undantag från
plan- och bygglagen
vid spridning av en
sambandsfarlig sjukdom*

regeringen följer frågan och tar de initiativ som kan behövas på området. Det finns därmed inte behov av något tillkännagivande till regeringen. Motionsyrkandet bör därför avslås.

Herr talman! Jag vill återigen yrka bifall till utskottets förslag i CU27.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 15.)

§ 7 Genomförande av ändringar i yrkesförorddirektivet

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU10

Genomförande av ändringar i yrkesförorddirektivet (prop. 2019/20:112) föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut fattades under § 15.)

Energipolitik

§ 8 Energipolitik

Näringsutskottets betänkande 2019/20:NU14

Energipolitik

föredrogs.

Anf. 3 HELENE HELLMARK KNUTSSON (S):

Herr talman! I dag debatterar vi näringsutskottets betänkande NU14 *Energipolitik*. I betänkandet behandlas ett nittiotal yrkanden från allmänna motionstiden, och det finns 25 reservationer.

Först vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandets alla delar förutom avsnittet om småskalig vattenkraft. Där har S, MP och V en gemensam reservation, nr 11, som jag yrkar bifall till. Jag yrkar avslag på övriga motioner.

Herr talman! För 150 år sedan började Sverige elektrifieras. Fotogenlampor byttes ut mot glödlampor. Vedspisar byttes ut mot elspisar. Sverige var faktiskt ett av de första länderna i världen där praktiskt taget alla hushåll elektrifierades. Min egen morfar var en del av det här. Som vattenkraftsbyggare bidrog han till att elektrifiera små byar i Jämtland. Det var också så han träffade min mormor, så man kan säga att elektrifieringen även bidrog till att jag står här nu.

Nu står vi på tröskeln till nästa generations elektrifiering. Vi ställer om transportsystemet. Vi är redan på god väg. Snabbare än vi tror kommer personbilsflottan att vara eldriven, och vi kommer att se samma utveckling i de delar av industrin som ännu inte har elektrifierats.

I stålproduktionen i Sverige, som i dag är en av våra absolut största utsläppskällor av koldioxid, är Hybritinitiativet ett lysande exempel. Det går ut på att göra fossilfritt stål med en vätgasbaserad produktion, vilket kan sänka Sveriges koldioxidutsläpp med hela 10 procent. SSAB ska erbjuda det första fossilfria stålet till marknaden redan 2026.

Vi ser också att cementindustrin har tagit fram en vision om att klara cementtillverkning utan koldioxidutsläpp till 2030, vilket motsvarar 5 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Detta kommer att innebära stora konkurrens fördelar samtidigt som det minskar utsläppen.

Vi socialdemokrater är ett klimat- och välfärdsparti, och vi är mycket glada för den här utvecklingen med en klimatomställning som bidrar till nya jobb och nya skatteintäkter som kan säkra vår välfärd och vårt välstånd. För att klara detta behöver vi en stabil energipolitik som andas framtidstro och tillförsikt. Enerkipolitiken syftar till att skapa förutsättningar för en långsiktigt säker och hållbar energiförsörjning till konkurrenskraftiga priser, vilket kan ge nya jobb, nya företag och ökad export.

Herr talman! Mycket av energipolitiken handlar om produktion och distribution av el. Frågan är då om vi har tillräckligt med el. Det korta svaret är ja, men det är naturligtvis mer komplicerat än så.

Förra året producerades 163 terawattimmar el. Det är nästan lika mycket som Svenska kraftnät har i sin långtidsprognos för elbehovet 2040. Sverige nettoexporterade 26 terawattimmar el under 2019, vilket är alla tiders rekord.

Vi har ingen elbrist i Sverige. Vi har ett stort elöverskott, och den el som vi importerar vid topparna är mest norsk vattenkraft. Vi knyter nu ihop vårt elsystem med andra länder för att vi ska få en så effektiv användning av elen som möjligt.

En av anledningarna till den positiva utvecklingen är att det poppar upp nya vindkraftverk som tussilago under våren. Det handlar om investeringar på hela 90 miljarder kronor i ny vindkraft fram till 2021.

En annan anledning är det kraftfulla solcellsstödet som gjort att en solcellsrevolution pågår i landet. Kostnaderna för förnybar el från vind och sol minskar för varje år.

Herr talman! Vad behöver vi då göra? Först och främst ska vi hålla fast vid de mål som vi är överens om. Sverige ska vara världens första fossilfria välfärdsländ. Elproduktionen ska vara 100 procent förnybar till 2040, och Sverige ska senast 2045 inte ha några nettoutsläpp.

Vi behöver påminnas om att målen inte är stoppdatum som förbjuder kärnkraft. De innebär inte heller en stängning av kärnkraft med politiska beslut. Vi behöver en konkurrenskraftig kraft- och fjärrvärmesektor för att klara de regionala kapacitetsutmaningarna för el- och värmeförsörjningen, och vi behöver en god möjlighet att nyttja råvaror från skog och jordbruk för produktion av biodrivmedel.

Vi behöver också ta till vara hållbara energigaser, som på sikt kommer att spela en allt större roll i energimixen. Biogasutredningen är nu på remiss, och det ska bli mycket intressant att se vad remissinstanserna svarar.

Vattenkraften svarar för nästan hälften av den svenska elproduktionen och är bara av det skälet en mycket viktig del av det svenska kraftsystemet. Men vi behöver moderna miljökrav på vattenkraften där prövningssystemet inte är onödigt administrativt och ekonomiskt betungande för den enskilde i förhållande till miljönyttan.

En nationell plan för genomförande av miljökrav på vattenkraft bereds inom Regeringskansliet. Därför anser vi inte att det finns skäl för riksdagen att bifalla de förslag som finns i motioner som handlar om den småskaliga vattenkraftens villkor.

De övergripande mål som riksdagen har fastslagit innebär att energipolitiken ska syfta till att förena ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet samt att den svenska energipolitiken bygger på samma tre grundpelare som energisamarbetet i EU.

Med de mål som riksdagen har fastställt ges långsiktiga förutsättningar för energipolitiken att skapa villkor för en effektiv och hållbar energianvändning och en kostnadseffektiv svensk energiförsörjning med låg negativ påverkan på hälsa, miljö och klimat som ska underlätta omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle.

Vi behöver också öka överföringskapaciteten i elnätet från nord till syd. Det måste bli enklare att bygga elnät i Sverige. Anslutningskostnaden för havsbaserad vindkraft ska avskaffas.

Vi behöver producera mer el närmare konsumenterna, och det ska vara enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi för eget bruk, till exempel solceller och solvärme.

Det gläder mig att regeringen också har påpekat vikten av att bryta fossilberoendet i transportsektorn. Ökad elektrifiering kommer att vara en viktig komponent i omställningen till nettonollutsläpp både i transportsektorn och inom industrin, och regeringen avser att ta fram en nationell strategi för elektrifiering med anledning av detta.

Vi behöver även fokusera på forskning och utveckling inom energiproduktion, och vi ser fram emot regeringens energiforskningsproposition som planeras till senare i år.

Herr talman! När Sverige elektrifierades för 150 år sedan präglades samhället av framtidstro. Nu ska vi göra det igen. Vi har världens bästa förutsättningar att klara det. Vi har stor tillgång till förnybar energi. Vi har en energibransch som ligger i framkant.

Vi kommer dock att behöva hjälpas åt, för jag är övertygad om att om ett litet land ska klara stora utmaningar krävs det att vi arbetar tillsammans. (Applåder)

Anf. 4 LOTTA OLSSON (M):

Herr talman! Vi ska nu debattera näringsutskottets motionsbetänkande om energipolitik. Jag vill börja med att yrka bifall till reservationen under punkt 2.

Den energipolitiska inriktningen är grunden för en bra energipolitik. Utan tydliga mål är det svårt för en så resurskrävande sektor att planera för sin verksamhet – en sektor som dessutom har långa ledtider från plan till att investeringarna är genomförda och som är så avgörande för vår samhällsutveckling.

Herr talman! Sverige har historiskt sett varit ett land som har varit bra på att ta fram den energi som behövs när den behövs, dessutom till en rimlig kostnad. När vi tittar tillbaka kan vi se att det har inneburit stora uppoffringar för många för att möjliggöra detta.

Att det finns en tydlig färdriktning framåt för vår energipolitik är också viktigt för alla nyinvesteringar i landet. Många av de nya industrierna som växer fram har ett stort behov av datorkapacitet som kräver mycket energi. Här har Sverige varit ett attraktivt land att investera och lägga verksamhet i, och det måste vi vara även fortsättningsvis. Bara så kan vi säkra jobb och vår välfärd.

Nu har vi inte längre en bred samsyn på hur den energipolitiska inriktningen ska se ut, något vi från moderat håll beklagar. En energipolitisk inriktning behöver vara brett förankrad och också hålla över tid. Den behöver också vara förankrad i tiden med avseende på hur vi på bästa sätt får tillgång till den energi vi behöver när vi behöver den och hur energi tas fram med minsta möjliga klimatpåverkan.

Därför anser vi moderater att vi behöver en ny, bred parlamentarisk energikommission.

Både vi och OECD:s experter är övertygade om att vi inte kan nå våra klimatmål utan en stor del kärnkraft i vårt energisystem. För att klara klimatutmaningen behöver vi omformulera våra tidigare mål till mål med 100 procent fossilfri energi i stället för 100 procent förnybar energi.

Herr talman! Tyvärr är inte alla riksdagspartier lika övertygade. Vårt mål är 100 procent fossilfri energi; något annat mål kan vi inte med gott samvete sätta. Bara så kan vi ställa om samhället till ökad elektrifiering och därmed klara ett konkurrenskraftigt välfärdssamhälle som inte är beroende av fossil energi.

Vår konkurrenskraft och vår energipolitik är sammankopplad med vårt välfärdssamhälle. För ett så exportberoende land som Sverige, med stor del av sin industri i mycket energikrävande sektorer, är energipolitiken helt avgörande. Bara genom en god energi- och industripolitik kan vi erbjuda våra samhällsmedborgare en välfärd vi kan känna oss trygga med. I orostider som dessa ser vi också att god samhällsekonomi är grunden för att vi ska kunna erbjuda landets befolkning den vård som behövs. Allt hänger ihop.

Vi moderater är i dag mycket glada över att vi fått en majoritet för ett tillkännagivande till regeringen med anledning av motionsyrkandet om småskalig vattenkraft. Ett enigt utskott ser värdet i den småskaliga vattenkraften och vad som behöver göras för att på bästa sätt värna den. Här behövs reformer med ett bra regelverk, ett regelverk som värnar äganderätten och där miljöåtgärderna har rimliga kostnader. Det är ett viktigt tillkännagivande för vår småskaliga vattenkraft men också för vår beredskapsförmåga vad avser energi och vattentillgång. Det är dessutom en viktig principiell fråga vad avser äganderätten till de små vattenkraftverken, som många gånger har en månghundraårig historia.

Herr talman! Kraftvärme, fjärrvärme och restvärme är områden som i svensk energipolitik blivit styvmoderligt behandlade. Det är resurser som finns men som trots detta inte används fullt ut. Det är inte rimligt att vi satsar stora resurser på att tillverka värmeenergi när det redan finns sådan som inte används. Det är värme från kylning av kärnkraftverk och eldning av sopor men också värme som förspills när man kyler exempelvis datahallar. Det är tydligt att vi behöver använda den energi som redan finns.

Herr talman! Vi har massor av energiformer som vi faktiskt inte använder fullt ut. En sådan är biogasen, en gas som dessutom ofta är en ren biprodukt från vår avfallshantering och vårt jordbruk. Det vore, anser vi, av stort värde om vi kunde använda denna restprodukt på ett strategiskt bättre sätt.

Konkurrensen är i dag snedvriden. Det är inte rimligt att svensk gas ska konkurreras ut av exempelvis dansk gas. Danmark har ett annat statligt styrsystem trots att båda länderna är EU-medlemmar. Vi skyller alltför ofta på EU då vi inte möjliggör egen produktion. Här krävs en harmonisering.

Herr talman! Kunskap är grunden för all utveckling. Det är därför forskningen är så viktig för oss. Vi behöver forska mer på energiområdet och ta bort de tabun som kärnkraftsforskningen varit belagd med. Kärnkraft är den energiform som rätt använd kan ge energi då vi behöver den och i tillräcklig mängd. Men vi behöver också forskning på andra områden.

Anf. 5 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Herr talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till reservation 4 i betänkandet.

Som en följd av den pandemi som snabbt spridit sig står Sverige och världen mitt i en kris som saknar motstycke i modern tid. Energipolitik, som vi här debatterar, är i en sådan situation en förutsättning för att samhällsviktiga funktioner ska kunna fungera och för att vi ska ha en energiförsörjning som fungerar även i dessa tider.

De flesta tar nog för givet att el och energi alltid ska finnas tillgängligt när det behövs på samma sätt som vi förväntar oss att det alltid ska finnas vatten i kranen när vi ska spola, hemma eller på annat håll.

Märkligt nog finns det ingen som har det långsiktiga ansvaret för energiförsörjningen och leveranssäkerheten i Sverige. Det är i stället allas ansvar. Fortfarande finns det heller inget mål för leveranssäkerheten. Det är kanske inget som förvånar, då Sveriges beredskap överlag inte har imponerat på något sätt. Däremot är detta en av de frågor där riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att Sverige ska införa ett sådant mål, vilket skedde för drygt ett år sedan. Trots det har det ännu inte hänt någonting i frågan, vilket är beklagligt.

Ett annat område där utvecklingen är beklaglig är den småskaliga vattenkraften. Under förra mandatperioden riktades ett tillkännagivande till regeringen om förutsättningarna för den småskaliga vattenkraften. Läget då var extremt akut, till följd av de omfattande om- och nyprovningar som man då var utsatt för.

Detta ledde till att ny lagstiftning på området togs fram. Den såg ut att kunna lösa de flesta av problemen och kunde antas med bred majoritet i riksdagen. I betänkandet fanns också det tydliga ingångsvärdet från riksdagen att den småskaliga vattenkraften är viktig.

Tyvärr har det varit uppenbart att det fortfarande finns problem med det som kommit att utvecklas till vad man kan likna vid tjänstemannaaktivism på berörda myndigheter, där man inte lägger vikt vid den breda politiska kraft som finns bakom vart vi är på väg i detta arbete. Man försöker undkomma den starka politiska viljan och enigheten om den reformerade lagstiftning som röstades igenom här.

Det är därför glädjande att en majoritet i utskottet bestående av Sverigedemokraterna, Moderaterna, Centerpartiet, Kristdemokraterna och Liberalerna nu återigen tydligt deklarerar att den småskaliga vattenkraften är betydelsefull för det svenska energisystemet. Det är uppenbarligen något som behöver lyftas fram.

Vi riktar även ett nytt tillkännagivande till regeringen om att inriktningen för det fortsatta arbetet med att reformera vattenlagstiftningen och vattenförvaltningen ska ske i syfte att värna den småskaliga vattenkraften.

Herr talman! I och med detta betänkande blir det ännu tydligare att det finns två block inom energipolitiken. Det gäller främst synen på huruvida

man ska inkludera eller exkludera kärnkraften i det långsiktiga arbetet för att nå fossilfrihet.

Om det ska finnas bred uppslutning kring energipolitiken och dess målbild är det uppenbart att det behövs en ny parlamentarisk energikommission för att nå fram till det. Den var av allt att döma inte tillräckligt bred vid föregående tillfälle.

I betänkandet finns ett förslag från Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna om att en ny energikommission borde tillsättas. Det är dock något som en majoritet i utskottet motsätter sig. Man framhåller att man anser att de energipolitiska förutsättningarna inte har förändrats på ett sådant sätt under de senaste två åren att det i nuläget är motiverat att tillsätta en ny parlamentariskt sammansatt energikommission.

Man har uppenbarligen missat vad som hände i inledningen av mandatperioden. Då hade den befintliga överenskommelsen stöd av 239 ledamöter här i kammaren, vilket utgjorde en majoritet. Men sedan dess har Moderaterna och Kristdemokraterna lämnat överenskommelsen. Den har nu stöd av endast 147 ledamöter, vilket är en minoritet. Detta har lett till att det i en rad olika frågor inte finns någon bred majoritet åt något håll, vilket i sin tur har föranlett flera tillkännagivanden till regeringen.

Före pandemin gick det också en knivskarp gräns i riksdagen, där endast ett mandat skiljer de olika energipolitiska blocken åt. Det innebär att de två vildar som finns i riksdagen, vilka tidigare tillhörde Vänsterpartiet och Liberalerna, har möjlighet att direkt eller indirekt avgöra stora och viktiga frågor för vår energiförsörjning. Det är en ordning som är fullständigt orimlig.

Initiativ borde omgående tas för att söka en bred överenskommelse. Tyvärr saknas det stöd för en sådan ordning, då regeringspartierna jämte Vänsterpartiet och Centerpartiet uppenbarligen är nöjda med nuvarande ordning. Vi skulle vilja se att man tar krafttag för att komma till rätta med detta.

Anf. 6 RICKARD NORDIN (C):

Herr talman! Vi står i en brytpunkt i svensk energihistoria. Elpriserna är rekordlåga. Elproduktionen har byggts ut rekordmycket de senaste åren. Det har antagligen ingenstans i världen de senaste decennierna byggts så mycket elproduktion per capita som det gjorts med framför allt svensk vindkraft mellan 2007 och 2017, och då är inte ens de senaste årens utveckling medräknad. Vindkraften har blivit ett produktionsslag att räkna med i stor skala och har redan vid flera tillfällen passerat kärnkraften i fråga om produktion. Inom något år väntas detta ske också på årsbasis. Detta är en välkommen utveckling, inte framför allt för att det handlar om vindkraft utan för att det kan ske på marknadsmässiga villkor.

Vi står i en brytpunkt även rent tekniskt. Nya tekniker skapar nya möjligheter som inte fanns för bara ett par år sedan. Användarflexibilitet, energilagring i annat än vattenkraftsmagasin, snabb frekvensreglering och annat dyker upp och stöper om marknaden och systemet.

Teknikutvecklingen är fenomenal. Det har aldrig varit så billigt att bygga solel eller vindkraft som i dag. Ny solel konkurrerar faktiskt på många håll i världen ut befintlig kolkraft. Det är fantastiskt när vi kan plocka bort det fossila och ersätta det med klimatsmart produktion på

marknadsmässiga villkor, precis på samma sätt som när vi bygger vindkraft i Sverige. Om el och energi med en marginalkostnad som går mot noll kan vara något som vi i framtiden inte behöver hushålla med går vi mot helt nya, revolutionerande möjligheter och förutsättningar som vi kan hantera annorlunda än vi behöver göra i dag på grund av klimatförändringar.

De rekordlåga elpriser som jag nämnde i början har sin grund i ett samspel mellan det våtår som har varit, en mild vinter, bra vindar och covid-19. El handlas nu för bara några öre per kilowattimme, och priset hade faktiskt varit ännu lägre, inte minst i södra Sverige, om Svenska kraftnät fått igång den försenade elkabeln Sydvästlänken. Det är ett monumentalt misslyckande för Svenska kraftnät att bygget inte har kommit igång, vilket drabbar södra Sverige kraftigt.

Nu finns dock också möjligheter och tillfälle att nyttja dem. De tillfällena som uppenbarar sig ska vi ta vara på. Winston Churchill sa: Never waste a good crisis. Vi kan bygga ett system som är bättre, effektivare och billigare än det system vi har i dag, där konsumenterna som vill vara med och producera kan vara det, där lokala batterier kan nyttjas så att behovet av dyr nätutbyggnad minskar och där fokus blir på en helhet i stället för på enskilda, många gånger stora, kraftverk eller kraftslag som gärna används som slagträ i debatten i brist på andra idéer.

Vi behöver komma ihåg att detta inte är planeekonomi. Riksdagen ska inte besluta om enskilda kraftverk. Det gör marknaden och företagen själva. De stödsystem vi har ska fasas ut. Systemet med elcertifikat har spelat ut sin roll och bör avskaffas omgående. Investeringsbidraget för solceller borde fasas ut och på sikt kanske ersättas av ett ROT-avdrag eller liknande för att göra det enklare för konsumenterna.

Vi bör också såklart nyttja de system och de möjligheter vi har på ett bättre sätt, och vi behöver ta hänsyn till att det handlar om en verklighet som människor lever i. Den ingenjörsmässiga och planeekonomiska drömmen, där många säger att vi behöver det här och det här, funkar inte i verkligheten. Vi behöver ett system där det inte krävs att människor för att vara flexibla sätter igång diskmaskinen mitt i natten – sådant behöver såklart skötas automatiskt.

Det finns i dag värmepumpar som styrs på distans, som underlättar systemet och minskar trycket på elnätet och samtidigt ger pengar i plånboken för det enskilda hushållet och för nätbolaget. Det är användarflexibilitet i verkligheten.

Vi ser i de scenarier som Energimyndigheten har tagit fram att vi, om vi låter just marknaden styra och inte plockar in subventioner och tvingar enskilda kraftslag att fortsätta producera, kommer att klara de utmaningar vi står inför. Vi behöver låta priserna variera så att det kan bli riktigt billigt ibland och lite dyrare ibland. Det är inte konstigare än att det är – eller åtminstone var – dyrare att åka på charter på sportlovet än några veckor senare. Det behöver helt enkelt slå igenom på priserna. Då behöver också skatten vara mer flexibel, för den förstör mycket av prisbildningen i dag.

När Vattenfall nu krisar och skickar hotbrev om sina problem till sina leverantörer och tar dem som gisslan för att de ska sänka sina priser blir jag lite fundersam och undrar i mitt stilla sinne hur det hade varit om vi samtidigt från denna kammare, som vissa partier vill, tvingat Vattenfall att

hålla liv i gamla kraftverk som inte är lönsamma. Hur mycket hade de då behövt tvinga sina leverantörer att sänka priserna?

Låt oss i stället fokusera på de verkliga utmaningarna och de problem som finns, men också på vilka lösningarna är. Att vi i denna kammare ska peka ut vilka kraftverk som ska byggas eller inte byggas är inte en lösning.

Det handlar till exempel om lokal effektbrist, det vill säga att vi har problem med att få in kraften i städerna. Det har varit tydligast i Malmö och Stockholm. På Gotland har man haft detta problem länge, och det finns också i Uppsala, Västerås och andra städer. Det är flaskhalsar, inte produktion, som är problemet. Vi kan producera hur mycket vi vill, men kraften kommer inte fram till slutkonsumenten – om nu inte kärnkraften ska byggas på Gärdet i Stockholm. Vi löser inte detta med vare sig kärnkraft i Ringhals eller stora vindkraftsparker.

Lösningarna är i stället att korta de långa tillståndsprocesserna – inte speciellt sexigt, men viktigt – samt flexibilitet, lokal elproduktion och att ge kraftvärmen sjysta villkor för att producera med förnybar kraft, inte den kolkraft som man har använt tidigare.

Här har Centerpartiet förslag. Vi talar om snabba tillståndsprocesser och grönt spår, så att den som gör en miljöbra investering också ska kunna få lättare krav. Vi talar om tydligare krav när det gäller balansansvaret och om att se till att man måste leverera det man säger att man ska leverera. Vi talar om en flexibel elskatt som gör att marknaden kan slå igenom och använda sig av flexibiliteten.

Vi ser också en utveckling där vi på lite längre sikt kan få vissa utmaningar när det gäller effekt eller systemtjänster. Här behöver man, precis som Sverigedemokraterna faktiskt lyfte upp, peka ut ett ansvar. Svenska kraftnät borde få det långsiktiga ansvaret för svensk energiförsörjning, för att kunna planera och visa på var problem dyker upp.

Det som dock skiljer oss från en del andra partier är att vi inte tycker att man ska ändra hela marknadsmodellen. Vi tycker inte att det ska betalas för olika systemtjänster per se. Har vi en brist på sådant upphandlar vi för att avhjälpa den i stället för att börja betala för saker som vi inte vill betala för. Det kommer inte att gynna vare sig svenska konsumenter, svensk konkurrenskraft eller svensk industri. Vi ser att det är viktigt att ta till vara den effektreserv vi har och kanske se till att upphandla ytterligare om det skulle behövas. I dag är inte detta ett problem efter den milda vinter vi har haft.

Men vi får heller inte börja slumpa bort de viktiga resurser vi har i vårt energisystem. Vattenkraften tas ofta för given. Vi pratar alldeles för lite vattenkraft i Sveriges riksdag – inte minst när vi nu har myndigheter som inte verkar vilja uppfylla den politiska viljan och alla undantag i regleringarna inte används, trots det som står i den proposition som riksdagen har klubbat. Det är därför välkommet att Centerpartiets motion får bifall i kammaren genom att ett flertal av partierna i näringsutskottet ställer sig bakom den.

Vi behöver styra upp myndigheter så att de tydligare värnar vattenkraften. Den är otroligt viktig, speciellt den småskaliga, inte minst ur ett lokalt effektperspektiv där man också kan bidra med systemnyttor. Dessa kraftverk byggdes en gång, som Helene talade om tidigare, när man började elektrifiera samhället. Man började bygga för det som i dag kallas ödrift, som kan göra att vi klarar kriser på ett helt annat sätt än vi gör i dag. Och kriser kan komma snabbare än vi anar – det om något vet vi just nu.

Att då som regeringen stillasittande se på när myndigheter driver utrivningsagendor är oförsvarligt. Det är därför välkommet att riksdagen ställer sig bakom uppmaningen från Centerpartiet.

Slutligen – vi har en fantastisk utveckling i Sverige, herr talman. Kanske för första gången någonsin – det tål att understrykas – bygger vi nu ut kraft på marknadsmässiga villkor. Det har inte gjorts tidigare.

Vattenkraften fick statliga lån och kärnkraften kraftiga subventioner, och vind- och biokraft har tidigare fått stöd. Det behövs inte längre. Det är en revolution att vi äntligen kommit till en punkt där saker kan byggas ut ändå, och det är värt att bejaka. Då är det värt att låta marknader styra och möjligtvis ställa krav på vad som ska levereras och hur det ska levereras, men inte på enskilda kraftslag. Vi ska inte hitta på nya subventioner och inte börja försöka att rita om spelplanen planeekonomiskt från den här kammaren. Om vi gör det kommer det att kosta svensk industri, svensk konkurrenskraft och svenska hushåll alldeles för mycket.

Därför yrkar Centerpartiet bifall bara till reservation 5 och avslag på övriga.

Anf. 7 LORENA DELGADO VARAS (V):

Herr talman! I dag debatterar vi betänkandet om energipolitik.

Vänsterpartiet står inte bakom den energiöverenskommelse som ligger till grund för den nu förda energipolitiken. Överenskommelsen har börjat bryta samman sedan två partier nyligen lämnat den, men ännu vägleds mycket av regeringens arbete av den.

I stället för en bräcklig energiöverenskommelse, där de avhoppade partierna vill backa in i framtiden med hjälp av stöd till en energikälla som faktiskt är dyrare än de förnybara, vill vi att energipolitikens mål ska vara ett samhälle med 100 procent förnybar energiförsörjning senast 2040.

Genom att vi satsar på energieffektivisering och förnybar energi, som sol-, vind-, bio- och geoenergi, kan ett ekologiskt hållbart samhälle växa fram. Visserligen kostar det att satsa på att utveckla och bygga förnybar elproduktion. Men om investeringarna i förnybar energi uteblir kommer det att resultera i elbrist och stigande elpriser i framtiden.

Genom att vi satsar på förnybar el kan kostnaderna för klimatförändringarna hållas nere. Vi behöver ta det ansvaret. Vi behöver ta ansvar för de historiska utsläppen och den miljöpåverkan vi åsamkat denna värld. Vi behöver ta ansvar för vad vi använder som energikällor och vad vi lämnar över till framtida generationer. Det fina med att ta ansvar är att Sverige kan bli ett land som inspirerar och driver på.

Därför säger jag nej till kärnkraft. Det är inte bara en osäker energikälla. Den är också dyr och försvårar omställningen till en förnybar energiproduktion. Det finns inte heller någon säker metod för slutförvaring av det radioaktiva avfallet. Därför vill vi se en avveckling av kärnkraften.

Genom betydande satsningar på att utveckla stålproduktion där vätgas ersätter kol, det så kallade Hybritprojektet, vill Sverige profilera sig i klimatsammanhang. Vi från Vänsterpartiet ser positivt på detta. Samtidigt vill jag understryka att Hybrits affärskoncept bygger på att elpriserna ska variera och att vätgas ska produceras och kunna lagras när elpriserna är låga. Sådan prisvariation kan väntas uppkomma när det finns mycket väderberoende förnybar el i kraftsystemet och inte på samma sätt när den

kontinuerligt producerade kärnkraften står för en stor del av elmixen. Även detta talar för en avveckling av kärnkraften.

Vad gäller tillkännagivandet om småskalig vattenkraft, som utskottet anför, har vi en gemensam reservation, reservation nr 11, med Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Vi står givetvis bakom reservationen.

Även om företrädare för Vänsterpartiet inte har lagt fram några energipolitiska förslag i detta betänkande kommer Vänsterpartiet framöver verka för att energipolitiken får den inriktning som jag nu har beskrivit.

Anf. 8 CAMILLA BRODIN (KD):

Herr talman! Coronakrisen slår hårt mot ekonomin. När företag och industri går ned i varv är det också en delförklaring till de aktuella elprisernas kraftiga nedgång; höga vattenflöden och en mild vinter är andra.

Vi ska sträva efter ett system som är robust, som levererar när vi behöver och till konkurrenskraftiga priser. Det prisläge vi nu ser, med flera dagar kring noll, för dock med sig en viss problematik och en ansträngd situation för producenter. Detta är *ett* exempel som understryker behovet av att se över elmarknadens funktionsätt.

Under rådande läge har även beredskapsperspektivet hamnat i fokus. Stabil tillgång till fossilfri och leveranssäker el är alltid grundläggande. Men då måste vi slå vakt om och utveckla vår trygga baskraft och samtidigt kombinera det med förnybart.

De omständigheter som i dagsläget råder är att industri och företag inte kan producera fullt ut, att tillväxt i bolagen uteblir och att vissa riskerar att helt slås ut. Då är det oerhört viktigt den dagen vardagen börjar återhämta sig att inte produktion stoppas på grund av att det inte finns tillräckligt med el vid rätt tidpunkt och på given plats. Det handlar om att fortsätta satsa på nätkapaciteten, att produktion i norr kan levereras ned i landet och att inte denna fråga blir orsaken till stopp i produktionen inom industrin. Detta kan riskeras när baskraft tas ur drift i södra Sverige.

Normala vintrar signalerar Svenska kraftnät att balansunderskottet växer. Detta eftersom planerbar kraft försvinner utan att ersättas. Vi hamnar då i ett ökat beroende dessa tider av importerad el som riskerar att vara smutsigare än vår. Vi vet också att konkurrenskraften i industrin liksom klimatet förutsätter mer fossilfri el. När fordonsflottan och industrierna ska ställa om genom elektrifiering måste elen finnas där. Svenskt Näringsliv beräknar ökningen till 60 procent till år 2045, och Energiföretagen och IVA pekar i samma riktning. Då behövs kärnkraftens tillförlitlighet och effektivitet.

Herr talman! Vi vänder oss mot den planerade nedläggningen av Ringhals 1 – det är ingenting som förvånar er; det har vi sagt länge – eftersom den försvagar vår kapacitet att nå målen och vår ställning som industrination.

Konjunkturinstitutets analys går inte att ta miste på. Koldioxidutsläppen väntas öka med 8 miljoner ton.

Vi vill säkra förutsättningarna för livstidsförlängningar av kärnkraft. Det är ett effektivt sätt att möta målen, vilket bland annat slås fast i en rapport från Energiföretagen.

Även forskningen måste på ett brett sätt fånga våra möjligheter på energiområdet. Tyvärr har kärnteknisk forskning missgynnats inom den statligt finansierade energiforskningen.

Riksdagen har beslutat om ett tillkännagivande om ett bredare synsätt, och vi kommer noga att följa att detta respekteras av regeringen. De villkor som forskning ges sänder signaler som har betydelse för personalförsörjning och utbildning. Sverige bör också flytta fram sina positioner när det gäller ny kärnkraft, dels genom att arbeta fram en färdplan för fjärde generationens kärnkraft, dels genom samverkan med andra länder kring standardiseringsprocesser.

Herr talman! Kraftvärmens har många fördelar. Den samtida produktionen av värme och el gör kraftslaget effektivt. Förutom att vara planerbar är den lokal och minskar vår sårbarhet. Även om nästan en tiondel av vår elproduktion kommer från kraftvärmens har kraftvärmens potential fått alldeles för lite utrymme. I stället har skattehöjningar genomförts med mycket kort förberedelsestid för producenterna. Perspektivet måste vändas. För att stärka kraft- och fjärrvärmens behövs en samlad strategi, något som branschen efterfrågar och som vi kristdemokrater föreslår i betänkandet. Jag yrkar bifall till reservation 22.

Herr talman! I betänkandet finns också ett tillkännagivande, bland annat från oss kristdemokrater, om att regeringen ska värna den småskaliga vattenkraften genom minskat regelkrångel, respekt för äganderätten och effektiva miljöåtgärder till rimliga kostnader. Många som äger småskalig vattenkraft lever i dag med oro för miljöprövningsprocesser som kan leda till omfattande utrivningar om processerna utformas fel.

Ägare vittnar om att lagändringarna hittills inte har fått avsedd effekt på myndigheternas hantering. Kommande prövningar i den så kallade nationella planen riskerar att slå ut många verk om prövningarna inte utformas med tydlig respekt för äganderätten, för verkens historiska värde och för den nytta som vattenkraften ger. Den småskaliga vattenkraften bidrar till en tryggare elförsörjning, inte minst i södra Sverige, och det är ett bidrag som måste få fortsätta.

Anf. 9 ARMAN TEIMOURI (L):

Herr talman! Ett av våra största ansvarsområden i denna kammare är en energiförsörjning som fungerar överallt, hela tiden. Det finns inget annat i samhället som är lika grundläggande. Men vi har ofta tagit lätt på detta ansvar. Vi har stiftat lagar som pekat än hit och än dit. Särskilt elsystemet har vi förvandlat till en ideologisk lekstuga där pigga idéer har varit välkomna, helt oavsett deras konsekvenser.

Några av oss har försökt hålla emot, men många av mina kollegor i denna kammare verkar inte ha förstått att våra beslut får konsekvenser. Jag tror inte att det ens är möjligt att överblicka konsekvenserna av alla riksdagsbeslut genom åren.

Elförsörjningen fungerar fortfarande, men det är sannerligen inte min eller kammarens ledamöters förtjänst. Jag är inte alltid helt överens med Socialdemokraterna, men jag skulle vilja lyfta fram det som ledamoten Helene Hellmark Knutsson sa om våra föregångare. Det är tack vare dem som vi står där vi är i dag. Det är deras förutseende beslut att bygga ut vatten- och kärnkraften och att bygga ett starkt elnät som gör att det fortfarande fungerar.

Men vi närmar oss snabbt ett läge där de politiska experimenten börjar ge effekt. Vi har på kort tid förlorat tre fullt fungerande reaktorer, och en fjärde ser ut att stänga i slutet av året. Till och med vattenkraften har det

tufft. Det var nog ingen som trodde att det var den som skulle slås ut av den växande vindkraften, men här är vi nu. Det sägs att vi bygger vindkraft för klimatets skull, men det som händer är att den tvingar kärnkraften och snart också vattenkraften att stänga ned.

Att vindkraften växer så det knakar är en följd av riksdagens beslut. Det sas att den skulle stå på egna ben, men när subventionen, alltså elcertifikaten, började avskaffa sig själv blev det ett fasligt liv. Vi fick höra från vindkraftsbranschen att de behöver ännu mer subventioner, den här gången för att upprätthålla förtroendet för den svenska energipolitiken. Dåliga beslut slutar med att fakturan skickas hem till dig och mig.

Av någon anledning anses det att svenska elkunder ska subventionera stora utländska aktörer som vill bygga vindkraft i Sverige. Effekterna av vindkraftsutbyggnaden ser vi tydligt. När det blåser producerar vi mer el än vad vi kan göra av med eller klarar av att exportera. Både vattenkraften och kärnkraften har stora problem på grund av den osunda konkurrensen.

Det är hög tid att vi tar ett steg tillbaka och börjar städa upp. Vi har förhoppningsvis några år på oss. Riksdagen ska ställa upp målen för el- och energiförsörjningen – det är vårt ansvar. Detaljerna ska vi lämna åt dem som begriper sig på dem.

Liberalerna menar att det finns tre perspektiv som vi ska ta hänsyn till:

1. Energiförsörjningen ska fungera. Människor och företag i Sverige ska ha tillgång till den energi de behöver, där de behöver den och när de behöver den. Människors liv och idéer ska inte begränsas av brist på energi.
2. Energiförsörjningens miljöpåverkan ska vara acceptabel. Klimatfrågan är givetvis i fokus. Vår elproduktion blev fossilfri för 40 år sedan, men delar av industrin och stora delar av transportsektorn använder fortfarande stora mängder fossila bränslen.
3. Energiförsörjningen ska ske kostnadseffektivt. Pålitlig tillgång på billig, ren energi har varit en viktig konkurrensfördel för Sverige och ska även fortsättningsvis vara det. Den ska vi behålla och bygga vidare på.

Herr talman! Vi måste ta ansvar för att energiförsörjningen fungerar. Vi ska skapa förutsättningar som gör att företagen i energibranschen väljer att driva sina anläggningar vidare.

Det är ett enormt misslyckande att vi förlorar avbetalda fossilfria kraftverk samtidigt som vi vräker ut miljarder i subventioner på att bygga ny vindkraft.

Vi behöver – tyvärr – ta tag i elförsörjningen. Vi ser nu alla att Energi-kommissionens arbete för några år sedan var ett stort slag i luften. Trots alla diskussioner då har delar av landet effektbrist, och vi har en elproduktion i fritt fall.

När vi nu tar tag i det här igen måste vi utgå ifrån målen. Vi måste säkerställa att elförsörjningen alltid fungerar. Vi ska se till att vi inte blir beroende av smutsig el från våra grannländer i söder, och vi ska åter göra tillgången på el till en konkurrensfördel för svensk industri.

Ny verksamhet ska vilja etablera sig här hos oss, där vi har en trygg försörjning av billig, ren energi. Samtidigt måste vi skapa förutsättningar för att elektrifiera både transportsektorn och den växande industrin.

Att de fossilfria energislagen ska ha jämförbara villkor är en självklarhet. Det behöver vi inte diskutera. Vi kan aldrig mer kosta på oss att ägna oss åt diskussioner om olika partiers favoritkraftslag. Detta har vi gjort alldeles för länge samtidigt som vi har blundat för problemen som har hoppat sig.

Vårt jobb är att säkra energiförsörjningen och svensk konkurrenskraft. Det är dags att vi tar oss an den uppgiften.

Herr talman! Vi står givetvis bakom alla våra reservationer, men för att spara tid yrkar jag bifall endast till reservation 1.

Anf. 10 RICKARD NORDIN (C) replik:

Herr talman! Arman Teimouri har, tillsammans med Centerpartiets Helena Lindahl, på ett förtjänstfullt sätt kritiserat Vattenfall för att man tar sina underleverantörer som gisslan i den rådande krisen, nu när bolaget har en svår ekonomisk kris. Där delar jag Armans syn helt och fullt. Vattenfall har agerat grovt oansvarigt.

I sitt anförande lyfte Arman upp att det är viktigt att se konsekvenserna av riksdagsbeslut. Då blir min fråga till Arman: Hur tror han och Liberalerna att Vattenfalls ekonomiska situation hade sett ut om företaget genom politiska beslut varit tvunget att fortsätta att hålla Ringhals 1 och 2 öppna, vilket Liberalerna driver? Det är två kraftverk som företaget självt säger är helt ekonomiskt omöjligt att driva vidare.

Anf. 11 TALMANNEN:

Vi brukar tilltala varandra med både för- och efternamn här i kammaren.

Anf. 12 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Herr talman! Tack för frågan, Rickard Nordin!

När det gäller Vattenfall finns det många olika perspektiv på det hela. Vi har tagit del av olika rapporter som motsäger det som ledamoten lyfte upp.

Jag tror att det viktiga är att vi ser till att de fullt fungerande kraftslag som finns bibehålls. Vi ska inte montera ned fossilfri kraft som vi har här i Sverige. Vi behöver den för vår konkurrenskraft och för att stärka oss internationellt. Vi ska också se till att vara en del av och tränga bort den fossila produktion som finns i de norra delarna av Europa. Detta gör vi genom att ha stark kärnkraft och vattenkraft och genom att bygga ut vindkraften. Det är inget som motsäger varandra.

Varför ska vi montera ned fullt fungerande kraftverk? Den frågan skulle jag vilja ställa till ledamoten.

Anf. 13 RICKARD NORDIN (C) replik:

Herr talman! De kraftverk som man nu monterar ned monteras ned på marknadsmässiga villkor, Arman Teimouri, därför att de inte är lönsamma. Tycker ledamoten att vi borde fortsätta att understödja till exempel svensk varvsindustri och Saab? De var ju fullt fungerande men helt enkelt inte marknadsmässigt lönsamma, och därmed lades de ned. Att stötta dem är inget annat än planekonomi.

Torbjörn Wahlborg, produktionschef på Vattenfall, har sagt så här: ”Ingen älskar kärnkraft mer än jag [inte ens Liberalerna] och jag skulle inget hellre vilja än att fortsätta driften även i Ringhals 1 och 2. Men försättningsarna finns helt enkelt inte.”

Då undrar jag: Vilken information har Arman Teimouri i nuläget som gör att den inställningen överprövas? Detta sas för ett år sedan, när elpriserna var högre, när utbyggnaden av annan kraft inte kommit lika långt och när vi inte var på väg in i en lågkonjunktur.

Elpriserna är rekordlåga. Det finns inget kraftslag som är lönsamt i dag. Att då tvinga Vattenfall att hålla två kraftverk, som man redan för ett år sedan ansåg var olönsamma, öppna är ekonomiskt vansinne.

Då undrar jag: Vilken information har Arman Teimouri som gör att han anser att Vattenfall skulle komma ekonomiskt bättre ut i nuvarande läge genom att politiskt hålla dessa kraftverk öppna? Han har själv sagt att det är grovt oansvarigt att pressa sina underleverantörer.

Anf. 14 ARMAN TEIMOURI (L) replik:

Herr talman! Jag tackar Rickard Nordin för detta. Jag skulle vilja säga att det är ekonomiskt vansinne att lägga ned reaktorer som är fullt fungerande. Vi vet att det har kommit olika rapporter som visar på motsatsen. Det vet också ledamoten Nordin.

Jag tycker att det är fullt rimligt att vi kan ställa krav på att man faktiskt gör en extern och oberoende utredning som ser över möjligheterna att driva vidare de två kraftverken. Nu är det egentligen bara ett av verken som är möjligt, vilket vi också lyfter fram i detta betänkande. Jag tycker att det är fullt rimligt. Vi ska inte stå här och tala om olika kraftverk, men vi ska se till att värna de fossilfria kraftverk som finns här i Sverige. Kärn- och vattenkraften tillsammans med vindkraften är det som gör att vi har en stark konkurrenskraft här i Sverige. Det är det som vi ska värna för klimatets skull och för svensk konkurrenskrafts skull.

Anf. 15 LORENTZ TOVATT (MP):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservation 11 och i övrigt till förslaget i betänkandet.

Herr talman! Det är härligt att debattera energifrågorna. Det är få områden där det händer så mycket som inom energisektorn och där det sker en så spännande utveckling. Man kan säga att hela marknaden håller på att stöpas om just nu.

Man kan titta på trenden globalt och i Sverige. Fossil energi och kärnkraftsenergi byts mot förnybar energi. Här i Europa drivs det av bland annat den stora reform av EU:s utsläppshandelssystem, ETS, som vi i Miljöpartiet drev igenom. Som ett exempel kan man titta på den tyska energimarknaden där utsläppen från elen har minskat med 30 procent. Kol- och kärnkraftsproduktion läggs ned och ersätts av förnybar elproduktion.

Jag ska nämna ett spännande exempel på ett av de utvecklingsområden där det kanske händer mest just nu, nämligen havsvinden. För bara några veckor sedan togs det första spadtaget till världens största havspark, Dogger Bank Wind Farm i Nordsjön. Detta är mycket inspirerande. Denna park kommer att använda de absolut kraftfullaste turbiner som finns. De är alltså 260 meter över havsytan. Det är mycket högt. Totalt sett kommer hela denna park att producera el som motsvarar behovet för fyra och en

halv miljoner hushåll. Det är alltså en park som producerar så mycket el. Det är mycket stora mängder.

Samma utveckling har vi på landsidan, inte minst här i Sverige. Vi har haft en enorm utbyggnad av vindkraften, där vi nu faktiskt också håller på att bygga en av världens största vindparker – Markbygden utanför Piteå. Liknande saker ser vi på solsidan. Solen är ett tåg som sakta plockar upp fart. Från låga nivåer har solenergin nu ökat mycket kraftfullt även i Sverige. Vi har gått från att vara ett av de länder som har varit sämst på solenergi i Europa. Sedan har det skett en rad politiska förändringar – regel-förenklingar och en tjugodubbling av solcellsstödet. Detta har denna regering bidragit med. Nu har vi sett en ökning på 400 procent bara under de senaste tre åren.

Om man tittar lite grann på potentialen är den enorm. Potentialen bara för havsvind i Sverige är 300 terawattimmar uppåt. Det är den rent tekniska potentialen. Allt detta kommer naturligtvis inte att realiseras. Men detta säger någonting om hur stor potentialen är i stort. På land är det minst 100 terawattimmar vindkraft som kan byggas skapas rent tekniskt.

På solsidan har vi 40 terawattimmar på tak och 50 terawattimmar på övriga ytor.

Detta är alltså enorma energikällor som vi håller på att nyttja och ska bli ännu bättre på att nyttja framöver.

På andra sidan ser vi hur kolproduktion läggs ned och kärnkraft krånglar.

Sandbag är en av de tankesmedjor i Europa som kan dessa frågor absolut bäst. De beskriver det som vi ser i Europa just nu som kolens kollaps. I nästan samtliga länder i Europa minskar kolproduktionen drastiskt, bland annat på grund av den reform som de gröna partierna drev igenom i Europa och på grund av all den nya energi som förs in via vind och sol.

Jag ska nämna ett konkret exempel om kärnkraften. Bara för någon dag sedan kom ytterligare besked om att reaktorn Olkiluoto 3 i Finland blir ännu mer försenad. Denna reaktor har nu blivit mer än tolv år försenad. Varje gång som den ska öppnas kommer det besked om att tiden förlängs. Det var sagt att den skulle tas i kommersiell drift nästa år. Men nu kommer det sannolikt att bli ännu senare. Under denna tid har reaktorn blivit fördyrad gång på gång. Nu är det en av världens dyraste byggnader. Faktum är att den konkurrerar med NKS om att vara en av världens dyraste byggnader, och NKS känner några av partierna i denna kammare till väl.

Man kan säga att kärnkraften i västvärlden upplever de tre f-orden – förseningar, fördyringar och fiaskon. Det är realiteten för kärnkraften just nu i västvärlden och på andra håll i världen.

Herr talman! Vi ska förstås välkomna all ny förnybar energi. Men vi måste också nu fokusera på att vi ska rigga systemet rätt. Vi har ett system som baseras på en traditionell syn på hur energiproduktion ser ut med vissa typer av energiflöden och produktion. Vi vet att produktionen kommer att vara mer variabel framöver, oavsett vad någon av oss i den här kammaren tycker om den saken. Därför måste vi rigga detta system rätt framöver för att kunna ta till vara all den positiva energi som kommer från det förnybara. Då är det inom tre områden som vi behöver reformer.

Det första området är flexibilitet i stort. Vi behöver en mer flexibel marknad. Det innebär att hushåll och industrier måste använda energin på ett smartare sätt. Det måste vara ekonomiska styrmedel som styr åt ett mer

flexibelt användande. Vi behöver få igång marknader för den lokala effekten. Det finns vissa som tror att vi har brist på el nationellt. Dessa personer avslöjar sin okunnighet. På sin höjd är det vid vissa tillfällen brist lokalt, och det beror på överföringskapacitet och liknande. Här måste vi bli bättre på allt som har med lagring att göra – batterier och att få igång produktion av vätgas för att ta emot den produktion som blir över när det produceras bland annat vindkraft.

Det andra området är energieffektiviseringar. Det är en potential som är mycket stor och som i dagsläget inte realiseras i den utsträckning som den bör realiseras. När vi sparar el blir också topparna lättare att hantera. Därför är det en del av att rigga detta nya elsystem.

Det tredje och sista området är naturligtvis överföringskapaciteten. Vi behöver en starkare överföring i nord-sydlig riktning. Men vi behöver också en generell upprustning och en större robusthet i hela nätet.

Med dessa tre områden som grund för framtida reformer, och dessutom mer förnybar elproduktion, råder det inget tvivel om att vi kommer att sätta ut en snitslad väg fram mot 100 procent förnybar elproduktion i detta land.

Anf. 16 RICKARD NORDIN (C) replik:

Herr talman! Jag tycker att Lorentz Tovatt hade en bra avslutning: Det gäller att rigga systemet rätt. Då gäller det att också ta vara på de resurser vi faktiskt har i systemet redan i dag och inte bara bygga nytt.

Lorentz Tovatt talade om flexibilitet. Ja, den svenska vattenkraften kan köras flexibelt och därmed hjälpa till att hantera variationer i annan produktion. Han talade om den lokala effekten. Ja, framför allt småskalig vattenkraft finns lokalt och kan dessutom utöka sin produktion om villkoren är de rätta. Lorentz Tovatt talade även om överföringskapacitet, och med mer lokal produktion behöver vi mindre investeringar i nät.

I Sverige har vi betydligt färre vattendrag som klassas som kraftigt modifierade jämfört med andra länder som lever under precis samma regelverk som vi gör i Sverige. I andra länder går det till och med att bygga ny småskalig vattenkraft, men i Sverige motarbetas den existerande. Min fråga till Lorentz Tovatt är: Tycker Lorentz Tovatt och Miljöpartiet att myndigheterna lever upp till den nya lagstiftning som vi här i kammaren antog och som innebär att man ska nyttja alla tillgängliga undantag i EU-rätten för att värna den småskaliga vattenkraften?

Anf. 17 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Tack för frågan, Rickard Nordin! Det som ska sägas är att det pågår arbete och att myndigheterna jobbar med frågan. Den nationella planen arbetas fram medan vi talar här.

Det är helt enkelt så att vi ska ha nya moderna miljökrav och en nationell plan på plats. Det är någonting som Rickard Nordins parti har ingått en överenskommelse med regeringen om, och jag minns att Rickard Nordin gång på gång har varit ganska hård i tonen när andra partier har valt att ta upp överenskommelser som finns till debatt i riksdagen. Det verkar dock inte gälla honom själv. Jag vet alltså inte riktigt; jag har svårt att helt och hållet greppa reservationen. Jag tycker att det är ett märkligt förfarande med tanke på att det just nu pågår ett arbete och att Rickard Nordin i andra sammanhang inte brukar gilla den typen av förfarande han nu själv håller på med.

Anf. 18 RICKARD NORDIN (C) replik:

Herr talman! Jag vill klargöra för Lorentz Tovatt att det tillkännagivande som finns, där Miljöpartiet har en reservation, är framåtsyftande. Det syftar inte på den nationella plan som nu tas fram, och den syftar inte på överenskommelsen. Det framåtsyftandet framgår väldigt tydligt i tillkännagivandet.

Sanningen är dock att myndigheterna inte alls arbetar med detta, Lorentz Tovatt. Regeringen arbetar med den nationella planen, och där ska såklart även Centerpartiet vara med eftersom vi står bakom energiöverenskommelsen. Men det var inte det som var min fråga. Lagstiftningen är nämligen på plats sedan den 1 januari, och där står det tydligt att man ska använda alla tillämplbara undantag enligt EU-rätten. Min fråga kvarstår: Tycker Lorentz Tovatt och Miljöpartiet att myndigheterna tillämpar lagen korrekt? Tycker man att alla undantag används? Tycker man att vi har tillräckligt många kraftigt modifierade vatten?

Detta har ingenting med tillkännagivandet eller den nationella planen att göra, för det är separata frågor. Min fråga handlar om ifall Miljöpartiet tycker att den nuvarande lagstiftningen tillämpas korrekt av myndigheterna. Det är frågan, inget annat.

Anf. 19 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Det blir ju lite semantik – min poäng är naturligtvis att vattenfrågorna generellt ingår i energiöverenskommelsen och att detta har med varandra att göra.

Jag tycker att det blir märkligt att man bryter ut delar av det, och dessutom ganska specifika delar som rör enskilda myndigheters hantering av ärendena, och sedan gör en stor riksdagsfråga av det. Jag tycker att det är lite märkligt att hantera detta på det sättet givet att det finns en energiöverenskommelse som man har slutit och som man står bakom. Jag har inga specifika synpunkter på enskilda myndigheters hantering av dessa frågor, utan vi hanterar det brett i energiöverenskommelsen. Även Rickard Nordin och Centerpartiet är med i den överenskommelsen, och där har vi hand om och diskuterar dessa frågor.

Anf. 20 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Herr talman! I dag är jag oerhört glad och tacksam. Under de två år jag har haft förmånen att återigen sitta i riksdagen har jag rest och träffat väldigt många ägare till småskalig vattenkraft. Jag har haft förmånen att lyssna till deras berättelser om hur de upplever att lagstiftningen fungerar och hur de upplever att myndigheter och domstolar hanterar deras ärenden. Det har inte alltid varit en vacker och positiv berättelse, utan den har snarare präglats av stor frustration. Det gör mig dock oerhört glad att i dag få vara här i kammaren och se att man gör ett tillkännagivande som så tydligt visar att riksdagen är positiv till småskalig vattenkraft samt att ansökningsförfarandet ska ske på ett enkelt sätt och till en rimlig kostnad.

Från kristdemokratiskt håll har vi också, tillsammans med andra, tagit initiativ till två seminarier som hållits i riksdagen under mandatperioden. De har handlat om just den småskaliga vattenkraften, och även dessa seminarier har pekat på behovet av ett tydliggörande. Att vår motion, och även Centerpartiets motion, har lett till detta tillkännagivande i dag är en tydlig signal. Det signalerar att vi i riksdagen vill att den småskaliga vat-

tenkraften ska kunna utvecklas. Det är ett positivt besked. Det är positivt för landsbygden, och det är positivt för näringslivet. Det är faktiskt positivt även för svensk säkerhetspolitik då vi får ett energisystem som kan verka i mindre skala även om det övriga systemet på olika sätt skulle vara hotat.

Jag är därför glad och tacksam för det beslut som i dag tas och tackar för det.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 15.)

Prot. 2019/20:109

22 april

Energipolitik

§ 9 Handelspolitik

Handelspolitik

Näringsutskottets betänkande 2019/20:NU15
Handelspolitik
föredrogs.

Anf. 21 MATHIAS TEGNÉR (S):

Herr talman! Det här blir ingen vanlig debatt om handelspolitik då vi befinner oss mitt i coronakrisen. Men låt oss vara tydliga: Handelspolitiken är viktig både i kris och i normaltillstånd. Det såg vi inte minst i början av coronakrisen, då enskilda EU-länder införde exportförbud för medicinsk skyddsutrustning. Vi har alla hört talas om de ansiktsskydd som var beställda till Italien men fastnade i Tjeckien. Vi har också hört talas om de ansiktsmasker som fastnade i Tyskland men skulle till Sverige.

Jag är glad att Sverige genom den svenska regeringen och utrikeshandelsministern har agerat snabbt. Man har tydligt framfört till kommissionen och till andra EU-länder att alla exportrestriktioner måste försvinna. En fungerande inre marknad i EU, med ett fritt flöde av varor, är en viktig del av arbetet med att bekämpa coronaviruset.

Handelspolitiken är dock viktig också i ett normaltillstånd. Sanningen att säga är den en grundbult för hela vår ekonomi då frihandeln skapar tillväxt, sysselsättning och välstånd i vårt land. Före krisen sysselsatte exportnäringen 1,4 miljoner svenskar, och nästan halva vår bnp kommer från exportindustrin.

Herr talman! I dag debatterar vi betänkandet NU15, som innehåller 20 reservationer och 50 motioner. Jag yrkar avslag på motionerna och reservationerna. Undantaget är reservation 7, som jag yrkar bifall till.

Från sidan kan det verka som att partierna i Sveriges riksdag är djupt oeniga om handelspolitiken, men det stämmer faktiskt inte. De flesta partier i Sveriges riksdag ser att det är en fördel för Sverige att ta bort handelshinder och öka handeln. En majoritet här i Sveriges riksdag ser att det finns fördelar med att EU sluter nya handelsavtal, djupa och breda.

Jag tror att alla här i riksdagen inser värdet av att minska handelshindren mellan Norge och Sverige, och vi är i utskottet eniga om att WTO behöver reformeras. Jag tror också att de flesta här i kammaren är eniga om att vi behöver implementera Parisavtalet i de nya handelsavtal som skrivs av EU.

I grund och botten är vi ganska eniga i handelspolitiken.

Men, tänker någon som läser betänkandet, en majoritet i utskottet vill ju komma med ett tillkännagivande när det gäller sälprodukter. Där måste det ju ändå råda oenighet.

Bakgrunden till frågan, för den som inte vet, är det förbud mot handel med sälprodukter inom EU som infördes 2009. Fram till 2015 kunde Sverige, genom ett undantag, fortsätta att sälja sälprodukter från skydds jakt. Då det svenska undantaget försvann var det inte på grund av politiska beslut utan eftersom WTO:s tvistlösningsorgan ansåg det strida mot de gemensamma reglerna för internationell handel.

Råder det då någon oenighet i sakfrågan? Nej, verkligen inte. I stället är det så att vi socialdemokrater arbetade aktivt för att undantaget för handel med sälprodukter skulle komma till stånd, och efter att det väl fanns på plats har vi arbetat med att det ska vara kvar.

Vi tycker, precis som motionärerna och en majoritet i utskottet, att försäljningsförbudet skapar flera problem. Att fångsten endast får användas i jägarens eget hushåll – eller slängas – är etiskt, ekonomiskt och miljömässigt orimligt.

Samtidigt är det viktigt att Sverige respekterar WTO:s utslag, inte minst i en tid då WTO från vissa håll ifrågasätts och då exempelvis Donald Trump gör vad han kan för att underminera WTO.

Jag tycker att det är märkligt, herr talman, att så många i utskottet vill rikta ett tillkännagivande om handel med sälprodukter trots att vi är överens i sak och trots att regeringen arbetar aktivt med frågan inom EU.

Herr talman! Jag är stolt över den svenska regeringen. Jag är stolt över att den svenska regeringen står upp för handeln, som är så viktig för Sverige. Men jag är lika stolt över att regeringen har visat att det inte finns någon motsättning mellan att främja handel och att främja sjysta villkor. Den svenska regeringen poängterar ideligen att ILO:s huvudkonventioner måste undertecknas när EU sluter nya handelsavtal.

För oss socialdemokrater är det viktigt med sjysta villkor för löntagare, arbetare och tjänstemän, både här i Sverige och i resten av världen. För detta är handelspolitiken ett viktigt verktyg.

När vi talar om handelspolitiken vill jag ta upp ytterligare ett ämne, nämligen Sveriges exportstrategi.

I min värld är det en synnerligen klok politik att små och medelstora företag hjälps i att nå ut till nya marknader runt om i världen. Att företag i hela vårt avlånga land understöds genom regionala exportcentrum är viktigare än någonsin. Vi vet sedan tidigare att denna satsning på hela Sverige har lett till att exporten ökat i alla Sveriges regioner.

Herr talman! Runt 70 procent av Sveriges handel går till andra EU-länder och Norge. Bara av denna siffra framgår det hur viktig EU:s inre marknad är för vårt land. Det är utomordentligt att regeringen verkar för att främja den inre marknaden, och det är minst lika bra att regeringen driver på för att den inre tjänstemarknaden inte ska innehålla märkliga regler som gynnar vissa länders egna tjänsteföretag. För visst är det konstigt att exempelvis Tyskland har 600 skyddade titlar, vilket exempelvis innebär att en svensk bagare inte nödvändigtvis på ett enkelt sätt kan sälja sina tjänster i Tyskland.

Men vad skiljer då partierna här i Sveriges riksdag åt i handelsfrågorna? Jo, herr talman, det som skiljer oss åt är faktiskt det som inte står i betänkandet. Sanningen är ju att vi inte kan diskutera frihandel i ett vaku-

um, för det finns vinnare och förlorare på frihandel. Framgångsrika företag och branscher ökar sin lönsamhet, men vissa företag och branscher slås ut.

En av anledningarna till att svenskar i allmänhet är positiva till internationell handel är att vi har ett trygghetssystem som hanterar det faktum att det finns vinnare och förlorare på frihandel. Detta innebar exempelvis att arbetaren i den svenska varvsindustrin när denna konkurrerades ut inte ställdes på bar backe och inte var tvungen att lämna hus och hem.

Därför hotas frihandeln när högern argumenterar för att ersättningar för sjuka och arbetslösa måste sänkas för att folk ska arbeta. Dessa partier har aldrig förklarat hur det kommer sig att länder med stora generella välfärdsystem och rimliga nivåer i de gemensamma försäkringarna också är länder med låg arbetslöshet och hög sysselsättningsnivå.

Det är här striden i svensk handelspolitik står. Utan trygghets- och omställningssystem riskerar människor att tappa tron på den fria handeln. Då får vi ledare som Donald Trump, som vinner val på att slå sönder eller riva upp den handel som finns runt om i världen.

Det är viktigt, det är riktigt och det är nödvändigt att föra en politik som håller ihop vårt land och på sikt säkrar stödet för frihandel och stödet för EU:s inre marknad.

Detta är något som internationella organisationer har förstått. Världsbanken, IMF och OECD talar om den växande ojämlikheten som ett hot mot den internationella handeln. Därför, herr talman, tar jag mig friheten att säga att de partier som i andra sammanhang och i andra betänkanden vill försämra våra socialförsäkringar och ta bort möjligheterna till omställning inte inser att de faktiskt är frihandelns största hot. I stället måste vi kombinera frihandel med starka, robusta trygghetssystem.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag säga att det socialdemokratiska samhällsbygget alltid har tagit sin utgångspunkt i att alla människor ska ha frihet att styra sina egna liv och kunna välja vilken väg de ska gå här i livet. För att uppnå detta behövs frihet och jämlikhet, men det behövs också ekonomisk tillväxt. Det är ett recept som har fungerat i Sverige under 1900-talet, och det har också fungerat i resten av Norden. Allt tyder på att det även är framtidens melodi år 2020.

Om vi ska ha en fungerande internationell handel också i framtiden behöver vi en politik både för frihandel och för jämlikhet. Här i Sveriges riksdag, herr talman, är det Socialdemokraterna som står för den vinnande kombinationen.

Anf. 22 LOTTA OLSSON (M):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 9 om den framtida handelsrelationen mellan Storbritannien och EU.

Världen står mitt i en kris och inför fundamentala utmaningar. Detta är utmaningar som redan står för dörren, med problem som om vi inte hantear dem på rätt sätt kommer att sätta oss i ett oerhört svårt läge.

Vårt land är ett litet, export- och importberoende land i norra Europa som har frihandel som idé. Detta har tjänat oss väl när det gäller att öka vår välfärd, och det är nyckeln till välfärd också för andra länder.

Därför är det inte bara för vår egen skull utan också för världen oerhört viktigt att driva öppenhet och frihandel framåt. Alternativet – protektionism – har i den pågående krisen blottat brister där vi trodde att det funge-

rade väl. Transporter inom Europa har stoppats på sin väg för leverans av varor från leverantör till köpare. Så ska det inte vara.

Vi följer i utskottet den information vi får kring EU:s möten i Bryssel. Sveriges position om vikten av att flödeskedjorna inte ska stoppas upp är viktig, och här har vi politisk enighet. Detta är grunden för en fungerande inre marknad, och den är inte minst viktig i kristider som denna. Den är viktig för handeln, men vikten av att produkter når fram är också en fundamental grund i och för den inre marknadens funktion som inte får åsidosättas.

EU är den aktör som kan och bör vara ledande, inte bara för att den inre marknaden ska fungera både i kris och i vardag. EU ska också ta ledartröjan för att de multilaterala avtalen och det globala nätverket inte fallerar vare sig nu eller framöver och för att vi kan få en stark frihandelsagenda med moderna avtal.

Herr talman! Alla de värdekedjor som fortsätter att upprätthållas är av godo för vårt lands möjligheter och för den globala ekonomin. EU behöver också utvecklas genom ett breddat tjänstedirektiv som omfattar ökad rörlighet inom flera sektorer, såsom digitala tjänster och varor.

Herr talman! Den 31 januari i år lämnade Storbritannien EU, och övergångsperioden varar från den 1 februari till den sista december i år. Storbritannien är en av Sveriges viktigaste handelspartner, och det ligger i både vårt och EU:s intresse att hitta hållbara lösningar för ett frihandelsavtal. Sverige behöver hitta en väg för smidiga lösningar utan byråkrati för effektiv handel för vårt näringsliv med Storbritannien.

Herr talman! Sverige behöver fortsätta att gå fram med en ambitiös frihandelsagenda. Vi behöver få till stånd handelsförbindelser mellan Europa och USA. Inte minst behöver WTO moderniseras, och man behöver lösa de fastlåsta positioner som råder. Moderaterna har i betänkandet skrivningar om att riksdagen genom ett tillkännagivande ska uppmana regeringen att ta en aktiv roll för att se till att EU både stöder WTO och driver på för den modernisering av organisationen som behövs.

USA är en av Sveriges största exportmarknader, och svenska företag gör betydande direktinvesteringar i USA. Sverige har ett intresse av att tanken om ett brett och modernt frihandelsavtal parterna emellan hålls vid liv. Ett sådant avtal skulle betyda mycket för fler jobb och ökat välstånd men också bidra till en stärkt transatlantisk länk.

Eftersom det handlar om ett avtal mellan världens två största ekonomier menar vi också att det finns stor potential att skapa nya globala standarder, inte minst inom miljöskyddsområdet. Därför ska Sverige vara en stark röst för fortsatta förhandlingar i syfte att nå ett komplett frihandelsavtal mellan EU och USA.

Herr talman! Världen är vinnare på det globala utbytet av varor och tjänster. Då behövs också värdekedjor i en osäker värld där det är nödvändigt att vara uppmärksam på krafter som har andra syften än att bara bedriva handel. Just nu står vi i ett läge där Europa och USA i stort sett har tvärstannat. Vi ser förlamade ekonomier här i väst, medan Kina utgör den globala krisens start. Det är viktigt att vara uthålliga ekonomiskt och politiskt och strategiskt långsiktiga under pandemin så att inte bolag i nöd hamnar i uppköp och orätta händer.

Granskning är avgörande i tider som dessa. Vad sker vad gäller konkurrens, subventioner, äganderätt och korruption? Frihandel går åt två håll,

och det är viktigt att bygga handelsrelationer. Men man måste se upp och se till att spelreglerna följs.

Sverige bör samtidigt se om sitt hus kring nya och gamla marknader för morgondagen. Vi behöver också vara ett attraktivt land för företag att etablera sig i. Det ställer krav på energi som finns här 24:7 och som är konkurrenskraftig. Vi behöver fungerande kommunikationer med transportvägar nationellt och internationellt. Vi behöver ligga i topp på teknikområdet där utvecklingen är snabb och AI är en del av framgångsfaktorn med oanade möjligheter.

Herr talman! I betänkandet om handel vill Moderaterna att Sverige med sin kompetens och sina funktionella produkter deltar i fler upphandlingar. Vi menar att Sverige borde vara pådrivande för att handla på funktion, vilket skulle öppna upp för bra produkter till rätt pris.

Vi framhåller också handel som ett viktigt verktyg i kampen för en bättre miljö. Tillgång till ren och effektiv energi samt rena teknologier är på sikt avgörande nyckelfaktorer för världens hållbara utveckling. I ett nationellt perspektiv innebär det en möjlighet att sprida svenskutvecklade teknologier, då dessa håller hög klass samtidigt som de har potential att internationellt bidra till en bättre miljö med mindre CO₂-utsläpp.

Herr talman! Vi anser att regeringen bör ta fram en strategi för att dels öka ett undantag från försäljningsförbudet, dels väcka och driva frågan om att upphäva förbudet mot handel med sälprodukter. Nuvarande ordning är inte hållbar.

Vidare anser vi att miljö- och klimatfrågan behöver breddas. Sverige kan som ett av världens mest innovativa länder ställa om sin produktion till helt nya viktiga produkter. Vi ser inte minst i denna kris att vi har en förmåga att lösa nya utmaningar på ett helt nytt sätt. Efter krisen kan vår industri kanske bli världsledande inom områden som ekodesign, och vi kan exempelvis använda vår skogsråvara i större utsträckning till att göra kläder.

Herr talman! Protektionism är ett av de största hoten mot en väl fungerande världshandel. Protektionismen är även ett av de största hoten mot svensk export. I ett exportberoende land som Sverige hotas den inhemska tillväxten om marknaderna sluts och etablerade handelspartner alltmer drar sig undan från yttre konkurrens.

Därför vill jag understryka vikten av att driva på frihandelsfrågan och att vara en stark kraft för att motverka protektionistiska strömningar.

Anf. 23 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till vår reservation 8 angående reformering av WTO.

Jag har tidigare i denna kammare belyst de förödande konsekvenser som coronavirusets framfart har orsakat och fortsätter att orsaka världen över. Närmare 200 000 personer har bekräftats ha dött av viruset och runt 2,5 miljoner människor har bekräftats ha blivit smittade. Till dessa siffror, inte minst den sistnämnda, kommer naturligtvis ett enormt mörkertal.

Jag har även i sammanhanget belyst den tilltagande negativa effekt som pandemin för med sig på företag, jobb och samhällsekonomi. De ekonomiska hjulen stannar av, och osäkerheten inom världsekonomin är större än på mycket länge. Vad som initialt huvudsakligen drabbade den svenska

besöksnäringen har kommit att smitta av sig på övriga delar inom näringslivet.

I dag har, sedan krisen började, över 60 000 svenskar varslats om uppsägning, och runt 100 000 personer har skrivit in sig hos Arbetsförmedlingen. Finansministern spår därutöver att i genomsnitt 270 000 personer kommer att vara permitterade varje månad för resterande delar av 2020.

Herr talman! Givet denna dystra verklighetsbild berörs flera hundra tusen svenskar av den ekonomiska nedgången, och det är svårt att beskriva den oro och osäkerhet som de måste känna.

De jag har talat med, arbetslösa såväl som varslade och permitterade, beskriver alla en utbredd ekonomisk såväl som psykologisk påfrestning. Jag önskar att jag i min roll som riksdagsledamot hade kunnat hälsa dem att det snart är över, att framtidsprognoserna är ljusa, att vi snart har besegrat pandemins härjningar och återupprättat vårt näringslivs forna glans och att vi har stoppat spridningen.

Dessvärre är så inte fallet. Tvärtom lär situationen förvärras i Sverige både sett till smittspridning och ekonomi.

Betänkandet berör handelspolitik. Om man inte tidigare har förstått vikten av just handel för svenskt vidkommande torde man i denna rådande situation ha blivit varse detta. Sverige befinner sig långt upp i ytterst komplexa globala värdekedjor som nu gör sig påminda i praktiken när svensk tillverkningsindustri saknar utländska insatsvaror.

Herr talman! Vår formulering i reservation 2 är därför i dag kanske mer aktuell än någonsin: ”Få saker skulle skada Sveriges ekonomi mer än om Sverige och dess handelspartner skulle börja begränsa eller på andra sätt förhindra eller fördyra internationell handel.”

Det lär vi oss nu. Sägås ska dock naturligtvis att stora delar av nu gällande begränsningar inte är frivilliga eller genomförda av ren illvilja från våra handelspartner. I stället har svensk handel begränsats som en konsekvens av de restriktioner som i princip samtliga länder, även Sverige, infört för att begränsa smittspridningen.

När så sker framgår med all tydlighet hur handelsberoende Sverige är. Det innebär att det för många branscher spelar mindre roll ifall Sverige till 100 procent öppnar upp samhället igen så länge deras handelspartner lyder under lockdowns i andra stater. Då föga tyder på att vår omvärld inom en snar framtid återgår till sitt normaltillstånd lär vi med andra ord få se en tilltagande varselvåg i Sverige allteftersom såväl efterfrågan som insatsvarorna från omvärlden sinar.

Herr talman! Även om jag och Sverigedemokraterna är starka anhängare av frihandel och förstår värdet i de globala värdekedjor som nu har satts ur spel kan jag ändå inte låta bli att konstatera att i och med denna kris har fingret satts på tre viktiga områden.

Det första är just vikten av frihandel. När pandemin är över måste vi därför utvärdera eventuella brister från EU:s håll då det är uppenbart att diverse nationella exportförbud satte frihandeln ur spel inom unionen, vilket har drabbat svenska bolag.

Att Världshandelsorganisationen redan före krisen var i behov av reformation, vilket både vi och Moderaterna betonat i detta betänkande, underlättar knappast situationen.

Det andra är, något motsägelsefullt, att vi framöver inte har råd att behålla den övertro på frihandelns ständiga närvaro som har rått i Sverige.

Naturligtvis ska vi fortsätta att verka för en öppen frihandel, men det kan knappast ha undgått någon att vi i denna kris inte har kunnat förlita oss helt på handel med andra länder. Inför framtiden måste vi därför i större utsträckning stärka allt från vår inhemska livsmedelsförsörjning till vår förmåga att självständigt producera diverse centrala produkter. Det här är någonting som Sverigedemokraterna har förespråkat länge och som vi nu ser vikten av och betonar i vår reservation 16.

Det tredje är att naiviteten inför andra staters agerande på världsmarknaden måste upphöra. Det är en skam att Sverige i dag saknar instrument för att stoppa utländska investeringar i svenska samhällskritiska företag. Trots att vi återkommande har påpekat detta, herr talman, har regeringen fram till nu nöjt sig med en utredning som ska återrapportera i slutet av nästa år. Detta utgör en reell ekonomisk såväl som säkerhetsmässig risk när svenska bolag nu riskerar att reas ut till huvudsakligen kinesiska intressenter tillhörande och tätt sammankopplade med samma diktatoriska stat vars agerande möjliggjorde virusets uppkomst och spridning.

Med det sagt, herr talman, lär onekligen behovet av åtgärder på det handelspolitiska området vara större än på mycket länge när denna pandemi är över och vi gemensamt ska försöka skapa förutsättningar för ekonomin att återgå till det normala igen. Det är ett arbete jag ser fram emot, och det är min förhoppning att samtliga partier kommer att agera så pragmatiskt och resultatinriktat som möjligt i den processen.

Tillsammans kan vi förhoppningsvis minimera de ekonomiska konsekvenserna för det svenska näringslivet som pandemin har orsakat.

Anf. 24 RICKARD NORDIN (C):

Herr talman! I dag är det handelsfrågor som debatteras. Denna kammarbehandling är kanske mer viktig och aktuell än någonsin när vi nu ser hur ekonomierna världen över förhoppningsvis kanske bara står på paus men i värsta fall riskerar att krascha.

Centerpartiet står givetvis bakom samtliga våra reservationer i betänkandet, men för att vinna lite tid vid voteringen yrkar jag bifall enbart till reservation nr 17.

Jag och mina kollegor har under de senaste veckorna haft kontakt med många företag för att lyssna in läget. Ett av de företagen ligger i Småland och heter Solutions for Tomorrow. De startade 2012 i det lilla samhället Väckelsång med en idé om mobil röntgenutrustning. Innovationsbron, Vinnova och Almi Invest har alla backat upp företaget – viktiga insatser som samhället gör för att underlätta för företag att starta.

Produkten är en smart lösning där utrustningen kommer till den behövande i stället för tvärtom. Solutions for Tomorrow är precis som många andra företag helt beroende av internationella flöden där import av delar till produkten är nödvändig och där den internationella marknaden redan från början är en viktig del i företagets expansion och framväxt.

Företagets utveckling är ett exempel på hur den fria handeln skapar välstånd. Den pandemi vi just nu globalt genomlider vittnar också om hur känsliga vi är för störningar och kriser i de internationella relationerna och flödena även i ett litet samhälle hemma i Småland. Världen hänger ihop mer än vad vi ibland kan se och ana.

Av detta kan vi dra två slutsatser: antingen att vi Sverige måste bli mer oberoende av vår omvärld och ha mer kontroll och regleringar och sluta

oss eller att vägen framåt är att stärka de internationella relationerna, utveckla både multilaterala och bilaterala samarbeten och arbeta för att organ som till exempel WTO stärks i sin roll att utveckla frihandel.

För Centerpartiet, herr talman, är det självklart att ha en ståndpunkt där vi väljer det sistnämnda. Det finns ingen väg tillbaka till något slags merkantilism. Det är nu, mitt i krisen, som vägvalet görs och förberedelser kan göras för en handelsordning som bejakar innovationer, möter företag och deras behov och stärker utbyte av kunskap, kapital och människor. Sannolikt kommer det att ske i delvis andra former än tidigare men icke desto mindre vara präglad av de grundvärden som sedan 1945 skapat välstånd i Sverige och i världen. Sverige är en liten och extremt handelsberoende nation där vi tillsammans med likasinnade länder måste hålla frihandelsfanan högt både för vår egen skull och för välståndet i världen.

Jag vill ta tillfället i akt och påpeka ett viktigt faktum som vi ibland tenderar att ta för givet. När nu nyhetsflödena många gånger speglar andra kontinenter och stora länder som USA, Kina och Ryssland vill jag påpeka att EU faktiskt är världens största integrerade marknad. Siffran 73 är inte bara antalet punkter i januariavtalet, utan det är också så många procent av Sveriges export som går till EU. Vårt medlemskap i EU ger oss möjligheter och ansvar att driva en frihandelslinje som gynnar både Sverige och övriga Europa.

Vi i Centerpartiet vill se ett globalt EU som tar ansvar och arbetar tillsammans för gränsöverskridande frågor såsom frihandel, mänskliga rättigheter, demokrati, säkerhet, migration och inte minst miljöfrågor. Svenska företag och konsumenter är tillsammans med resten av EU en av världens mest attraktiva marknader. Vi är tekniktillvända, och Sverige används faktiskt många gånger som pilotmarknad för att testa nya idéer.

Det ger också EU möjlighet att förhandla fram attraktiva och avancerade handelsavtal med en mängd länder och regioner i världen. Vi behöver fler sådana avtal som förutom att ta bort tullar och tariffer harmoniserar standarder, skyddar investeringar och stärker miljön.

Som sagt går en stor del av det som vi producerar i Sverige på export och bidrar på så sätt mycket till svensk ekonomi och till att faktiskt också många gånger minska utsläpp i andra länder, exempelvis med svenskt stål. Det är både en utmaning och en möjlighet för vår produktion, exempelvis livsmedelsproduktionen. Den svenska kvaliteten och det goda svenska djurskyddet behöver spridas över världen men också värnas i Sverige. Därför ska vi inte göra avkall på de höga värden och krav vi har när det gäller djurskydd, miljö, antibiotika, djurhållning, hälsa, konsumentskydd och annat när handelsavtal ska tecknas.

Jag noterar också att Business Sweden i sina rapporter till näringsutskottet har redovisat att man har ställt om rejält med tanke på coronapandemins härjningar. På andra sidan corona, när vi kommit ur den värsta krisen, kan det öppnas möjligheter för ett innovationsland som Sverige. Krasst uttryckt kan man säga att Sverige kan förse världen med nya produkter och tjänster när världen behöver dem som mest. Vi är starka, inte minst inom sjukvårdsprodukter. Därför är det också viktigt att Business Sweden kan behålla sin slagkraft så att man är beredd att stå till tjänst när det behövs.

Herr talman! I och med den här pandemins framfart förändras egentligen hela spelplanen. Vi vet just nu väldigt lite om hur framtiden ser ut, och det går inte att komma med säkra utsagor. Hur kommer det att bli med de

globala värdekedjor som har byggts upp? Kommer vi att se betydande förändringar i produktions- och förädlingsmönster? Kommer det rent av att bli så att kontinenter, som Europa, Kina och USA, kommer att sluta sig och agera mer var och en för sig? Eller kan vi övertyga varandra om att lösningarna ligger i att jobba tillsammans genom att stärka handel och investeringar och skapa ett mer hållbart beroende av varandra?

För Centerpartiet är det självklart att vi behöver mer säkerhetspolitik, miljömässig integration och handel med varandra. Vi tycker att Sverige oförtrutet ska arbeta vidare för att stärka våra företags möjligheter att konkurrera internationellt och samtidigt stå upp för öppenhet, tilltro till internationella regelverk och tillit till att frihandel leder till ömsesidig vinning.

Anf. 25 LORENA DELGADO VARAS (V):

Herr talman! Vi debatterar betänkande NU15 om handelspolitik. Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 20 om hållbart företagande.

Sverige är ett land som är beroende av utrikeshandel. Mycket av det vi använder dagligen skulle inte finnas eller kunna produceras här om det inte vore för utrikeshandeln. Många av våra företag är beroende av att både importera och exportera. De har globala värdekedjor, och de globala värdekedjorna har stor inverkan på såväl tillväxt som sysselsättning både här i Sverige och i andra länder. Jag skulle vilja påstå att vi har ett ansvar för att förändra hur dessa värdekedjor och de internationella avtalen ser ut. Är det ekonomisk tillväxt på dagens nivå vi behöver?

Vi har en komplex situation i världen i dag. Coronakrisen har blottat det än mer. Vi ser att antalet mord på klimat-, mark-, vatten- och urfolksaktivister ökar. Vi ser också att odemokratiska krafter stärks. När miljö och mänskliga rättigheter sätts ur spel minskar möjligheterna att lösa de globala problemen när det gäller till exempel pandemier, klimat och miljö.

Dessa frågor är starkt sammanlänkade. För att vi ska nå de globala hållbarhetsmålen och kunna hantera globala kriser måste näringslivet vara med fullt ut. Därför är det viktigt att ta ansvar längs hela kedjan och att få företagen att vara drivande i fråga om mänskliga rättigheter från råvara till färdiglevererad produkt.

Problemet i dag är att länderna inte är konsekventa eller skyldiga att ålägga företagen ansvar i fråga om att agera gentemot mänskliga rättigheter. Ett bindande avtal bör reglera företagets ansvar för den globala försörjningskedjan och underlätta gränsöverskridande uppförande. Flera länder är ovilliga att införa bindande standarder för mänskliga rättigheter på egen hand eftersom de fruktar att det skulle vara en konkurrensmissig nackdel för de egna företagen eller på grund av att de helt enkelt inte är demokratiska rättsstater.

Dessutom bygger de globala värdekedjorna på att skapa vinst längs hela kedjan. Skapas inte tillräckligt med vinst här söker man sig till länder där man kan skapa vinst genom sämre förutsättningar för arbetare och där miljön kan sättas ur spel. Därför behöver vi ställa lagkrav på att svenska företag ska respektera human rights och environmental due diligence.

Det finns många exempel på att våra företag inte tar sitt ansvar. Inom både livsmedelshandeln, gruvindustrin och klädindustrin vittnas det om löner under existensminimum, barnarbete och exponering av föreningssom leder till sjukdomar och förgiftat vatten, luft och mark.

Vi kan ta Lundin Gold som exempel. Det är ett företag som ägs av svenskkanadensiska Lundinfamiljen. Deras guldgruva i Ecuador riskerar att förstöra vattentäkter, livsmedelsförsörjning, inkomstkällor och Amazonas skog. Urfolket Shuarfolket, Ecuadors andra största minoritetsbefolkning, har blivit fråntagna sina hem och sina marker. Shuarfolket bodde i regionen långt före de europeiska erövrarna. Deras mark sträcker sig över gränslandet mellan Ecuador och Peru där världens största regnskog breder ut sig.

Det är i denna naturskyddade skog, intill naturreservatet El Zarza, som det svenskkanadensiska gruvbolaget har köpt över 700 kvadratkilometer mark för att anlägga en av världens största guldgruvor. Det är ett naturreservat vars gränser redan har ändrats, till gruvbolagets fördel.

Ett annat exempel är H & M, som lovade att bättra sig men som egentligen inte gjorde något för att öka textilarbetarnas löner eller kräva att bomullsproducenterna i Kina inte ska använda tvångsarbete. När frågan angående tvångsarbetarna ställs blir svaret: ”Vi arbetar på samma vis med leverantörer på alla marknader, för att garantera att de alla skriver under vår hållbarhetsförpliktelse och följer nationella lagar”.

I delar av Chile har man privatiserat vattnet. Bland annat franska företag har köpt upp alla vattentäkter i vissa områden. Där förföljs organiserade småbrukare och miljöaktivister och hotas till döds. Lokalbefolkningen tvingas leva på tio liter vatten om dagen. Det är vatten som ska räcka till dem själva men också till djuren och odlingarna. Barnen får inte gå på toaletten mer än två gånger per dag i skolorna, och det finns områden där man tvingas använda avföringspåsar på grund av vattenbristen. De transnationella företaget som har ändrat och stoppat vattnets kurs säljer sedan vattnet även till dem som lever runt flodens uttorkade bankar.

Situationen förvärras ytterligare av att avokado- och citrusproduktionen torrlägger grundvattnet. Det är avokador och citrusfrukter som vi sedan ser i vår lokala livsmedelsbutik. Småbrukarna har där förlorat 80 procent av sina djur på grund av den artificiella torkan och klarar inte av att odla för sin egen försörjning.

Saker hör ihop, till exempel exploateringen och jagandet av priser. Men det gäller också konkurrensen mellan företag som respekterar miljö och mänskliga rättigheter hela vägen och företag som gör sin profit genom att bryta mot dessa. Här måste vi kunna prestera bättre genom att revidera handlingsplanen och införa bindande avtal för multinationella företag. Därför menar jag att vi bör ställa oss bakom motionen Klimat- och miljöfrågans påverkan på utrikespolitiken, yrkandena 12 och 13.

Det handlar helt enkelt om vår framtid. Att förstöra vattentäkterna eller försämra luft- och markkvaliteten i andra delar av världen påverkar lokalbefolkningen direkt genom sämre förutsättningar för att möta en pandemi såsom den vi möter i dag.

Avsaknaden av vatten på grund av gruvdrift och privatisering av vatten försämrar möjligheten för lokalbefolkningen att till exempel möta de sanitära förhållanden som coronapandemin kräver. Utsläppen som vår produktion skapar där skapar inte bara försämrade villkor. Vi kan inte bara överlåta ansvaret till urfolksaktivister att försöka skydda detta och därigenom riskera livet.

Vi måste inse att det här inte bara påverkar lokalbefolkningen. Vi måste inse att den miljö som förstörs och de utsläpp som skapas där i slut-

ändan påverkar klimatet och därmed oss. Det är dags att våra företag tar ansvar längs hela kedjan. Detta måste vara lagstadgat.

På grund av coronapandemin och den klimatkris vi lever under har det aldrig varit viktigare att använda handelspolitiken som det politiska instrumentet den faktiskt är. Vänsterpartiet är hittills det enda svenska parti som tydligt tar ställning i frågan. Vi menar att all handel måste ske med stor hänsyn till miljö och klimat, till arbetstagares och urfolks rättigheter och med stor transparens för allmänheten. Om ett land exempelvis inte kan åta sig att följa Parisavtalet ska EU inte teckna något handelsavtal med detta land.

Vi kräver också att det nuvarande handelsavtalet med Mercosurländerna stoppas och att bindande klimat- och miljöåtaganden omedelbart skrivs in. Men eftersom vi har ett arbetssätt som innebär att vi lyfter fram en enda reservation väljer jag att enbart nämna den reservation som handlar om Mercosur.

Vidare vill jag poängtera att de restriktioner som stoppat skyddsutrustning från att nå de länder som behövt den under brinnande pandemi har blottlagt att EU inte har haft tillräckligt snabb kapacitet för att lösa våra gemensamma problem. Förhoppningsvis kommer vi inte att se en upprepning av detta. Men det är viktigt att EU:s inre marknad bygger på det som är bäst för medborgarna och såklart även klimatet.

Anf. 26 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Att få smittspridningen under kontroll och skydda människoliv är den absolut primära uppgiften just nu. Samtidigt behövs också extraordinära insatser för att bekämpa massarbetslöshet och företagsutslagning. Ekonomin tvärnitar. Varslen är rekordhög, och regeringen spår en arbetslöshet runt 9 procent. Många företag har redan dukat under. Många andra frågar sig: Klarar jag morgondagen?

Vår ekonomi är intimt sammankopplad med andra länder. Exporten motsvarar ungefär hälften av bnp och sysselsätter 1 ½ miljon svenskar. För att exporten ska flyta krävs också import av insatsvaror. WTO:s larm om mörka handelsprognoser borde därför ljuda extra högt just här. Även WTO:s mest optimistiska scenario betyder stora tapp.

Att USA:s ekonomi blöder är kritiskt för hela världsekonomin. På tre veckor sökte 17 miljoner amerikaner a-kassa. Det kan jämföras med krisen 2008 då 10 miljoner amerikaner på sex månader sökte a-kassa.

Det här är ingen klassisk ekonomisk kris, utan en virusdriven kris där handlande företag och andra företag som egentligen är livskraftiga går under. Företagen ropar efter livbojar som håller dem ovan ytan. Med rätt stöd kan Sverige stå väl rustat i en global konkurrens när krisen är förbi.

Regeringen har haft en öppen attityd till förslag från oss i oppositionen och till företagargorganisationer, och den har lagt fram flera stödpaket. Men vi kristdemokrater anser att stödet fortfarande är för snålt tilltaget och i vissa fall har bristfälliga konstruktioner. Ta permitteringsstödet som exempel! Där finns en regel att tillfällig personal måste sägas upp. Det motverkar stödets syfte och driver fram en högre arbetslöshet än nödvändigt. Människor riskerar att slås ut i stället för att stå redo när krisen är förbi. Detta har vi påtalat.

Vi har också påtalat att det direkta stödet för fasta kostnader måste upp i våra grannländer Danmarks och Norges nivåer. För många företag är de

fasta kostnaderna omöjliga att påverka, och även om personalen är permitterad kan hyror inte betalas med inkomster som inte finns. Dagens hyresstöd, som går via hyresvärden, har inte fallit väl ut i praktiken. En rad branscher täcks inte. Andra fasta kostnader, såsom leasingkontrakt, är fortfarande en börda. Kristdemokraterna har föreslagit en modell där vi går upp till 85 miljarder i stöd, jämfört med dagens 5 miljarder.

Fru talman! Coronasmittan riskerar att bli en förevändning för ökad protektionism. Vi såg tendenser redan före krisen, och svåra omständigheter kan trigga ytterligare slutenhet. Men protektionism medför allvarliga konsekvenser och gör oss alla fattigare. Här och nu, mitt i smittbekämpningen, är dessutom samarbete helt livsavgörande.

De exportrestriktioner som vissa EU-länder infört måste undanröjas. Här ska Sverige fortsätta att vara en aktiv röst för en fungerande inre marknad. Vi har sett hur livsavgörande medicinsk utrustning har hållits kvar i flera dagar. Det är ett oacceptabelt beteende, och det är bra att regeringen markerat mot detta. Men det här kommer att fordra fördjupad diskussion framöver. Det handlar om tilliten till varandra i unionen. Vi kristdemokrater håller också med om att EU i detta läge måste slopa moms och tull på medicinsk utrustning, även för företag. Allt måste ske för att värna liv.

Fru talman! Jag vill i detta sammanhang understryka att den försvagade ekonomin innebär en ökad risk för utländska direktinvesteringar av strategiska tillgångar som är av säkerhetspolitiskt problematisk natur. Det pågår en utredning om regler och ett införande av granskningsmekanismer. Detta är datumsatt till november 2021. Här krävs dock att lösningar kommer fram tidigare med anledning av pågående kris. Det är oerhört angeläget.

Fru talman! Svensk handelspolitik ska vila på insikten om frihandels fördelar för ekonomin, för att bekämpa fattigdom och för att bekämpa ohälsa. Det betyder att vi inom EU ska driva på för fler och bättre handelsavtal med omvärlden. Det betyder också att vi globalt höjer rösten mot destruktiva protektionistiska tendenser och för en välfungerande världshandel. Det är ytterst viktigt, inte minst i detta läge.

Jag yrkar bifall till reservation 5 i betänkandet.

Anf. 27 ARMAN TEIMOURI (L):

Fru talman! Det finns mycket fint med globalisering och frihandel. Det handlar dels om utveckling, dels om ökat välbefinnande. Globalisering och frihandel har varje dag låtit människor gå från extrem fattigdom till trygghet. Världen har aldrig haft en så liten andel fattiga som i dag, och det är mycket tack vare globaliseringen. Ökad handel har stärkt både vår egen och andra länders ekonomi, utveckling och välbefinnande.

Ingen kunde för bara några månader sedan tro vad världen skulle vara i dag. Coronapandemin har tydligt visat på vissa sårbarheter i vårt samhälle och i vår tillgång till strategiskt viktiga varor, exempelvis sjukvårdsmaterial. Tyvärr har det lett till att vissa röster har krävt en återgång till en mer nationalistisk och protektionistisk handel för att säkra tillgång till viktiga varor. Det är bra att regeringen har markerat i dessa frågor. Det här vore helt fel väg att gå och skulle inte bara skada Sveriges anseende som ett frihandelsvänligt och progressivt land utan även få allvarliga konsekvenser för svenska företag och den svenska ekonomin.

Låt oss friska upp minnet lite. Som ett exportberoende land har Sverige haft otroligt stor nytta av tillgången till exempelvis EU:s inre marknad med

500 miljoner konsumenter. Den svenska ekonomin är kort sagt tätt sammanflätad med och beroende av den inre marknaden. Att återinföra tullar och handelshinder för att säkra svenska intressen vore kontraproduktivt och skulle göra mer skada än nytta.

I sviterna efter coronapandemin kommer ekonomin att behöva startas upp igen. Att i det läget begränsa marknaden för Sveriges företag vore förödande.

EU måste fortsätta att slå vakt om den fria rörligheten för varor, tjänster och kapital, och EU bör motsätta sig medlemsländers försök till protektionistiska förslag och i stället utveckla den inre marknaden. Det ska vara enklare för företag att verka inom EU, och regelbördan för näringsidkare behöver därmed minska.

I en tid då protektionismen växer menar jag att EU ska vara en stark röst för frihandel och stå upp för den regelbaserade internationella handelsordningen. EU ska verka för att minska alla typer av handelshinder och för att utveckla och modernisera WTO. När utvecklingen av WTO blockeras måste EU driva på för handelsliberaliseringar där intresserade länder deltar och förhandlar om omfattande frihandelsavtal – frihandelsavtal som genomsyras av EU:s gemensamma värderingar och bidrar till långsiktighet globalt. Det innebär dock inte att det inte krävs reformer, men dessa ska vi genomföra tillsammans inom EU-samarbetet, inte på egen hand.

Det framgår också tydligt i kommissionens industristrategi att just säker tillgång till strategiska varor är ett prioriterat område och att arbete pågår för att minska unionens beroende av tredjeländer. Här bör Sverige vara fullt delaktiga och bidra med kunskap och expertis för att utforma rutiner som säkrar EU:s och Sveriges tillgång till strategiskt viktiga varor.

Ett frihandelsavtal mellan EU och USA är något som skulle bidra till ökad handel och skulle sätta en global standard för handeln världen över. Så snart de politiska förutsättningarna finns bör Sverige driva på för att EU och USA återupptar TTIP-förhandlingarna. Ökad handel med USA skulle också minska EU:s beroende av Kina och Ryssland.

Vidare bör EU:s regionala partnerskap för Afrika, vilket erbjuder tullfri och enkel export till EU, utvecklas. Jag vill också framhålla att den globala handeln inte får stanna av till följd av brexit, särskilt inte i den rådande situation som coronapandemin innebär. Utan ett långtgående handelsavtal mellan Storbritannien och EU som möjliggör en fortsatt smidig handel, men samtidigt förutsätter fortsatt fri rörlighet för personer, tjänster, kapital och varor, skulle konsekvenserna bli ytterst allvarliga, främst för Storbritannien men även för EU:s medlemsländer. I dessa tider är det otroligt viktigt att inte förhindra ekonomisk återhämtning i kölvattnet av coronapandemin.

Att Kina kontinuerligt försöker öka sitt inflytande världen över är inget nytt. Kina och Ryssland är båda exempel på länder som investerar strategiskt i Europa i bland annat hamnar och energiförsörjning. EU och medlemsländerna måste kunna skydda sig mot investeringar från stater och bolag med oärliga intressen. Försvagade ekonomier och försvagade företag till följd av nedstängningar på grund av corona ökar nu risken för att Kina upphandlar företag i ekonomisk kris. Därför är det ytterst viktigt att vi ser över vilka möjligheter som finns för att förhindra detta och vilka åtgärder som behövs för att säkra svenska intressen.

Fru talman! Slutligen skulle jag också vilja lyfta fram det nordiska samarbetet. Det är viktigt att inte förringa det nordiska samarbetet i Nordiska rådet. I Norden har vi gång på gång visat att vi är starkare tillsammans. Våra liberala, demokratiska och inkluderande samhällen, där alla medborgare deltar och har ansvar och rättigheter, är starka samhällen som kan hantera även de största utmaningarna. Tillsammans kan vi hitta gemensamma nordiska lösningar inom områden där de nordiska länderna kan uppnå större resultat genom att samarbeta än genom att lösa uppgifterna var för sig.

Fru talman! Frihandel och globalisering är viktiga frågor som vi måste försvara och utveckla såväl i normalläge som i nuvarande krisläge. Det är väldigt viktigt.

Vi står givetvis bakom alla våra reservationer, men för att spara tid yrkar jag bifall endast till reservation 6.

Anf. 28 AMANDA PALMSTIERNA (MP):

Fru talman! Coronakrisen påverkar allas vår vardag i stort och i smått. Vi befinner oss fortfarande i en kris utan motstycke. Det finns många utmaningar också för handelspolitiken. Vi har sett hur medicinsk utrustning fastnat vid landsgränser – skyddsmasker, respiratorer och tester. Sverige och regeringen är en starkt pådrivande röst för att EU:s inre marknad ska fungera, så att den medicinska utrustningen inte ska fastna vid landsgränser. Utrustningen ska komma dit där den gör bäst nytta.

Regeringen och Sverige driver handelsinitiativet Trade for Health, som syftar till att tullar ska tas bort på medicinsk utrustning. Det här vill vi se också i global skala. Det pågår en dialog med WTO om att ta bort tullar på medicinsk utrustning, såväl i coronatider som när krisen är över.

Nu är vi i en akut fas med fokus på att minska smittspridning och se till att människor kan behålla sina jobb. Men samtidigt behöver vi ställa in tankarna på återuppbyggnad av samhället och på det som kommer i spåren av krisen. Vi behöver dra erfarenheter av den här tiden för att kunna bygga ett mer robust och motståndskraftigt samhälle.

Coronakrisen påverkar framtida handelsmönster. Vi har i flera decennier sett en trend med globalisering. Företag har produktionskedjor som sträcker sig över flera länder. Coronakrisen har blottat de här produktionskedjornas känslighet. Det finns forskare som tror att globala företag själva kommer att komplettera sina globala kedjor med regionala produktionskedjor. Redan före pandemin kunde vi se en sådan trend, som var orsakad av digitalisering och automatisering.

Det är viktigt med produktion i närområdet, till exempel när det gäller livsmedel och en ökad lokal förnybar energiproduktion, så att vi har en god krisberedskap. Samtidigt är det väldigt viktigt att vi inte blir protektionistiska. Vi får inte stänga dörrar och stänga andra ute. Det finns sådana tendenser.

Utvecklingsländer är mycket hårt drabbade av coronakrisen. En rapport från Oxfam visar att en halv miljard människor riskerar att tryckas tillbaka in i fattigdom som en konsekvens av pandemin. Sverige har skjutit till 40 miljoner kronor till WHO:s krisfond och 100 miljoner till FN:s stora humanitära krispaket, som är riktat just till världens mest utsatta länder. Regeringen är en tydlig röst för en rättvis handel som tar hänsyn till utvecklingsländers intressen. Det finns till exempel ett handelsrelaterat ut-

vecklingssamarbete som heter Aid for Trade. Här arbetar Sverige tillsammans med regeringar, myndigheter och organisationer för att ge utvecklingsländer stöd att kunna dra nytta av de fördelar som handeln ger.

Fru talman! När vi bygger upp vårt samhälle igen ska vi inte köra in i gamla hjulspår. Vi behöver fokusera på en grön återuppbyggnad. Redan tidigare har regeringen sett till att Sverige är det första land som slutar upp med fossila exportkrediter. Sverige ska inte vara ett land som pumpar runt den döende kol- och oljeindustrin, som nu till och med vill ha betalt för att bli av med oljan; det var ju minuspris häromdagen. Sverige ska i stället se till att driva på för klimatsmarta lösningar. Det är mycket viktigt att Sverige driver på för att avskaffa tullar för klimatvänliga varor, tjänster och tekniker så att takten i klimatomställningen kan öka, såväl i EU som globalt. Här behövs initiativ framöver. Det är även väldigt viktigt att handelsavtalen är i linje med Parisavtalet och i linje med mänskliga rättigheter. Detta finns också med i den klimatpolitiska handlingsplanen.

För lite mindre än ett år sedan brann Amazonas regnskog, och världens ledare riktade sina blickar mot Brasilien och Mercosurhandelsavtalet. Så länge Brasilien skövlar regnskog och så länge miljöaktivister och ursprungsbefolkningar måste riskera sina liv för att behålla sina hem kan vi inte skriva på det här. Vi behöver driva på väldigt tydligt med skarpa villkor för att kunna ratificera avtalet. Rent generellt behöver vi driva på väldigt tydligt för att det ska finnas sanktionsmöjligheter kopplade till hållbarhetskapiteln.

Fru talman! Vi lever i svåra tider. Det är viktigt att vi visar solidaritet och håller ihop, såväl i Sverige som inom EU. Det är viktigt att vi visar solidaritet med utvecklingsländer och att vi aktivt jobbar för tullfrihet på varor och för att ge dem stöd att utveckla sin handel. Det är viktigt att vi i framtiden inte kör in i gamla fossila hjulspår utan bygger upp ett robust och klimatsmart hållbart samhälle med en tro på framtiden.

Med det yrkar jag bifall till reservation 7 och i övrigt till utskottets förslag.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 15.)

§ 10 Mänskliga rättigheter

Mänskliga rättigheter

Utrikesutskottets betänkande 2019/20:UU15
Mänskliga rättigheter
föredrogs.

Anf. 29 MARKUS WIECHEL (SD):

Fru talman! I dag debatterar vi utrikesutskottets återkommande betänkande om mänskliga rättigheter. Det är som bekant ett oerhört omfattande dokument som också berör väldigt viktiga frågor. Jag väljer i dag att främst fokusera på FN och demokratiarbetet. Men det betyder absolut inte att övriga frågor är mindre viktiga.

Grundläggande mänskliga fri- och rättigheter är universella. De är lika viktiga och gällande för alla människor var de än bor, här i Sverige eller i något annat land.

Jag känner mig trygg med att kunna konstatera att samtliga partier i Sveriges riksdag önskar verka för att fler länder lever upp till hela FN:s deklARATION om mänskliga rättigheter med just den utgångspunkten.

Vi ser dock exempel på hur begreppet mänskliga rättigheter urvattnas. I ett svenskt sammanhang används det flitigt för att beskriva rättigheter som mycket väl kan vara önskvärda, men vilka saknar grund i internationell rätt. Vi ser likaså hur begreppet används internationellt, trots att det man talar om inte alls har sin grund i det universella som vi ser som självklart.

KairodeklARATIONEN är ett sådant exempel som på intet sätt kan anses vara kompatibel med FN:s deklARATION om mänskliga rättigheter. Tvärtom, hela syftet med KairodeklARATIONEN är att legitimera förtryck genom att svepa in förtrycket i fina ord för att vinna acceptans i länder som Sverige. Genom att hänvisa till detta dokument ska länder med en modernare syn på exempelvis jämställdhet eller religionsfrihet luras till ett agerande som på intet sätt är acceptabelt eller lever upp till de fundamentala rättigheterna.

Mot bakgrund av detta vill jag därför understryka vikten av att begränsa begreppet vi talar om till rättigheter som faktiskt är internationellt erkända.

Fru talman! FN är den primära mekanismen för internationellt samarbete vad gäller samverkan för demokrati och mänskliga fri- och rättigheter. FN har sedan organisationen grundades 1945 varit mellanstatlig och en nationernas förening, baserad på den grundläggande principen att alla dess medlemmar är fria och likvärdiga. Det är naturligtvis en princip som vi alla måste slå vakt om.

Försvaret av grundläggande och fundamentala mänskliga fri- och rättigheter är dock överordnat suveränitetsprincipen. Historien har lärt oss att inga stater, inte ens demokratiska och välfungerande sådana, kan tillåtas ett helt obegränsat handlingsutrymme i dessa frågor.

Av den anledningen behövs FN-samarbetet för att garantera individens säkerhet mot övergrepp från repressiva regimer och verka för en positiv utveckling i fler länder, inklusive länder som redan ligger i framkant avseende just MR-frågor.

Fru talman! På grund av att FN är ett sådant angeläget samarbete är det viktigt att strukturen i organisationen fungerar. Det största hotet mot FN är enligt mig den egna organisationen, och när den brister minskar förtroendet. Vi måste verka för att fler medlemsstater ratificerar konventionerna och att fler medlemsstater lever upp till sina åtaganden som medlemsstater i Förenta nationerna.

Hur kan organisationen få respekt om FN:s olika organ leds av stater som uppenbarligen inte lever upp till de mest grundläggande kraven på respekt för mänskliga rättigheter? Jag behöver inte ens säga mer än Saudiarabien för att ni alla och de allra flesta ska förstå vad det är jag talar om.

Sverige måste arbeta hårdare för att ställa krav på att de som leder FN-arbetet själva föregår med gott exempel. När vi ändå är inne på det här med gott exempel rankas Sverige i dag som ett av världens minst korrupta länder. Det är naturligtvis någonting vi ska vara stolta över.

FN är en enorm organisation, med en enorm budget och med en enorm mängd olika system att ta hänsyn till. Tyvärr vet vi också att FN kantas av betydande problem med bland annat korruption och brottslighet.

Normalt sett kan FN-personal inte åtalas eller slita tvister med FN i hemlandets domstolar. Påstådda lagbrott eller andra dispyter hanteras exklusivt genom interna mekanismer, oavsett om det gäller en tvist mellan FN som arbetsgivare och dess arbetstagare eller påstådda oegentligheter begångna av personal i organisationens tjänst.

Det här innebär naturligtvis att det tunga ansvaret för att saker sköts korrekt ligger på FN som i många fall blir beroende av information från sin egen personal. Av den anledningen är det oerhört viktigt att visselblåsare inom organisationen får tillräckligt med skydd. Vi måste se till att de får det. Skyddet för dessa är avgörande för FN:s förtroende hos allmänheten och i stor utsträckning för dess framtid som institution.

Därför bör Sverige ta initiativ till en utredning inom FN vars mål ska vara att lägga fram skarpa förslag på reformer av både immunitetsfrågan, tvistlösningsmekanismerna och visselblåsarskyddet utöver ett i övrigt skärpt internationellt arbete mot korruption.

Fru talman! Något som vi är bra på i Sverige är demokrati. Visst, den är inte perfekt ens i Sverige. Men faktum är att vårt närområde består av världens mest framgångsrika länder i detta avseende, och Sverige är dessutom en av världens äldsta demokratier.

Demokrati kanske inte bara bör ses som grundläggande för att säkerställa mänskliga rättigheter utan även som en del av arbetet för att främja en positiv samhällsutveckling i stort. Svart på vitt ser vi att det är de demokratiska staterna som har den bästa ekonomiska utvecklingen, de bästa utbildningarna och störst politiskt inflytande. Sist men inte minst är risken för att två demokratiska länder ska hamna i krig med varandra mycket låg och nästan obefintlig. Det är således ett system som gynnar säkerheten.

Allmänna och fria val skapar ansvarstagande och rensar ut olämpliga politiska alternativ. Alla val är dock inte allmänna eller fria, tyvärr, även om det kan se så ut. Bland de minst utvecklade länderna har regeringar en återvalsfrekvens på 88 procent. Snittet i OECD ligger på 45 procent. Här ser vi hur detta med allmänna och fria val kan se helt olika ut beroende på hur man mäter det.

Fru talman! Sverigedemokraterna ser demokrati som det enda sättet för de minst utvecklade länderna att nå utveckling och framgång. Jag vill dock noga understryka, särskilt nu när regeringen sedan ett år tillbaka har aviserat en påstådd demokratioffensiv, att en fungerande demokrati är mer än just allmänna val.

Det finns stora brister i hur givarländer och det internationella samfundet hanterar frågan om valrörelser i mottagarländer. Vi kan se Irak och Afghanistan som exempel. Där har man sett exempel på val som lett till splittring och försämrad fysisk säkerhet för befolkningen och så vidare.

Det internationella samfundet måste ha ett strikt vetenskapligt förankrat synsätt på frågan om val och politiska kampanjer i fattiga och instabila länder. Det är viktigt att inte bara använda allmänna val som en enkel lösning på mycket komplicerade problem dels för lokalbefolkningens säkerhet, dels för att inte urholka förtroendet för demokrati som statsskick.

Fru talman! Världssamfundet som vi i dag känner till formades i mångt och mycket efter andra världskriget och då inte minst i samband med att Förenta nationerna bildades. Samarbetet genom FN syftade främst till att förhindra ett tredje världskrig, varför det också var viktigt att såväl demokratier som diktaturer ingick.

I dag vet vi att de demokratiska staterna inte alls utgör stommen i samarbetet. Inte desto mindre är det viktigt att detta forum finns för att möjliggöra en dialog mellan bokstavligen talat hela världen.

Det saknar dock något som demokratiskt förbund, varför vi sverigedemokrater önskar se ett nytt initiativ till ett internationellt förbund mellan alla världens demokratiska länder. Det är utöver att vi ska försöka få till en checklista med kriterier för att kunna garantera att länder är just demokratiska.

Förbundet kan framöver ha en avgörande roll för att hela tiden såväl utvärdera som utveckla demokratin men även sprida kunskap om demokrati. Förbundets medlemsländer skulle även i och med detta samarbete kunna bli en starkare röst i andra organ, som exempelvis FN, som i dag bland annat arbetar med grundläggande mänskliga rättigheter.

Avslutningsvis, fru talman, noterar jag att jag har överskridit talartiden. Jag önskar yrka bifall till reservation 2. Vi står naturligtvis även bakom övriga SD-reservationer i betänkandet.

Anf. 30 YASMINE POSIO (V):

Fru talman! Vänsterpartiet kritiserar varje brott mot de mänskliga rättigheterna oavsett var eller när de begås eller med vilka motiv de begås. Vi vill se en rättvis och jämlik värld där alla människor har samma möjligheter att leva det liv de vill. Där kan vi alla människor leva i frihet från fattigdom, frihet från orättvisor, frihet från våld, frihet från rasism, frihet till våra kroppar och till vår kärlek och frihet att se våra barn växa upp i trygghet och få den kunskap och det stöd de behöver för att bli det bästa de kan. Vi vill att alla människor ska kunna ha ett bra arbetsliv där de förverkligar sig själva och får en god lön och pension.

Varje människas frihet hänger samman med alla människors frihet och med ett samhälle som tillåter och gör den möjlig. Det är i rättvisa och jämlika samhällen som människors frihet växer sig som starkast.

Vår solidaritet är lokal och global. Det är därför vi driver en politik för att kapitalismen, patriarkatet, rasismen och utsugningen av vår jords resurser ska få ett slut. Det är först då vi når ett samhälle som är till för alla och där allas mänskliga rättigheter är tillgodosedda.

Vi har flera viktiga motioner och yrkanden som handlar om eller leder till uppfyllandet av de mänskliga rättigheterna, även om de inte har hamnat i detta betänkande eller ens på utrikesutskottets bord. Jag väljer att här lyfta fram några av dem för att visa att det krävs många beslut för att man ska uppnå FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna.

Vår motion om skatteflykt handlar om mänskliga rättigheter. När människor och företag smiter från att betala skatt får vi nämligen in mindre resurser till välfärden, som finns till för alla och inte bara några få. Välfärd säkerställer bland annat rättigheterna nr 22, 25, 26 och 27 som handlar om rätt till social trygghet, hälsa, goda livsvillkor, utbildning och kultur. Uppskattningsvis går Sverige årligen miste om 40 miljarder kronor, visar forskning från Berkeleyuniversitetet. I världen pratar vi om avsevärt större summor än så. Det skulle kunna bli mycket välfärd för de pengarna. Dessvärre verkar de flesta andra partier anse att det är rimligt att de som redan har mycket ska kunna begå skattebrott näst intill helt riskfritt. De partierna vill nämligen exempelvis inte införa land-för-land-rapportering.

Vårt yrkande om att svenska företag måste följa human rights due diligence handlar om mänskliga rättigheter. Human rights due diligence innebär att svenska företag som etablerar sig i andra länder ska se till att de anställda har sjysta arbetsvillkor, rätt att ansluta sig fackligt och sjysta löner som går att leva på – precis som det står i artikel 23 i FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna. I dag vet vi att så inte är fallet. Sömmerskor arbetar under usla förhållanden till usla löner. Barn och ungdomar arbetar i gruvor där metaller till våra batterier utvinns. Bra villkor och löner som ger ett skäligt liv skulle lyfta en betydande andel ur fattigdomens klor. Dessvärre tycker de flesta andra partier att det är rimligt att svenska företag utnyttjar fattiga människor och gör ännu större vinster på deras bekostnad, då de inte vill införa human rights due diligence.

Vår motion om att Sverige absolut inte ska få exportera vapen till länder som kränker mänskliga rättigheter eller som är odemokratiska handlar om mänskliga rättigheter. Två rapporter i rad har visat att Sverige exporterar till orimliga länder efter att den nya lagen, som säger att Sverige inte borde exportera till sådana länder, trädde i kraft. Filippinerna, vars president infört system där narkotikalangare mördas utan rätt till rättegång, och den saudileda koalitionen som bombar Jemen sönder och samman är bara ett par exempel. Dessvärre anser de flesta andra partier inte att Sverige ska ha allvarliga brott mot mänskliga rättigheter som ett absolut hinder för vapenexport.

Fru talman! De mänskliga rättigheterna kom under många år fler tillgodo i ett större antal länder, men på senare tid har vi sett hur människors liv och utrymme inskränkts alltmer. Under den pandemi som pågår just nu har dessvärre vissa regimer passat på att införa lagar och regler som inte kan ses som annat än en attack på de mänskliga rättigheterna. Detta sker i en tid då de är viktigare än någonsin förr. Det sker inte enbart i länder som kan sägas ligga långt bort, utan även länder nära Sverige är drabbade.

Den pågående coronapandemin kräver exceptionella åtgärder. Samtidigt får aldrig försöken att stoppa smittspridningen bli en ursäkt för auktoritära ledare att inskränka de mänskliga rättigheterna. Hur olika länder agerar under den pågående krisen kommer att påverka miljontals människors demokratiska fri- och rättigheter under lång tid. Därför är det extra viktigt att stå upp för demokratiska principer och värderingar och att värna rättsstaten.

Låt mig ge några exempel på vad medier och Amnesty rapporterar att länder och stater har hittat på medan denna pandemi härjar:

I Kenya blev en 13-åring skjuten på sin balkong av poliser som skulle upprätthålla utgångsförbudet. I Indien tvingades migrantarbetare som stod utan jobb att gå långa sträckor för att komma hem, då tåg och bussar inte längre gick. Vid provinsgränserna sprejades de med kemikalier som kan ge hud-, ögon- och lungskador. En läkare i Ryssland fängslades kort efter att han gått ut med att landet brustit i sina förberedelser inför pandemin. Israels premiärminister Benjamin Netanyahu har gett säkerhetstjänsten tillåtelse till massövervakning i kampen mot coronavirusets spridning. Paraguays inrikesminister har berömt polisen när de förnedrat och filmat människor som brutit mot utgångsförbudet. Under karantänstiden har polisen i Filippinerna av president Duterte fått uppmaningen att skjuta skarpt mot dem som anses vara bråkmakare. Romska bosättningar i Slovakien och Bulgarien har satts i tvångskarantän. Flera länder, liksom stater i USA,

passar på att införa lagar som inskränker kvinnors och flickors rätt att bestämma över sina egna kroppar genom att införa abortförbud. I utgångsförbudets spår följer att kvinnor och barn utsätts för än mer våld i hemmet.

Fru talman! I dag väljer jag att yrka bifall till reservation 7. Den handlar om demokrati och det civila samhällets krympande utrymme.

Civilsamhället har en central roll i demokratiska system och för den demokratiska utvecklingen. Det fungerar som både vakthund och visselblåsare när övergrepp har begåtts, rättigheter kränkts eller utvecklingen är på väg åt fel håll. Det fungerar som ansvarsutkrävare när det gäller utlovade reformer och beslut men också som informationskälla för såväl befolkningen inom ett land som omvärlden. I vissa fall erbjuder civilsamhället tjänster och funktioner som staten inte klarar av att leverera. Under denna pandemi då vissa ledare inför sanktioner som kränker de mänskliga rättigheterna mer än tidigare behövs civilsamhället än mer.

Civilsamhällesorganisationer runt om i världen kämpar för att människor ska slippa få sina rättigheter kränkta, och de aktörerna behöver få fler verktyg, fler plattformar och ytterligare medel för att kunna förändra till det bättre. Det är de som många gånger står i frontlinjen för att värna människor som drabbas orättfärdigt under coronavirusets framfart.

Tillsammans kan vi människor ändra den nuvarande världsordningen och skapa ett samhälle som är till för alla och där allas mänskliga rättigheter är tillgodosedda. Det handlar helt enkelt om en värld för alla, inte bara för de rikaste.

Anf. 31 FREDRIK MALM (L):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till Liberalernas reservation 4.

Vi befinner oss nu i en global kris till följd av covid-19. Det är en hälsokris och en ekonomisk kris, men det är också i väldigt hög grad en politisk och demokratisk kris.

Dessa kriser hänger förstås ihop på olika sätt. Men problemet är att medan en hälsokris kan rullas tillbaka och man kan återhämta sig från en ekonomisk kris är risken väldigt stor att en politisk och demokratisk kris får mycket långvariga följder.

Det vi ser nu, fru talman, är att pandemin används av ledare för en rad hårdhänta och odemokratiska regimer i världen till att öka förtrycket i sina länder. Pandemin blir en förevändning för att genomföra mer kontroller av befolkningen i vid mening och av oppositionella i synnerhet. Man kan använda krisen för att stämpla ut minoriteter och hävda att de är mer benägna att bära smittan och så vidare. Odemokratiska regimer kan alltså använda coronapandemin på ganska många sätt för att stärka förtrycket.

Det finns också en stor risk att de inskränkningar i medborgerliga fri- och rättigheter som genomförs inte rullas tillbaka efter pandemin. Sverige är en demokrati, och även vi har genomfört inskränkningar. Man får till exempel inte ha möten med fler än 50 personer. Det är en inskränkning i mötesfriheten, och det ska vi vara medvetna om. I Sverige, som är en demokrati med en demokratiskt vald riksdag, kommer dock den inskränkningen att rullas tillbaka när krisen är över, och då kommer Sverige att återgå till normalläge igen.

På samma sätt har Sverige historiskt genomfört inskränkningar när så har varit nödvändigt, inte minst under andra världskriget. Efter kriget rullades de sedan tillbaka, och det är så en demokrati fungerar.

Jag tror att vi alla kan acceptera mer kontroller när man ska flyga och så vidare om man tvingas höja säkerhetsläget till följd av till exempel terrorhot. Jag tror att de allra flesta av oss accepterar att det är så, och när läget sedan stabiliseras eller återgår till det normala rullas inskränkningarna tillbaka.

Fru talman! Exempelvis den lagstiftning som antogs i Ungern innebär att man ger Viktor Orbán och regimen i Ungern en massa befogenheter på obegränsad tid, och det är här vi kommer in på det problematiska: dels att Ungern som fortfarande i alla fall är något slags semidemokrati nu tar steg i fel riktning, dels att vi riskerar att få ytterligare en massa inskränkningar och skärpningar i form av kontrollsamhälle och förtryck och så vidare som sedan inte dras tillbaka efter pandemin.

Dessutom ser vi ytterligare en risk för mänskliga rättigheter och demokrati, nämligen det faktum att den ekonomiska krisen och att väldigt många människor blir arbetslösa riskerar att göda mer intoleranta och destruktiva krafter i samhällen över hela jorden. Detta innebär i förlängningen att gaphalsar och extremister kan få ett större politiskt inflytande, och vi ska vara rätt så oroliga över detta.

Vi säger lite slentrianmässigt att demokratin måste vinnas varje dag och för varje generation. Men vad händer om vi nu börjar förlora demokratin för en kommande generation? Då blir ju den här lite klyschiga utsagan att demokratin måste vinnas för varje generation plötsligt högst reell och oerhört central. Det blir någonting som på allvar blir riktigt viktigt.

Med ledare i världen som Donald Trump, Putin, Xi Jinping, Erdoğan, Bolsonaro, Viktor Orbán, Duterte med flera ska man vara rätt orolig över detta. Detta är stora och inflytelserika länder med mycket stor militär kapacitet. Det är länder som har ett stort inflytande på sina grannländer, i sina regioner och så vidare. Med en världsutveckling där demokratin försvagas, där den så kallade multilaterala världsordning som vi byggt upp sedan kalla kriget steg för steg undermineras och där globala avtal inte spelar så stor roll längre är det klart att man ska bli alltmer orolig.

Fru talman! Någonting som är viktigt för Liberalerna är att fokusera mer på demokrati och mänskliga rättigheter i vår utvecklings- och biståndspolitik. Sverige är en väldigt ambitiös biståndsgivare, och det gör att vi också bör göra mer för att stärka de krafter som verkar för demokratiska reformer och mänskliga rättigheter. Vi behöver också en mer aktiv utrikespolitik för att stärka demokratiska krafter i världen och för att ge stöd åt dem som vill se mindre av förtryck och mer av frihet.

Det är även viktigt att stärka det europeiska samarbetet. Europeiska unionen är följden av att man efter det som Hitler och Stalin brände ned i Europa kom till slutsatsen att nu måste vi verkligen bygga demokrati, öppna samhällen och en ny framtid i frihet och demokrati för alla medborgare i Europa. Europasamarbetet är oerhört viktigt för att fortsätta den utvecklingen, och därför måste Europasamarbetet stärkas.

Sedan har vi ytterligare ett bekymmer, fru talman, och det är att ett antal av de regimer och ledare som jag radade upp har expansionistiska ambitioner. De är till exempel intresserade av att kunna köpa kritisk infrastruktur i Sverige och andra länder och kan agera mycket högljutt via sina

ambassader för att försöka tysta kritiska röster runt om i världen. Det gäller inte minst Ryssland och Kina, och det är någonting som vi med kraft måste motarbeta. Jag välkomnar därför alla de förslag som kommer fram från mitt parti och från andra partier om att vi ska ha starkare regelverk och ett starkare skydd för vår kritiska infrastruktur.

Anf. 32 ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Fru talman! Det område som vi debatterar i dag är inte bara gränslöst stort utan också gränslöst viktigt. Det är ett fundament för varje samhälle som vill kalla sig civiliserat.

Som flera redan har sagt i den här debatten lever vi i en minst sagt omvälvande tid, inte bara med utgångspunkt från den pandemi som vi just nu genomlider och som kommer att förändra vår värld under lång tid framöver.

Vi lever också i en tid där allt fler autokratiska ledare ser nationens styrka som ett argument för att kunna agera helt i enlighet med det egna intresset utan tankar på vilka konsekvenser detta för med sig i ett större perspektiv. Fredrik Malm nämnde en handfull: Duterte, Orbán, Putin, Xi Jinping, Bolsonaro, Trump.

Man kan i en sådan här debatt prata om hur många olika saker som helst. Jag kommer att välja några få perspektiv i dag.

Det som är intressant med dessa auktoritära ledare är att några av deras första mål när de tillträder ofta är att ge sig på rättigheter för minoriteter och kvinnor. De senaste åren har vi också sett att motsättningarna inom det här området har vuxit. Tittar vi på några exempel som redan varit uppe i denna debatt kan vi se att den pågående pandemin ger en del av dessa auktoritära krafter ytterligare möjligheter. Det är extremt oroande att politiker använder coronakrisen för att inskränka rättigheter för inte minst kvinnor och hbtq-personer.

I Polen passar man nu, när människor inte kan gå ut och protestera, på att gå fram med ett lagförslag om att totalförbjuda dels abort, dels sexualundervisning till barn och unga. När motsvarande regering försökte genomföra samma förändring 2016 gick människor i Polen man ur huse på gatorna. Nu sitter de i karantän i hemmen, vilket regeringen naturligtvis är medveten om.

I USA försöker flera stater nu stoppa aborter med argumentet att sjukvårdsresurserna ska läggas på kampen mot covid-19. Till exempel Texas passar på att inkludera abort i de ingrepp som man inte anser är omedelbart medicinskt nödvändiga.

I Ungern använder Orbán sina nya coronabefogenheter, som innebär att han kan styra genom dekret. Tydligt tycker han att en av de riktigt viktiga åtgärderna när pandemin träffar landet handlar om att inskränka transpersoners rättigheter. En av de nya lagarna innebär nämligen att det inte längre ska vara tillåtet att juridiskt byta kön.

Vi ser en tydligt ökad polarisering i dessa frågor såväl inom EU som inom FN, där redan gjorda överenskommelser ifrågasätts. Vi ser att ett antal länder målmedvetet riktar in sig på att begränsa rättigheterna. Det är som sagt inte bara Iran och Saudiarabien, utan vi ser att den här rörelsen leds av USA och Brasilien – två länder som vi tidigare såg som allierade i kampen för jämställdhet och lika rättigheter.

Vi ser också att mänskliga rättigheter och MR-försvarare utmanas, angräps och fängslas såväl i enskilda länder som i de internationella systemen.

Den demokratiöffensiv för att motverka den auktoritära utvecklingen som vi ser i många länder och som regeringen har inlett är viktig. Vi vet ju att kopplingen mellan mänskliga rättigheter och demokrati är tydlig.

Sverige är också sedan i september 2019 medlem i samarbetsplattformen LGBTI Core Group, där stater, FN och EU och det civila samhället deltar. Det möjliggör för Sverige att tillsammans med likasinnade trycka på för förändring och för en förbättrad situation för hbtq-personer världen över.

När det öppna och toleranta demokratiska samhället trycks tillbaka tar det sig fler uttryck. Även diskriminering, trakasserier och våld kopplat till människors religiösa och icke-religiösa identiteter har ökat kraftigt i takt med de senaste årens globala tillbakagång för mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer. Religion har politiserats, och nationalism med religiösa inslag vinner mark på bred front.

Motkraften är en stark röst för demokrati, en regelbaserad världsordning och respekt för de mänskliga rättigheterna och rättsstatens principer.

Sveriges röst i världen behövs. Den behövs för att tala för dem vars röster nu hotar att tystas. Den behövs till försvar av en världsordning som grundar sig på överenskomna regler och inte den starkes maktpolitik.

Låt mig avsluta mitt anförande med ett citat från Rosa Parks: You must never be fearful about what you are doing when you know it is right.

Med det, fru talman, vill jag yrka bifall till förslaget och avslag på reservationerna.

Anf. 33 YASMINE POSIO (V) replik:

Fru talman! Jag står klart och fullt bakom det Annika Strandhäll lyfte fram i sitt anförande. "Självklart ska ingen regering kunna hävda särskilda förhållanden som tradition, kultur eller religion som ursäkt för att kränka de mänskliga rättigheterna", som vi har skrivit i betänkandet.

Det borde heller inte vara möjligt för den svenska regeringen att legitimera kränkningar av mänskliga rättigheter i andra länder genom att hänvisa till ekonomiska eller så kallade säkerhetspolitiska skäl. Tyvärr är det just det som blir resultatet när svenska ministrar åker på handelsfrämjande resor till Saudiarabien eller Förenade Arabemiraten, länder som återkommande kränker mänskliga rättigheter.

När det gäller vapenexport verkar regeringen inte se några som helst problem med att tillåta att sådan sker till den saudiledda koalitionen som bombar Jemen sönder och samman. I samband med Turkiets militära offensiv i norra Syrien valde Inspektionen för strategiska produkter att stoppa all export av krigsmateriel till Turkiet med omedelbar verkan, vilket var ett klokt och riktigt beslut. Det är anmärkningsvärt att motsvarande signaler från regeringen saknas när det gäller den humanitära katastrofen i Jemen.

I går kom en bra debattartikel av utrikesminister Linde, statsrådet Eriksson och statsrådet Hallberg, i vilken de lyfter fram att det globala samarbetet måste stärkas än mer nu under pandemin. Det håller vi i Vänsterpartiet såklart med om. Vi tycker också som skribenterna att Sverige ska stötta FN:s generalsekreterare Guterres i arbetet för att få till ett globalt

vapenstillstånd. Det är väldigt bra att Sverige arbetar aktivt med parterna i Jemenkonflikten för att se till att överenskommelser efterlevs.

Men, fru talman, jag vill med anledning av detta fråga Annika Strandhäll om det inte är dags att regeringen lever upp till punkt 70 i januariavtalet om export av krigsmateriel till den saudiledda koalitionen.

Anf. 34 ANNIKA STRANDHÄLL (S) replik:

Fru talman! Tack, Yasmine Posio, för en bra och viktig fråga!

Jag är övertygad om att Yasmine Posio väl känner till att Sverige har ett av världens striktaste regelverk för vapenexport och att vapenexporten prövas utifrån detta regelverk, som riksdag och regering slagit fast.

Inga nya tillstånd för ny export utges sedan 2013 för Saudiarabien respektive 2017 för Förenade Arabemiraten, och genom KEX-överenskommelsen har våra regelverk skärpts ytterligare.

I januariavtalet finns också en principiell inställning att inte godkänna vapenexportaffärer med icke-demokratiska länder som deltar militärt i Jemenkonflikten. Regeringen har naturligtvis all avsikt att leva upp till den överenskommelse som man ingått även i dessa delar.

Anf. 35 YASMINE POSIO (V) replik:

Fru talman! Jag tackar Annika Strandhäll för svaret – även om det inte bara är vi i Vänsterpartiet som anser att det inte riktigt håller. Det gör inte heller den stora svenska freds rörelsen eller de civilsamhällesorganisationer som jobbar med utvecklingsbistånd, som lyfter fram att detta måste få ett slut.

Dessvärre är länderna i den saudiledda koalitionen inte de enda länder Sverige exporterar vapen till som är att se som odemokratiska länder eller länder som allvarligt kränker de mänskliga rättigheterna. Filippinerna, Brasilien och Pakistan är några av dessa länder.

Jag undrar därför, Annika Strandhäll, vad som kan göra det säkerhetspolitiskt rimligt att Sverige exporterar krigsmateriel till dessa länder.

Anf. 36 ANNIKA STRANDHÄLL (S) replik:

Fru talman! Jag kan konstatera att vi gör en annan bedömning än Vänsterpartiet i den här frågan.

Jag står fast vid det svar jag precis lämnade, det vill säga att vi är oerhört restriktiva från svensk sida. Vi följer det regelverk som är fastslaget av denna riksdag och av regeringen. De delar av januariavtalet där vi gjort överenskommelser avseende insatserna i till exempel Jemen och andra delar ligger helt i linje med det, och vi kommer också att uppfylla detta. Men i grund och botten har vi skilda åsikter i synen på den svenska vapenexporten.

Anf. 37 MARGARETA CEDERFELT (M):

Fru talman! Det motionsbetänkande vi debatterar i dag innehåller motioner från den allmänna motionstiden 2018/19 och 2019/20. Det innebär att flera av de motioner som finns i betänkandet har vilat länge, fru talman. Tyvärr är de frågor som togs upp i motionerna för två år sedan fortfarande aktuella.

Eftersom anföranden här i riksdagen är tidsbegränsade är det åtskilligt som jag får avstå från att säga, fru talman. Men för den som vill veta mer om var vi moderater står när det gäller mänskliga rättigheter hänvisar jag till våra parti- och kommittémotioner, som det refereras till i utrikesutskottets betänkande.

Jag är, precis som många talare före mig, väldigt glad över att det råder en bred samsyn om mänskliga rättigheter och deras värdegrund i utrikesutskottets betänkande. Detta är viktigt, för det visar att Sverige håller mänskliga rättigheter högt. Det är också viktigt därför att det finns åtskilliga länder runt om i världen som ser upp till Sverige och ser Sverige som en fanbärare för mänskliga rättigheter. Därför har en bred samsyn stor betydelse.

Mänskliga rättigheter slår fast att alla människor, oavsett land, kultur och sammanhang, är födda fria, med lika värde och samma rättigheter. Grundprincipen för mänskliga rättigheter är att makten aldrig får bli godtycklig och att individer har rätt och möjlighet att göra sina rättigheter gällande.

Mänskliga rättigheter lever i symbios med rättsstatens principer. En fungerande rättsstat är en förutsättning för att människor ska kunna åtnjuta sina rättigheter. Men rättsstaten är inte bara ett medel utan också ett mål i sig själv.

När det råder svåra tider är de mänskliga rättigheterna ofta utsatta och befinner sig i en svårare situation än vanligt. Detta märks också nu i samband med covid-19. Det finns åtskilliga exempel på hur regeringar tar makten från de folkvalda parlamenten utan någon synlig intention att lämna den åter. I covid-19:s spår följer också på åtskilliga håll inskränkningar i mänskliga rättigheter. Jag tänker inte bara på tillfälliga åtgärder utan också på till exempel mediefrihet och allmänna val som ställs in.

Covid-19 visar också hur fördomar mot minoriteter kommer upp till ytan. Vi är åtskilliga som har hört, senast i går på nyheterna och i Sveriges Radio, och kunnat läsa i tidningar om hur det är någon annan som har fört smittan med sig.

Det är inte covid-19 i relation till mänskliga rättigheter vi debatterar här i dag, men jag nämner covid-19 därför att den frågan illustrerar hur en kris kan påverka de mänskliga rättigheternas tillämpning.

Vi lever i en komplex, sammanbunden värld, en värld där utvecklingen i ett enskilt land påverkar utvecklingen i andra länder. Därför är arbetet i de internationella organisationerna viktigt för mänskliga rättigheter, fru talman.

FN bildades efter andra världskriget i syfte att stödja fred, demokrati och mänskliga rättigheter. FN är ett fantastiskt organ. Företrädare för världens länder möts, civilsamhället deltar, förhandlingar genomförs och överenskommelser sluts. Men FN behöver förändras.

Vi moderater står fullt och fast bakom FN:s generalsekreterare António Guterres reformagenda, som syftar till att anpassa FN till världens nya utmaningar. Låt mig nämna några frågor som behöver ses över.

Det handlar om beslutsvägarna. I dag är det svårt att genomföra beslut som inte är urvattnade och till intet förpliktande.

Det handlar också om tillsättande av ordförandeskap för olika FN-organ. Jag nämner inget specifikt land, men jag tänker på det land som innehade ordförandeskapet i FN:s kvinnokommission – ett land som inte res-

pekterade kvinnors rättigheter och heller inte uttryckte någon vilja eller intention att göra så.

Det är också bekymmersamt när visseblåsare tigs ihjäl, omplaceras eller i värsta fall avskedas. Och så har vi korruptionen, fru talman. Det reformarbete som António Guterres har börjat genomföra är inte bara önskvärt; det är nödvändigt.

Demokratien i världen är på tillbakagång. Fler människor lever i länder med auktoritära tendenser än i länder som gör demokratiska framsteg. Konkret innebär detta att det är svårare för journalister, förtroendevalda och människorättsförsvarare att arbeta och svårare för det civila samhället att agera. Det innebär också att trakasserier, förföljelse och mord blir mer legitimt. Detta kan få till konsekvens att samhällsdebatten, kritiken och viljan att uttrycka önskemål om förändring avstannar. Så ska det definitivt inte vara. Jag nämner detta för att det är en viktig del av mänskliga rättigheter.

I en aktiv, levande demokrati finns det ett civilsamhälle. Där finns möjlighet till utbildning, dialog och samverkan, och där finns mötesfrihet och fria medier. Det är en värld där alla – flickor, kvinnor, män och hbtqi-personer – respekteras och ingen står utanför.

Jag vill också lyfta upp EU här, för jag talade om internationellt samarbete. EU:s grundstenar är just mänskliga rättigheter och rättsstatens principer. Majoriteten av EU:s länder står visserligen bakom rättsstatens principer, men det finns länder som frångår dem. Det är viktigt att EU verkar aktivt för att stödja de mänskliga rättigheterna och inte tolererar när det visar sig att det görs avsteg från EU:s principer.

Vad kan EU då göra, utöver det jag nämnde, för att öka stödet för mänskliga rättigheter och se till att fler människor kan göra sina röster hörda? Jag tänker här på det östliga partnerskapet, som är ett lysande exempel på ett aktivt arbete för att stödja mänskliga rättigheter. Jag tänker också på EU:s sanktionsmöjligheter med mera.

Nu är min tid ute, och jag har inte ens hunnit säga hälften av det jag hade tänkt. Som jag sa i början, fru talman, går det inte att säga allt på åtta minuter även om det går att säga mycket.

Anf. 38 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! Vi möter i dag en pandemi som slår mot hälsa och ekonomi men också mot frihet, demokrati och mänskliga rättigheter. Den demokratiska nedgång vi har haft i världen de senaste 14 åren är synlig också när vi möter pandemins konsekvenser.

I går kunde vi ta del av Reportrar utan gränser bild av yttrande- och pressfriheten i världen – hur illa det är. De visar tydligt hur brotten mot artikel 19 i deklarationen om mänskliga rättigheter ser ut och hur de rullar ut över världen med ingrepp just i press- och yttrandefrihet. Det är ett vapen för ledarna att förstärka och behålla sin makt, trycka tillbaka mänskliga rättigheter och förtrycka minoriteter, hbtqi-personer, kvinnor och dem som inte tycker som ledaren tycker. Det är viktigt att vi ser detta. När vi möter pandemin måste vi också se hur hoten mot vår frihet, mänskliga rättigheter och demokrati ser ut, för att hitta botemedel handlar inte bara om botemedel mot corona utan också mot förtryck, fru talman.

Vi hävdar i riksdagen och i vårt betänkande att mänskliga rättigheter är universella och ömsesidigt förstärkande. Så är det enligt vår bild, även om vi har olika politiska, ideologiska glasögon på oss och ger lite olika tolkningar även här i kammaren. Men det pågår en global definitionsdebatt. Vi är ju inte överens om vad vi menar när vi talar om de mänskliga rättigheterna. När vi skrev under deklarationen om mänskliga rättigheter och blev medlem i FN trodde vi att man stod bakom det sätt som vi tolkar deklarationen på.

På samma sätt trodde vi när vi skrev under Europakonventionen att man hade samma syn på den som vi hade utvecklat i vår del av världen. Men vi ser ju här hemma och där ute att det pågår en jättefajt om vad det innebär egentligen.

Vi ser hur grova övergrepp sker mot mänskliga rättigheter. Där måste vi vara tydliga. Vi får inte tystna och tro att segrarna är vunna. Ibland har vi sagt att vi har varit naiva. Vi säger det när vi talar om säkerhetspolitik ibland, men vi får inte heller vara naiva när det gäller demokrati och mänskliga rättigheter.

När Kina håller 1 miljon uigurer i interneringsläger utan att säkerhetsrådet, FN eller vi når fram har man öppnat ett fönster och en dörr för andra att följa efter. Den multilaterala världsordningen, som vi hävdar, är utsatt för stor press. Det handlar i grunden om mänskliga rättigheter.

Kina med sin ”demokratiska” diktatur söker fler följare med alla medel. Även hälsans diplomati är synlig, inte bara skulddiplomatin. Vi måste se hur andra tar rygg på det kinesiska auktoritära ledarskapet.

Fru talman! Vi har i det här betänkandet stor samsyn. Vi har också en samsyn kring vår motion om dödsstraffet. Men vi har ändå ett särskilt yttrande i den delen. Här vill jag verkligen understryka att en majoritet av världens länder i dag har skrivit bort dödsstraffet, eftersom det är ett oätterkalleligt och inhumant straff. Men det är i dag, och vi vet inte hur det ser ut i morgon – så låt oss inte heller här vara naiva. Vi tycker därför att det är viktigt att vi uppmärksammar och fortsätter att kritiskt granska detta och inte heller här tror att segern är vunnen.

När vi ser vad som händer nu finns det all anledning att höja vaksamheten, även när det gäller hanteringen av coronapandemin. Var reser sig världen och säger ”Nej, stopp!” när Duterte säger att man ska skjuta för att döda dem som inte följer utgångsförbudet?

Gränser flyttas. I höstas hade man en debatt i den ryska duman, där ledande politiker tyckte att det var dags att återinföra dödsstraffet. Det fick inte gehör då, men gränser testas. Och gränser har testats av andra, inte helt förvånande av Viktor Orbán och Erdoğan.

Det här säger jag inte för att göra kammaren dystert utan för att göra kammaren vaksam på att segrarna inte är vunna.

Vi ser tydligt hur minoriteter förtrycks runt om i världen, även i vårt Europa, och hur det trampas på mänskliga rättigheter. Det är en indikation på någonting som kan bli mycket, mycket värre. Där får vi vara öppna med att våra olika hattar kan skydda och användas som argument för att förtrycka minoriteter och mänskliga rättigheter för en till synes god sak. I dag använder man corona; andra dagar väljer man att använda en ideologi, en religion eller andra värden som man tror kan ge skydd för sina ambitioner att oftast hävda sitt eget auktoritära styre, sitt eget ledarskap och sin egen diktatur.

Vi ser detta tydligt i historien. Oavsett om jag besöker Sydafrika eller koncentrationsläger i Polen, Auschwitz eller andra, ser jag symbolerna för vilka man vill pinpointa för att peka ut den andre, den farlige. Det finns gemensamma drag. Inte för inte är hbtq-personer utpekade och en eller annan religion utpekad, så låt oss vara vaksamma när vi pratar mänskliga rättigheter. Låt oss stå upp för dem! Låt oss också inse att kvinnors rättigheter är mänskliga rättigheter, inklusive SRHR!

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut och hänvisar i övrigt till det särskilda yttrandet.

Anf. 39 ROBERT HALEF (KD):

Fru talman! I dag debatterar vi utrikesutskottets betänkande om mänskliga rättigheter. Jag står bakom Kristdemokraternas samtliga kommittémotioner i betänkandet.

Fru talman! Rätten till liv, frihet och jämlikhet och respekten för mänskliga fri- och rättigheter är frånvarande i många länder. Miljoner medmänniskor åtnjuter inte demokratiska rättigheter såsom yttrandefrihet, åsiktsfrihet, religionsfrihet, jämlikhet med mera. Det är rättigheter som är självklara för oss och som är grunden för frihet, demokrati och rättsstater.

Fru talman! Det senaste decenniet har fortsatt att präglas av inbördeskrig i ett flertal länder, där miljoner människor har fördrivits från sina områden och hundratusentals har blivit dödade och skadade i Mellanöstern och Nordafrika. I dessa inbördeskrig är ett flertal nationer delaktiga med militära insatser och bidrar till fortsatt mänskligt lidande. Dessa nationer har egna geopolitiska eller ekonomiska intressen eller är trosfränder med egna intressen i konflikten.

Vi ser denna utveckling i Syrien, Irak, Jemen och Libyen, och drabbade får betala ett högt pris på grund av att FN:s säkerhetsråd blivit alltmer oense om sitt ansvar och sitt uppdrag att bidra till fred och ökad säkerhet. FN:s säkerhetsråd får allt svårare att komma överens och stoppa pågående väpnade konflikter och försummar möjligheten till fred, frihet och respekt för mänskliga fri- och rättigheter.

USA och Nato, som var handlingskraftiga och avskräckte en del diktaturer från våld och övergrepp, har under ledning av president Donald Trump fått en försvagad roll och ställning. Att FN:s säkerhetsråd och Nato försvagats har gett större utrymme för icke-demokratiska länder som Kina, Iran och Nordkorea med flera att inskränka demokratiska rättigheter och utgöra ett hot mot fred, frihet och stabilitet. Denna instabilitet har dessutom bidragit till mindre respekt för mänskliga fri- och rättigheter, vilket etnoreligiösa minoriteter har fått betala ett högt pris för.

Fru talman! Alla människor föds fria och jämlika med lika rättigheter, och ingen har rätt att sätta sig över människovärdet. Maktfullkomliga diktaturer, icke-demokratiska regimer och terrororganisationer som begår brott mot mänskligheten och folkrättsbrott bör ställas till svars.

Demokratien är på tillbakagång, och människovärdet, som innebär att alla människor har ett lika, unikt och okränkbart värde, respekteras inte i ett flertal länder. Demokratiska krafter motarbetas där nationalism och religiös fanatism har tagit över, och miljoner människor har med våld fördrivits och hundratusentals mördats.

För att öka respekten för människovärdet och leva upp till mänskliga fri- och rättigheter krävs ett FN, ett Nato och inte minst ett EU som är mer aktiva och starka och som drar åt samma håll och agerar tillsammans och med kraft för att motverka dessa destruktiva krafter. Det krävs militära, politiska och ekonomiska insatser för att straffa länder, organisationer, myndigheter och individer som bidrar till ökad intolerans, diskriminering och förföljelse. Oavsett var i världen detta sker måste ondskan med kraft motverkas.

Fru talman! Utvecklingen är oroande i flera afrikanska länder, där islamistiska terrorgrupper systematiskt mördar och fördriver kristna invånare från hus och hem. Detta eskalerar i Nigeria, Libyen, Eritrea, Mali, Somalia och flera andra länder i Afrika. Det är en skrämmande utveckling som måste stoppas. Här måste FN:s säkerhetsråd ingripa för att förhindra massmord och misär och bidra till stabilitet och hållbar utveckling.

Fru talman! Det brittiska utrikesdepartementet tog under förra året fram en rapport som slår fast att de kristna är de mest förföljda i världen. Rapporten konstaterar att förföljelsen av de kristna närmar sig definitionen av ett folkmord i vissa områden. Enligt den senaste årsrapporten från organisationen Open Doors är kristna de mest förföljda i världen, och över 260 miljoner förföljs dagligen på grund av sin kristna tro. Med andra ord trakasseras, förföljs och diskrimineras miljoner medmänniskor, och deras mänskliga rättigheter respekteras inte.

Fru talman! Vi ser samma tendens till förföljelse, diskriminering och intolerans i de flesta länder i Mellanöstern och i Nordkorea, Kina, Pakistan, Indien, Afghanistan med flera. I dessa länder är respekten för alla människors lika värde främmande.

Det är hög tid att FN:s säkerhetsråd agerar för att skydda de kristna, som är särskilt utsatta i många länder, och få ett slut på den systematiska förföljelsen och diskrimineringen, som är påtaglig i många länder och som existerar i samhällets alla institutioner. Det behövs internationella krafttag mot regimer och myndigheter som göder hat mot kristna, judar, muslimer och andra etnoreligiösa grupper.

Fru talman! Det gläder mig att utrikesministern tog upp förföljelse av kristna i sitt anförande under årets utrikesdeklaration. Det är också glädjande att utrikesutskottet skriver i betänkandet att religion politiseras mer, att nationalism med religiösa inslag vinner mark på bred front, att kristna minoriteter befinner sig i en utsatt situation i många delar av världen och att förföljelsen av kristna måste upphöra. Denna markering från utskottet är viktig, och den svenska utrikespolitiken kan göra skillnad via EU och FN och bilateralt.

Fru talman! EU har riktlinjer för att främja religions- och övertygelsefrihet i unionens externa relationer, och detta finns med i handlingsplanen i EU:s strategiska ramverk för mänskliga rättigheter och demokrati. Här kan regeringen vara mer aktiv gentemot EU och driva på inom EU och FN, vara en stark röst till skydd för religions- och övertygelsefrihet och skydda utsatta. Inte minst kristna grupper behöver beskydd och omvärldens stöd för att deras existens ska säkras i Mellanöstern och i vissa afrikanska länder.

Fru talman! En FN-observatör bör tillsättas för att lista personer, myndigheter och länder som förföljer och begår övergrepp och kränkningar mot kristna grupper. Sverige bör verka för att FN ska ta fram en handlings-

plan för att skydda och säkra kristnas mänskliga rättigheter och alla människors lika och okränkbara värde.

Anf. 40 JANINE ALM ERICSON (MP):

Fru talman! Runt om i världen fruktar många människor nu för livet, hälsan och ekonomin, allt i coronans spår. Men samtidigt som många tvingas begrava sina nära passar också regeringar på att begrava demokrati och rättsstatens principer.

I hanteringen av coronakrisen drivs lagar och undantag igenom som skapar befogenheter som i ett normaltillstånd hade varit otänkbara. Rättigheter åsidosätts, rättssäkerheten minskar och regeringar ökar kraftigt sin makt. Det är en minst sagt oroväckande utveckling, för utan demokrati, inga mänskliga rättigheter. När ledare tillskansar sig mer makt är det alltid människor som får betala priset, i många fall med sitt liv och sin frihet. Vi har sett det tidigare, och vi ser det nu.

Fru talman! I till exempel Polen ser vi hur kvinnors rättigheter minskar undan för undan, och i Ungern går utvecklingen raskt åt helt fel håll, nu under coronaflagg. I Europa håller alltså ett av EU:s medlemsländer år 2020 på att avveckla sin demokrati. Detta får inte ske utan att unionen agerar. Vi måste göra mer, och vi måste vara tydligare. Vi vill att EU ska inleda ett artikel 7-förfarande mot Ungern, att bidragen från unionen stryps och att kommissionen säkrar förutsättningarna för oberoende journalistik i landet. Ungerns agerande får aldrig accepteras av oss andra medlemsländer.

Men det är såklart inte bara i Europeiska unionen som det händer saker. I Ryssland har Putin under coronakrisen passat på att förlänga sin egen mandatperiod. Nu sitter han säkert fram till 2036. I Kina fängslas människor varje dag och förs till arbetsläger, och den svenske medborgaren Gui Minhai sitter fortfarande tillfångatagen av den kinesiska staten.

Listan över repressiva länder som saknar eller drar ned på sina demokratiambitioner kan tyvärr göras lång.

Fru talman! Ett starkt civilsamhälle är en förutsättning för en demokrati värd namnet. Det är genom rörelserna för fred, demokrati och mänskliga rättigheter som rättvisa samhällen kan skapas. Det är genom dessa rörelser som varje människas frihet kan växa fram.

Det är samma rörelser som är det största hotet för varje makthavare med totalitära ambitioner. Det är ofta möjligheterna för civilsamhället som först stryps när demokratin krymper. Möjligheterna att agera på olika samhällsarenor begränsas, stöd dras in och organisationer förbjuds. Genom repressiv lagstiftning sätter regimer civilsamhället i kläm och begränsar dess möjligheter att agera.

Med terroristbekämpning och nationell säkerhet som svepskäl motverkas demokratiska rörelser och politisk opposition genom försvårande av möjligheter till finansiering och genom hot och våld. Tyvärr får vi också alltför ofta bud om mördade demokrati- och klimataktivisterna. Det är helt oacceptabelt, för där civilsamhället dör, där dör också demokratin.

Fru talman! Den regelbaserade världsordningen utmanas på allt fler håll i världen, och det i en tid när vi behöver samlas som allra mest. En global pandemi har gjort det tydligt: Vi kan klara av stora utmaningar bara om vi arbetar tillsammans.

FN och det multilaterala samarbetet är en viktig grundsten för att bygga demokrati, fred och rättvisa i världen. I dag står Förenta nationerna och alla dess institutioner inför svåra utmaningar. FN behöver utvecklas och anpassas till framtidens utmaningar och en ny verklighet. Inom systemet behöver det ske en effektivisering och regelförenkling. Och insynen i alla delar, liksom jämställdheten, behöver öka på alla fronter. Det går nämligen inte att lösa de problem som världen står inför i dag med dåtidens lösningar. Men det är bara när vi arbetar tillsammans som vi är tillräckligt starka för att genomföra riktig förändring.

Fru talman! I en värld där inte alla är fria är ingen fri. Sveriges feministiska utrikespolitik sätter kvinnor och flickor i första rummet, och det behövs. Kvinnors rättigheter är mänskliga rättigheter. Det behöver vi alla stå upp för och sätta på agendan.

I dagens Europa ser vi också hur både antisemitismen och islamofobin sprider ut sig. Vakter behövs i dag på många håll för att skydda synagogor och moskéer från att vandaliseras. På andra håll ökar förtrycket mot kristna, och andra minoriteter förföljs. Hbtq-personer lever än i dag under dödshot i många av världens länder. Och när prideparader attackeras och förbjuds är det också allas frihet som blir mindre.

Hatet har ingen plats i ett anständigt samhälle, och varje demokratiskt sinnad makthavare i hela världen har ett ofrånkomligt ansvar att alltid reagera och agera när hatet visar sitt fula ansikte i vilken form det än må vara.

Fru talman! Coronaepidemin har satt mycket på sin spets. Nu behöver vi tillsammans rädda liv, hälsa och ekonomi. Men de direkta hoten mot demokratin, som alltid finns där men som vi nu också ser följa i pandemins spår, är inte något som vi kan reagera på först när kurvan plattats ut och smittans framfart förlorat i styrka. Då kan det vara för sent. Vår röst i världen är viktig – i går, i dag och i morgon.

Därmed yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 15.)

§ 11 Cykelfrågor

Cykelfrågor

Trafikskottets betänkande 2019/20:TU9
Cykelfrågor
föredrogs.

Anf. 41 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vi debatterar nu trafikskottets betänkande 9 om cykelfrågor. Jag vill börja med att yrka bifall till Vänsterpartiets reservation 13.

Att cykla är ett utmärkt sätt att transportera sig på. Förutom att gå är att cykla det effektivaste sättet att ta sig fram. Det blir inga utsläpp, det är extremt yteffektivt och det skapar inget buller. Den goda hälsan och motionen får man på köpet. Därför vill vi i Vänsterpartiet kraftigt öka cyklandet i Sverige. Vi har ett antal konkreta förslag för hur vi ska uppnå det.

Det första vi borde göra är helt enkelt att slå fast ett mål för hur mycket vi vill öka cyklandet i Sverige. Vår målsättning är att ungefär 20 procent av vaneresandet, alltså resor till och från jobbet eller skolan, ska göras med cykel. Ska vi uppnå det måste vi ungefär fördubbla cyklandet jämfört med dagens nivåer.

Om vi ska kunna cykla mer behöver vi också investera för en utökad och säker cykling. Vi behöver bygga ut cykelinfrastrukturen i Sverige. Här brukar det hänvisas till – och det görs också i detta betänkande – den nationella investeringsplanen för infrastrukturen och att det där minsann finns 1,5 miljarder kronor för utbyggd cykelinfrastruktur. Men då ska man komma ihåg att detta är en plan som omsluter totalt 700 miljarder kronor. Därför kan nog ingen säga att cykelpolitiken har en särskilt framskjuten roll i regeringens investeringsplan.

Vi behöver ha mer pengar till att bygga riktiga cykelvägar. Då kanske man får göra mindre av någonting annat. Här har vi i Vänsterpartiet ett förslag: Bygg färre motorvägar! Det gäller särskilt de motorvägar som planeras här i Stockholmsområdet, exempelvis Tvärförbindelse Södertörn som kommer att kosta minst 11 miljarder kronor. Bygger man färre motorvägar får man mer pengar till att bygga ut hållbar infrastruktur, som cykelinfrastrukturen.

Det är också mycket beklagligt att det i den nationella investeringsplanen faktiskt fanns namngivna investeringsprojekt för nya cykelvägar som regeringen helt sonika strök. Jag talar om Märstastråket och Täbystråket, två mycket viktiga cykelstråk här i Stockholmsregionen som regeringen tyvärr strök. Då blev det också en halv miljard kronor mindre till utbyggd cykelinfrastruktur.

Vi behöver också ta bort hinder som gör det svårt och ibland farligt att cykla och som försvårar en utbyggnad av cykelinfrastruktur. Jag tänker på vår väglag, som är en lag som är utformad efter att vi ska bygga vägar för bilar men som inte tar hänsyn till det stora intresse som finns i dag för att cykla. I väglagen slås det fast att en cykelväg bara får byggas i anslutning till en befintlig väg för bilar. Det finns flera exempel på kommuner som har velat bygga separata cykelvägar men som inte får göra det därför att det står inskrivet i väglagen att det ska finnas ett funktionellt samband mellan cyklandet och bilarna på den statliga vägen. Vi måste ändra på skrivningarna i denna lag. Vi kan inte ha det på det sättet att man inte får bygga cykelvägar separat från en väg för bilar. Därför behöver väglagen ändras.

Det vore också mycket bra om vi här i Sverige kunde följa det som FN:s trafiksäkerhetskonferens för bara några veckor sedan slog fast här i Stockholm på sitt stora internationella möte, nämligen att vi ska ha en sänkt bashastighet i våra städer. I dag ligger bashastigheten på 50 kilometer i timmen. Om vi kan dra ned den till kanske 40 kilometer i timmen får vi en säkrare och bättre trafik i våra städer. Det gynnar också ökad cykling.

Vi behöver även se till att det blir enklare att till exempel cykla mot enkelriktat. Det finns ett färskt exempel härifrån Stockholm där man har skyltat om så att cykling tillåts mot bilarnas enkelriktning där det upplevs som säkert och tryggt. Nu har denna skyltning tyvärr stoppats av länsstyrelsen, och nyligen även av Transportstyrelsen, så Stockholms stad får inte skylta på det här sättet trots att bedömningen – man har gjort detta väldigt kontrollerat och noggrant – är att det är ett helt säkert sätt att cykla på. Cykling mot enkelriktning på en del gator i våra städer skulle göra att folk

kan ta sig fram på ett mycket snabbare sätt på cykel – och faktiskt också säkrare, därför att de slipper ta omvägar ut i andra vägar och så vidare. Detta måste vi komma till rätta med.

Vi behöver också se till att man kan få ta med cykeln i kollektivtrafiken. Alla vi som har rest med tåg i Danmark, Tyskland, Schweiz, Österrike och så vidare vet att det där inte är några som helst problem att rulla på cykeln på tåget; det finns alltid en eller ett par vagnar med stora utrymmen där man kan rulla på cykeln. Så borde vi ha det även här i Sverige. Vi behöver ge ett konkret uppdrag till alla operatörer som transporterar på våra järnvägar att man ska kunna ta med cykel vid transport. Det gäller för övrigt all kollektivtrafik.

Vi borde göra det enklare att cykla höger vid rött. I en del korsningar vore detta inget som helst problem att tillåta. Man gör det i flera länder, men här i Sverige får vi inte göra det. Regeringen har sagt att det ska göras en utredning av möjligheten att tillåta högersväng vid rött – jag tror att det var för drygt två år sedan. Än så länge har vi inte sett något konkret resultat av detta. Regeringen måste skynda på det arbetet.

I vissa städer har vi ett stort problem med de så kallade elsparkcyklarna. Elsparkcyklarna, eller elskotrarna, har blivit ett stort framkomlighetsproblem inte bara för cyklister utan även för fotgängare, och inte minst för funktionshindrade. Förra året fanns det i Stockholm åtta bolag som placerade ut elsparkcyklar överallt i staden, helt oreglerat. Detta är en företeelse som behöver regleras, och här tror jag att våra lokala politiker och tjänstemän kan göra väldigt mycket mer. Man skulle till exempel kunna se till att det blir en tillståndspliktig verksamhet så att elsparkcyklar endast får ställas ut efter att kommunen har gett tillstånd.

Även på nationell nivå behöver vi dock reglera dessa fordon. Det är inte rimligt att en elsparkcykel regleras på samma sätt som en vanlig cykel, så att det inte finns någon åldersgräns, så att barn kan köra dem, så att de till och med kan köras på trottoarer om det görs i gånghastighet och så vidare. Vi måste komma till rätta med detta. Det får inte bli samma kaos med dessa elsparkcyklar som det har varit i Stockholm och flera andra städer under somrarna.

Anf. 42 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! I dessa mycket märkliga tider är vistelse utomhus balsam för själen, inte minst nu när våren börjar komma. På sin lediga tid ger sig många ut i naturen, men också på cykelutflykter. Det kan bli ett sätt att umgås när social distansering är ett måste.

Sverige erbjuder många cykelvänliga leder för den som är sugen på att ge sig ut på en liten runda, oavsett om den är några kilometer eller flera mil lång. Intresset för cykling har ökat markant de senaste åren, och cykelturismen har aldrig varit så stor som nu – om man utgår från normala omständigheter, naturligtvis – och för internationella gäster är det populärt att få uppleva den unika svenska naturen på två hjul. Vi hoppas att de turisterna vill komma tillbaka och cykla i Sverige även efter krisen.

Cykeln som transportmedel har en rad fördelar. Den har positiv inverkan på hälsan, vilket är viktigt eftersom vi i dagens moderna samhälle ofta sitter stilla väldigt mycket. När människor väljer cykeln framför bilen minskar även utsläppen av växthusgaser och trängseln, varför det är viktigt att uppmuntra och underlätta för fler att välja cykel. Tyvärr är möjligheten

till cykling inte lika stor i Sverige som i många andra länder, och det finns mycket mer att önska på det här området. Det vet den som någon gång har cyklat i Köpenhamn eller Amsterdam.

Regeringen har tagit fram en nationell cykelstrategi, vilket är bra och bådär gott för den ökade cyklingen i landet. Tyvärr räcker det inte med en strategi, utan den måste omsättas i en konkret handlingsplan och konkreta åtgärder som utformas i dialog med regioner, kommuner och inte minst cykelbranschen. Det kommer inte att vara fler som kan välja cykeln om strategin inte omsätts i konkret handling.

För att fler ska våga använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla. Det kräver ökade insatser och regelförändringar som kan förenkla för fler cykelbanor och bättre framkomlighet. Även cyklister ska kunna känna sig trygga med att förbipasserande fordon håller ett betryggande avstånd. För att cykeln på allvar ska bli ett alternativ till bilen måste det bli enklare och säkrare att cykla. Ingen väljer ett krångligare alternativ för sakens skull, och det behövs krafttag för att förbättra cykelmöjligheterna i Sverige. Sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar måste prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen.

I dag uppstår ofta problematik kring byggnationen, någonting som även Jens Holm tog upp i sitt anförande. Det handlar om väglagen och att man i dag är begränsad till att bygga en cykelväg i anslutning till en befintlig bilväg. Det vore mycket bättre om cykelväg fick status som egen väg, för att möjliggöra att cykelvägar kan gå där de är mest lämpliga och inte, som lagen säger i dag, bara i anslutning till bilväg.

Fru talman! De senaste åren har det vuxit fram många privata företag som erbjuder möjligheten att hyra cyklar och elsparkcyklar. Det är i grunden positivt; det ökar mobiliteten och förenklar vardagen för många. Statens väg- och transportforskningsinstitut har presenterat en rapport där man pekar på att elcyklar och elfordonspooler i nära anslutning till bostaden har potential att minska användningen av bil i städer, men då krävs fler användare och väldimensionerade pooler.

Detta innebär dock inte att de nya formerna av mobilitet har kommit helt utan utmaningar. När det gäller elsparkcyklar rapporteras det ofta in olyckor, inte bara där människor faller av elsparkcyklarna utan också för att elsparkcyklarna är felparkerade och människor snubblar över dem. Det påverkar främst våra storstäder men har även orsakat olägenheter i mindre kommuner runt om i landet. Äldre personer och personer med funktionsnedsättning måste ha tillträde till stadsrummet, och det är av yttersta vikt att räddningspersonal kan ta sig fram där de måste.

För oss i Moderaterna är det tydligt att det inte är innovationen som ska stoppas utan reglerna som ska anpassas för att ett samspel ska skapas i stadsmiljön. Trafiksäkerhet och ökad mobilitet måste kunna gå hand i hand. I oktober 2019 fick Transportstyrelsen i uppdrag att utreda eldrivna enpersonsfordon och komma med relevanta förslag till regelförenklingar. Vi välkomnar detta eftersom regelverket ofta upplevs som otydligt, vilket i sin tur leder till försämrad trafiksäkerhet i våra stadsmiljöer. Moderaterna är positiva till innovation och entreprenörskap, men det får inte ske på bekostnad av andra gruppers frihet i samhället.

Fru talman! Jag har tidigare nämnt vikten av regelförenklingar för att öka cyklingens attraktivitet. Regelförenklingar är viktigt, inte minst när det gäller hur man får framföra en cykel. Det handlar om möjligheten att

svänga höger vid rödljus, införa allgrönt för cykel i flera korsningar och tillåta cyklister att färdas i båda riktningarna på enkelriktade gator. Här gäller det förstås att skyltningen är tydlig så att alla trafikanter är väl medvetna om vad som gäller. Politiken på cykelområdet måste matchas med sunt förnuft som underlättar cyklisters vardag och gör att fler väljer cykeln.

Med det, fru talman, yrkar jag bifall till reservation nr 1.

Anf. 43 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Maria Stockhaus för ett passionerat anförande om ökad cykling i Sverige. Där är vi helt överens.

Jag har två frågor.

Den ena gäller väglagen. Jag tolkar det som att även Moderaterna anser att lagen som den ser ut nu är ett hinder för att bygga ut cykelinfrastrukturen i Sverige när den säger att en cykelväg bara får byggas i anslutning till en befintlig väg för bilar.

Jag undrar om Moderaterna har för avsikt att verka för en ändring av väglagen. Det går ju till exempel att rösta på Vänsterpartiets reservation om detta lite senare i eftermiddag.

Min andra fråga gäller att cykla mot enkelriktat. Jag tror att Maria Stockhaus som stockholmare väl känner till att man kan göra det på en mängd gator här i Stockholm. Det finns en skyltning för detta – skylten heter C1. Den satte man upp med en tilläggstavla för att tydliggöra att det är tillåtet att cykla mot enkelriktat.

Stockholms stad har utvärderat detta noggrant och kommit fram till att det ökar framkomligheten för cyklister samt att det har blivit säkrare – inte osäkrare – för cyklisterna när man har gjort på det här sättet.

Nu får man inte skylta på detta sätt för länsstyrelsen, och inte för Transportstyrelsen heller. Jag undrar vad Moderaterna anser om det här. Behöver vi kanske även här ha en precisering av hur våra lagar ska tolkas så att våra kommuner kan gå fram och tillåta cykling mot enkelriktat?

Anf. 44 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för frågorna!

Jag håller absolut med om att väglagen behöver ändras. Jag tror att den egentligen är historisk – utvecklingen har sprungit i kapp och förbi den lagstiftning vi har på området, inte minst när det gäller cykling. Det finns all anledning att se över väglagen. Huruvida vi sedan röstar på Vänsterpartiets reservation eller inte låter jag vara osagt – det gör vi nog inte i detta läge. Men vi kommer definitivt att verka för att väglagen ska ändras så att det blir tillåtet att bygga cykelvägar där det passar bäst, inte bara i anslutning till väg.

Apropå att cykla mot enkelriktat är vi ju med och styr Stockholms stad, och det har varit en viktig fråga för majoriteten i Stockholm att öppna upp för denna möjlighet. Teknikaliteten med skyltarna måste gå att lösa. Det är självklart att vi ställer oss bakom förändringar för att underlätta både att dessa skyltar finns och att man kan cykla mot enkelriktat i Stockholm.

Anf. 45 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag vill tacka för svaren.

Även vad gäller att cykla mot enkelriktat finns det en reservation – reservation 13 – som Moderaterna kan rösta på om man väldigt tydligt vill

sända en signal till regeringen om att vi verkligen behöver verka för att kommuner ska kunna skylta på ett sådant sätt att cyklister ska kunna cykla mot enkelriktat där kommunerna själva anser att det är säkert och bra.

Jag tackar även för svaret om väglagen. Som det står i betänkandet har Trafikverket ett uppdrag – man kan i alla fall tolka det så – att se över detta, och om några veckor ska Trafikverket komma med ett utlåtande. Utifrån det jag har hört lite mellan skål och vägg tror jag inte att det är detta utlåtande från Trafikverket som kommer att ändra på väglagen som den ser ut nu.

Jag uppmanar Moderaterna att följa denna fråga noggrant. Jag hoppas att vi kan verka gemensamt för en mer modern väglag, så att vi kan bygga ut cykelinfrastrukturen mycket snabbare och bättre än vad som sker i dag.

Anf. 46 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Som det parlamentariska läget ser ut i dag har det hänt vid ett flertal tillfällen att vi har hittat gemensamma skrivningar tillsammans med Vänsterpartiet. Om det inte händer någonting när det gäller väglagen och att få till en förändring där finns det all anledning att fundera över hur vi ska hantera detta inför höstens motionsskrivande så att vi kan skicka en tydlig signal från riksdagen om att vi vill se en förändring. Det är jag gärna med och verkar för.

Anf. 47 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Vi i Sverigedemokraterna står bakom samtliga våra reservationer, men för att spara tid vid voteringen yrkar vi bifall endast till reservation 12.

Fru talman! Mycket har hänt sedan den första cykeln konstruerades. Cykeln har utvecklats från en synnerligen enkel konstruktion till att vara ett tekniskt avancerat fordon med hög prestanda. Man kan välja allt från den enkla basmodellen till snabba, ultralätta racercyklar – spannet är stort och valmöjligheterna många. Dessutom finns elektriska cyklar på marknaden, vilket har bidragit till ett uppsving för cyklandet.

Cykling har positiv inverkan på hälsan; det råder det inga som helst tvivel om. Med ökad cykling minskar dessutom trängseln i våra tätorter, och detta bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser. Det är därför viktigt att fler får möjlighet att välja cykeln som färdmedel.

För att uppmuntra till ökad cykling anser vi sverigedemokrater att sammanhängande cykelstråk och snabbcykelvägar bör prioriteras i utbyggnaden av cykelinfrastrukturen. Vi menar att en sådan utbyggnad på allvar skulle få cykeln att bli ett attraktivt alternativ till bilen i många av våra städer. Hänsyn till framkomlighet för biltrafik måste dock tas, och trafik-säkerhetsperspektivet måste beaktas.

Med risker och otrygg vägmiljö väljer människor andra färdmedel före cykeln. Det är därför av yttersta vikt att trafikmiljön blir så bra som möjligt och att cyklister separeras från andra trafikslag i så stor utsträckning som det bara är möjligt.

Fru talman! Tyvärr sker det olyckor där cyklister omkommer eller skadas svårt. I genomsnitt omkommer 27 cyklister per år, och antalet skadade uppgår till 800. Fler än 50 av dessa skadas allvarligt. En allvarlig skada innebär nästan alltid att individen får bestående men av olyckan.

I över hälften av cykelolyckorna med dödlig utgång är en bil inblandad. Av dödsfallen är det 70 procent som inträffar i en tätort, och nio av tio skador bland cyklister inträffar i en tätort.

För samhället innebär dessa dödsfall och skador stora kostnader, men för familj, vänner och arbetskamrater kan inte olyckor och mänskliga förluster räknas i pengar – det är personliga tragedier.

Fru talman! Trafikregler fyller en viktig uppgift i samspelet mellan olika trafikslag, och därför är det också viktigt att regelverket är begripligt. Det ska vara lätt att förstå trafikregler, men när det gäller reglerna för cykelpassager och cykelöverfarer ser vi hur de olika reglerna tyvärr pekar på raka motsatsen.

Här vill vi i enlighet med reservation 12 att regelverket ska ses över och att reglerna ska harmoniseras så att de är likalydande. Till exempel kan det vara lämpligt att cyklisterna i båda fallen ska lämna bilisterna företräde då de tillhör gruppen oskyddade trafikanter. Oavsett vilken grupp som ska lämna företräde måste detta likriktas för att öka säkerheten och undvika missförstånd – missförstånd som i värsta fall kan ge en dödlig eller invalidiserande utgång.

Fru talman! I min inledning hänvisade jag till olycksstatistiken. Där kunde man konstatera att 70 procent av dödsfallen och 90 procent av skadorna hos cyklister sker i tätort. Detta är tragiska siffror som tydligt visar att trafikmiljön just i våra tätorter är den svåraste att lösa ur skadesynpunkt. I tätorter råder ofta konkurrens om utrymmet mellan gående, cyklister, bussar och bilar, och i några städer ska även spårvagnar rymmas på gatorna.

För att minska antalet olyckor i tätorterna måste man också kräva reglefterlevnad, inte minst av cyklisterna. Ett stopptecken betyder verkligen stopp. Ett rött trafikljus betyder också stopp. Belysning på cykeln är oerhört viktigt i mörker eller dåligt väder. All fordonstrafik ska ske på höger sida om inget annat anges, och hjälm är en självklarhet.

Hög trafiksäkerhet och framkomlighet ska gälla alla trafikslag, menar vi sverigedemokrater, och kompromisser i utformningen av vägmiljön är därför nödvändiga.

Vid nybyggnation ska det givetvis anläggas bra cykelstråk, men det ska också ges utrymme för biltrafik.

Att ändra i befintlig infrastrukturplanering, i synnerhet i städer med gammal stadsplanering, är inte lika lätt. Här menar vi att stor hänsyn måste tas även till bil- och busstrafik, så att man inte får igenkorkade gator med långa bilköer.

För de flesta i vårt land är det ändå bilen som utgör friheten, och för än fler är bilen en absolut nödvändighet för att få vardagen att fungera. Man hämtar och lämnar barn vid dagis, skjutsar till idrottsaktiviteter, pendlar till jobbet eller storhandlar vid varuhuset.

Detta är ytterst en kommunal fråga, men med stadsmiljöavtalen vill många kommuner göra det svårt för bilisterna. Detta är vi från Sverigedemokraternas sida kritiska till. Sans och balans måste råda när man planlägger för utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

En viktig princip i all planering av infrastruktur måste vara flöde. Lika viktigt som att cyklisterna får en väl fungerande infrastruktur är det att övriga trafikslag också fungerar väl.

När det gäller att binda ihop kransorter med städer är vi positiva till att större resurser läggs på att skapa cykelförbindelser och att effektiva och säkra cykelstråk skapas. Men cykelvägar har anlagts utmed riksvägar, där i princip ingen eller väldigt få nyttjar dem. Vi menar att det är slöseri med resurser eftersom dessa pengar hade kunnat ge bättre trafikmiljö för andra grupper av cyklister, där nyttjandegraden för infrastrukturen är högre.

En väl fungerande vinterväghållning är också en självklarhet för säker cykling även under vintertid.

Fru talman! Till sist ska jag säga några ord om en viktig men bortglömd faktor för att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Det är utbildning. Cykling är en utmärkt vardagsmotion för alla, inte minst för barn, men den måste också vara säker. Dessvärre kan man konstatera att många barn i dag lär sig cykla i ett sent stadium, eller så lär de sig inte att cykla över huvud taget.

Det är dock positivt att det i vissa kommuner pågår projekt gällande trafiksäkerhet och att barn och vuxna ska lära sig att cykla. Att främja barns cykling och att utbilda barn i trafiksäkerhet stärker barns hälsa. Genom att tidigt lära sig trafikregler och att cykla blir man mer medveten om faror i trafiken, vilket bör leda till färre olyckor.

Trafiksäkerhet bygger på kunskap, hänsyn och respekt för trafikregler. Tillsammans kan vi skapa en tryggare trafikmiljö för alla trafikanter.

Anf. 48 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Jag vill tacka Thomas Morell för hans anförande.

I dag kom Trafikanalys med helt uppdaterad statistik över dödsfall i trafiken i Sverige. Vi kan där glädjande nog konstatera att det var färre som omkom i trafiken 2019 jämfört med 2018. Det är också färre cykeltrafikanter som har omkommit: 17 trafikanter 2019 jämfört med 23 trafikanter 2018. Även bland gående, motorcyklister och mopedister är det färre som har mist livet i trafiken, enligt den senaste statistiken som alltså kom i dag. Det är verkligen värt att välkomna.

Jag har en direkt fråga om reservation 12, som Thomas Morell talade om. Det handlar om vem som ska väja för vem i trafiken. I Sverigedemokraternas reservation föreslår de en lagändring som innebär att cyklister alltid ska lämna bilister företräde i korsningar. Det här är enligt principen störst går först – att bilister alltid ska ha företräde.

Hur vore det, Thomas Morell, om vi vände på det så att störst inte går först och att de som är störst och tyngst i trafiken får lämna företräde för fotgängare och cyklister? Då får alltså bilisten lämna företräde för cyklister och andra.

Anf. 49 THOMAS MORELL (SD) replik:

Herr talman! Tack för frågorna, Jens Holm!

Jag nämnde snittsiffror i mitt anförande och vad Trafikanalys har kommit fram till sett under ett antal år. År 2019 har varit fantastiskt för trafiksäkerheten; det kan vi vara rörande ense om. Men därmed får inte arbetet avta med att minska antalet dödade och skadade i trafiken.

Cyklister är en grupp trafikanter som är väldigt illa utsatta i trafikmiljön av skälet att de är oskyddade. Det är ofta höga hastigheter inblandade. När vi har tittat på detta har vi sagt att man ska se över regelverket för vem

som ska lämna företräde för vem. Men det måste vara likalydande så att det inte uppstår förvirring vare sig för cyklisten eller för bilisten. Regelverket ska vara tydligt. Det ska ge en tydlig inriktning för vad som gäller.

Det är ändå så att om man kommer på en cykel i kanske 25–30 kilometer i timmen ut i vägmiljön och träffar en bil som kör i 50 blir skadorna omfattande, och i värsta fall kanske det blir en dödsolycka. För att minimera alla sådana tillfällen där det blir fel i kommunikationen mellan cyklist och bilist vill vi se över regelverket, och vi vill att det ska vara likalydande. Missförstånd ska inte kunna uppstå.

Den enda kommunikation man har som trafikant ute i vägmiljön är ögonkontakten med övriga trafikanter. Om vi missar här är olyckan ett faktum.

Anf. 50 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Nu handlade ju inte min fråga om huruvida vi ska ha ett tydligt regelverk, för det tycker jag också att vi ska ha. Den gällde Sverigedemokraternas reservation, där ni säger att cyklister alltid, vid såväl cykelpassager som cykelöverfarter, ska lämna bilister företräde.

Min fråga gällde att man kan ha en tydlig reglering men vända på det så att det alltid är bilisten som ska lämna företräde för cyklisten enligt principen störst ska inte gå först.

Anf. 51 THOMAS MORELL (SD) replik:

Herr talman! Tack för frågan igen, Jens Holm! Man får titta på regelverket. Vi ser i dag att där vi har cykelpassage eller cykelöverfart finns det skillnader i förståelsen för vad det är som gäller i regelverket. Det skapar olyckstillfällen.

Visst kan vi säga att man alltid låter cyklisten ha företräde. Men då beror det lite grann på hur trafikmiljön ser ut. Vad är chanserna för att bilisten faktiskt ser cyklisten, som kanske kommer i hög hastighet ut på vägbanan? Det är i sådana situationer som man skapar en olyckssituation som är alldeles onödig. Då är det bättre att den oskyddade trafikanten får stanna upp innan han åker ut. Om det kommer en bil som kanske väger 1 400–1 500 kilo – och den behöver inte gå i 50 utan kanske i 30 – blir effekten att det blir svåra skador.

Det är bättre att i ett sådant läge frysa situationen så att cyklisten stannar och ser sig för innan han korsar vägen. Det spelar ingen roll om jag har skydd i lagstiftningen om att jag har företräde; om det blir en kollision blir det ändå jag som får skadorna om jag kommer på cykel.

Då är det bättre att utforma trafikmiljön på ett sådant sätt att sådana situationer inte uppstår. Vi är också öppna för att man ska se till att det alltid är bilisten som ska lämna företräde, men i det här läget har vi sagt: Nej, det är bättre att cyklisten stannar innan han åker ut i vägmiljön.

Anf. 52 MARTINA JOHANSSON (C):

Herr talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till Centerpartiets reservation nr 4.

Jag ska nu hålla ett anförande om ett betänkande som jag inte är jättehemma i, men jag har fått ett bra underlag som jag ska kunna hålla mig till.

Att fler väljer att cykla är bra för både miljön och folkhälsan. Det minskar även trängseln i trafiken, framför allt i storstäderna. Ett problem för många cyklister är dock att det inte finns någon sammanhållen planering av cykelvägarna och att det finns många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen.

Centerpartiet anser till exempel att det inte är rimligt att cykelvägens standard blir sämre vid vissa kommungränser. Centerpartiet ser att behovet av att öka framkomligheten med cykel är relativt stort. Detta kan åstadkommas genom att fler lokala och regionala cykelbanor byggs och att de får ta större plats och mer resurser i den nationella infrastrukturplaneringen.

Vi tycker att man måste se cyklingen i ett större perspektiv. Förutom att se över behovet av fysiska åtgärder behöver vi se till att det tillkommer regelförenklingar och lagändringar som gör det möjligt att cykla i hela landet. Dessutom måste både cyklare och gångtrafikanter få en säkrare plats i trafikplaneringen med fler cykelfartsgator, säkrare korsningar och parkeringsplatser utmed gatorna som omvandlas till cykelfält.

Vi är övertygade om att cyklandet kan öka om vi bara har bra cykelleder, bättre vinterunderhåll av cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel.

Herr talman! En stor del av de beslut som rör cykeltrafiken fattas lokalt och regionalt. Centerpartiet tycker att det är bra men att vi på den nationella nivån behöver underlätta för regionalt och kommunalt samarbete och enklare regler för till exempel cykelparkeringar.

Vi slutar inte cykla bara för att en cykelbana tar slut vid en kommun- eller regiongräns. Utifrån perspektivet att vi ska få fler att välja att cykla både till arbetet och på fritiden och semestern är det viktigt att de cykelbanor som byggs också hänger samman över kommun- och regiongränser. Detta är ett enkelt sätt att öka tillgängligheten för cykelvägar.

Herr talman! Den senaste tiden har det varit diskussioner här i Stockholm om vilka regler som ska gälla för cyklister, bland annat när det gäller att cykla mot enkelriktat. Det är viktigt att få klarhet i vad som gäller. Centerpartiets ståndpunkt är att det ska vara så enkelt som möjligt för människor att kunna använda sig av sin cykel i vardagen. Därför bör regeringen så fort som möjligt tillsätta en utredning som tar fram förslag till regelförenklingar för ökad cykling i hela landet.

Herr talman! För Centerpartiet är det viktigt att öka anslagen för cykelinfrastruktur, och vi vill se på möjligheten att i nationell infrastrukturplan avsätta mer medel för att bygga cykelbanor och också ha en tydlig ambition när det gäller att mer cykelvägar ska byggas över hela landet, inte minst på landsbygden och i mindre tätorter och städer.

Vi är duktiga på cykling i Sverige men kan självklart bli bättre. De cykelorganisationer som finns runt om i Sverige har kunskap om hur utvecklingen ser ut både i Sverige och i Europa. De kan öka kunskapen för oss i riksdagen och regeringen så att vi kan göra cykeln mer tillgänglig för alla, oavsett ålder och geografi.

Anf. 53 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Herr talman! Cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö-, klimat-, och hälsoeffekter. Därför behöver cykling främjas, inte minst bland barn och ungdomar. För att öka intresset och verka för ökad cykling

anser vi att det behövs satsningar på informationsspridning inom skolan samt på olika språk via ideella organisationer. Ska vi få fler att cykla till och från jobbet samt under fritiden behövs det ett aktivt arbete för att göra cyklandet ännu mer populärt.

Cyklandet fyller en viktig samhällsfunktion, och det är positivt att fler ser cykeln som ett användbart transportmedel då det medför goda effekter för såväl folkhälsan som miljön och minskar trängseln i städerna. Men det behövs mer strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor och öka säkerheten för cyklister i trafiken. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dö eller skadas i trafiken.

Vi konstaterar att det fortfarande återstår mycket arbete för att uppnå detta mål och att cyklister dessvärre är en olycksutsatt trafikantgrupp. Mot denna bakgrund anser vi att det förebyggande arbetet för att minska antalet olyckor bör utvecklas. Det är bland annat därför som vi avsätter ytterligare 200 miljoner i vår budget till förbättringar av trafikmiljön för cyklister.

Herr talman! Trots att det längs allt fler vägar finns väl fungerande cykelbanor saknas detta fortfarande på många håll. Det innebär att cyklister fortfarande måste dela körfält med bilister, vilket medför en trafikfarlig miljö för cyklisterna, inte minst i samband med omkörning. Vi anser att trafiksäkerheten måste förbättras i dessa sammanhang.

Vi kan konstatera att det i dag inte finns någon reglering av specifikt avstånd vid omkörning av cyklister. I 3 kap. 33 § trafikförordningen föreskrivs endast att den förare som kör om ska lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om. Det finns dock inget angett mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd. Det innebär att det i dag är upp till bilföraren som gör en omkörning att avgöra vilket avstånd som är lämpligt. Vi anser att den nuvarande ordningen skapar onödiga risker för cyklisterna. Därför anser vi att det behövs lagstiftning om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister.

Man borde också överväga en förändring av lagen så att cyklister har rätt att svänga höger även vid rött ljus, vilket kommer att underlätta för cyklisterna samtidigt som det inte skapar några större risker för övriga trafikanter.

Herr talman! Det är viktigt att vi hittar ett bra sätt att ta till oss ny teknik samtidigt som vi värnar trafiksäkerheten. I detta betänkande hanterar vi flera frågor som berör elsparkcyklar. Från vårt håll anser vi att det är positivt med nya tekniska lösningar som ökar mobiliteten i samhället, samtidigt som det måste regleras på ett sådant sätt att den nya tekniken inte skapar problem för övriga trafikanter.

Det är också positivt att se hur ett flertal kommuner arbetar aktivt med frågor som gäller elsparkcyklar och cyklar. Nya cykelvägar där gående och övrig trafik skiljs från cyklisterna växer fram, vilket ökar mobiliteten samtidigt som säkerheten förbättras.

Herr talman! Vid sidan av att cykeln som transportmedel växer i våra städer har det växt fram ett levande cykelliv på fritiden, där olika idrottsklubbar tillsammans med kommunerna bygger upp olika former av arenor för ungdomar samt naturleder för dem som vill utmana sig själva med att cykla i tuffare terräng. Allt detta är positivt, då det främjar gemenskap och en levande cykelkultur.

Herr talman! Vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 10.

Anf. 54 HELENA GELLERMAN (L):

Herr talman! Liberalerna står bakom alla våra reservationer, men jag vill yrka bifall till reservation nr 6 om en förbättrad infrastruktur för ökad cykling.

Herr talman! Många av debattinläggen vi har hört denna vår har startat med att ämnet har kopplats till den pågående coronakrisen. Det som slår mig när det gäller cykling är att vi inte har sett många artiklar om de stora fördelarna med cyklar, elcyklar och elsparkcyklar och vad de innebär för att man ska kunna pendla till jobbet och undvika smittorisker. Man är ute hela tiden i stället för i ett begränsat utrymme, man kan hålla fysiskt avstånd till folk runt om och man behöver inte beröra ytor. Därtill kan man njuta av den fina vårsolen.

Herr talman! Just smittorisk fanns troligen inte med på den hälsokarta som Trafikanalys presenterade i sin rapport 2018 och där det visades att ökad cykling kan bidra till ökad folkhälsa. Minskad smittorisk kan nu läggas till den listan. Andra viktiga samhällsmål som nämndes i rapporten var miljö, tillgänglighet och sysselsättning. Allt detta skulle kunna förbättras med hjälp av ökad cykling.

De många fördelarna med att människor cyklar gör att Liberalerna vill underlätta för cyklisterna. En mycket viktig förutsättning för att det ska vara smidigt att cykla är att det finns sammanhängande säkra stråk och att de underhålls kontinuerligt så att det inte blir gropar i asfalten och så vidare.

Det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som försvårar för cyklisten i den komplexa infrastrukturen i våra städer och orter, men bristen på gemensam planering har också gjort att standarden på en cykelväg kan försämrats radikalt när man korsar en kommungräns. Det är inte rimligt, tycker vi. Vi vill se fler satsningar på sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor.

Liberalerna vill också öka möjligheten att ta med cykeln på pendeln. Genom att kombinera kollektivtrafik och cykel kan fler låta bilen stå och därmed göra en insats för miljön och minska trängseln på vägarna.

Här är också elsparkcykeln intressant. Den tar mindre plats på tåget och tar dig sedan smidigt sista biten till jobbet. Liberalerna är positiva till elsparkcyklarnas nisch inom mobiliteten, men ett regelverk behöver utredas för att undvika de negativa effekter som vissa städer har fått erfara.

Herr talman! Cyklisterna lever farligt på våra vägar eftersom de är så oskyddade. Det är ett problem som vi delar med alla länder i EU. Jag är därför glad över den EU-förordning som trädde i kraft den 1 januari 2020 och som ska börja tillämpas den 6 juli 2022, alltså om drygt två år. Enligt förordningen ska personbilar och lätta lastbilar ha nödbromssystem som också ska kunna detektera fotgängare och cyklister framför fordonet. Liknande system ska finnas på bussar och lastbilar. Min förhoppning är att dessa nya system tillsammans med de åtgärder i infrastrukturen som jag har nämnt tidigare ska öka trafiksäkerheten för cyklisterna.

Enligt uppgift från Cykelbranschen såldes 250 000 elcyklar 2016–2019. De utgör i dag ca 20 procent av den svenska cykelmarknaden. Elcyklarna gör att fler kan pendla längre sträckor till jobbet och låta bilen stå. Den högre hastigheten ställer dock nya krav på cyklisten, omgivningen och infrastrukturen. Det är därför viktigt att forskningen om olika aspekter av cykling får ökat stöd, så att vi nu när intresset för cykling ökar kan förstå

hur cyklingen kan underlättas och hur vi framöver kan undvika ett ökande antal skador för cyklister.

Cykelcentrums kunskapshöjande arbete bör också få fortsatt stöd för att få kontinuitet i arbetet.

Det är positivt med ny teknik som ökar intresset för cykling. Låt oss ta vara på de möjligheterna.

Med dessa ord yrkar jag bifall till vår reservation nr 6.

Anf. 55 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka avslag på samtliga reservationer och bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Inledningsvis konstaterar jag att det känns speciellt att stå här i talarstolen samtidigt som vi är mitt uppe i att bekämpa covid-19.

Mitt i coronakrisen har våren kommit på riktigt. I stora delar av landet söker sig allt fler ut i naturen, och för att vara med och bidra till att stoppa smittspridningen väljer man andra aktiva sätt att röra på sig och transportera sig på än tidigare. Sedan i februari har jag till exempel själv valt att cykla till riksdagen i stället för att åka kollektivt.

Herr talman! Vi socialdemokrater vill att fler ska välja att använda cykeln som transportmedel. Det är bra, det gör en frisk och det är hälsosamt. Oavsett hur gammal man är eller om man bor i en stad eller på landet ska möjligheterna att ta sig fram på cykel förbättras. Man ska kunna transportera sig delar av eller hela sträckan även efter coronakrisen. Jag är därför glad att regeringen har en tydlig ambition på området.

Den socialdemokratiskt ledda regeringen har vidtagit en rad åtgärder för att öka cyklingen och dess roll i samhällsutvecklingen. Särskilt den nationella cykelstrategin, som togs fram under förra mandatperioden, har haft stor betydelse för det arbetet. Där slås också fast att cyklingen ska öka och bidra till ökad trafiksäkerhet. Det är en viktig utgångspunkt för vårt arbete. Men för att kunna nå det målet måste vi hjälpas åt att göra det än bättre.

Jag vill särskilt nämna regionernas och kommunernas roll i arbetet med att främja ökad och säker cykling. Föreningen Svenska Cykelstäder samlar till exempel en rad kommuner i vårt land som är i framkant när det gäller att främja cykling och stärka den infrastruktur som behövs. De delar kunskap och samarbetar, precis som vi måste göra.

Alla behöver hjälpas åt. Alla parter på olika nivåer och i olika delar av samhället måste ta sitt ansvar för att cykeln ska få den plats i samhällsbilden som lyfts fram i cykelstrategin. Jag vill därför rikta ett stort tack till de olika cykelorganisationer och andra ideburna organisationer som dagligen jobbar på olika sätt för att främja en ökad och säker cykling. Det är ett viktigt arbete de bedriver.

I den nationella cykelstrategin pekas det ut en rad områden som ligger fast som regeringens utgångspunkt. Jag skulle vilja fördjupa mig lite i dem och hur regeringen arbetar med dem här och nu och framöver, herr talman.

Det första området handlar om att lyfta fram cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen. Det måste till ett helhetsperspektiv för att på olika nivåer bidra till en breddad syn på infrastrukturplaneringen i våra tätorter och städer och för att möjliggöra för fler att resa med cykel till och från arbete och fritidsaktiviteter.

Det andra området handlar om ett ökat fokus på grupper av cyklister. Barn är en särskilt viktig målgrupp när det gäller att främja ökad och säker cykling. Men inom detta område är regeringen också tydlig med att det fortsatta arbetet bör inriktas på att ta fram en nulägesbild av befintliga turist- och rekreationsleder, på att öka kunskapen om vad som utmärker framgångsrika cykelleder och på att ta fram förslag på hur området kan utvecklas.

Det tredje området handlar om att främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur. Här vill man också pröva möjligheten att genom en ändring i trafikförordningen låta kommunerna inrätta så kallade cykelgator. Man vill utreda om det under vissa förutsättningar är möjligt att medge undantag från reglerna om stopplikt vid röd signal när fordonet till exempel gör en högersväng. Det skulle kunna gälla samtliga fordonsslag.

Vi vill generellt att cykling ska göras smidigare, säkrare och mer attraktivt. För att klara det behövs nya innovativa lösningar i form av till exempel ny ytbeläggning, mer anpassade cykelparkeringar med mera.

Jag vill också nämna frågan om cykling på enkelriktade gator. Infrastrukturministern har tydligt redogjort att det redan i dag är möjligt att vidta åtgärder för att man ska få cykla i båda riktningarna, även mot enkelriktad biltrafik. Han har också tydligt talat om att ifall det skulle visa sig vara ett bekymmer och att det behövs förändringar är han beredd att gå vidare med det. Det är ett viktigt besked.

Jag vill även understryka betydelsen av de så kallade stadsmiljöavtalen, som lanserades 2015. De syftar till att framhålla hållbara stadsmiljöer genom att bland annat ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Många kommuner har i dag nyttjat dessa viktiga medel till just cykelinfrastruktursatsningar.

Det fjärde området handlar om att främja säker cykeltrafik. En rad åtgärder är viktiga för att främja säker cykling, såsom användning av hjälm, underhåll och drift av cykelvägar och säkra fordon. Därför är det bra och viktigt att det i den nationella planen ingår satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar.

Målsättningen är att vidta åtgärder där potentialen för ökad och säker cykling är störst. Det innebär i första hand satsningar inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk, främst för pendling till arbete och studier. Det föreslås även en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationella och regionala vägnät som används frekvent året om.

Ytterligare en viktig åtgärd gäller hastigheten eftersom cyklister är så kallade oskyddade trafikanter. Därför är det välkommet att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att se över möjligheten för sänkt bashastighet i tätort.

I våras stod regeringen också värd för en stor internationell FN-konferens om trafiksäkerhet. I Stockholmsdeklarationen skrev man då under på att begränsa hastigheten till 30 kilometer per timme i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. Från svensk sida bedrivs alltså ett viktigt internationellt arbete.

Det femte området handlar om att utveckla statistik och forskning. Här vill jag särskilt understryka vikten av att vi inte enbart bidrar till ökad forskning på cykelområdet utan även möjliggör för tillämpning av forskningen i praktiken. Den socialdemokratiskt ledda regeringen bidrog under förra mandatperioden till att vi fick ett nationellt cykelcentrum hos VTI i Linköping. Det är en viktig resurs för att stärka forskningen men också bidra till en ökad tillämpning i praktiken och uppföljning av vidtagna åtgärder samt nulägesbeskrivningar. Bättre vintervägsunderhållning är ett sådant exempel där man gått före genom att visa på möjligheterna med sopsaltning.

Herr talman! Jag vill även kort säga något om den fantastiska och snabba utveckling av det som vi ibland kallar elskotrar har inneburit. Jag är glad över att regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva de regelverk som gäller och utreda behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar och elcyklar. Vi socialdemokrater är tydliga med att man måste sätta trafiksäkerheten främst och ha ordning och reda på vilka regler som gäller. Men vi ser också att vi kan möjliggöra utveckling av ny teknik och innovation på transportområdet. Tillsammans med kommuner och bransch är jag övertygad om att detta kommer att leda till bättre mobilitet i våra städer.

För att Sverige på riktigt ska kunna bli det första fossilfria välfärdslandet och nå en grön hållbar omställning i transportsektorn är cykeln en viktig nyckel, men då måste vi tillsammans säkerställa att cykel blir ett möjligt resealternativ i fler delar av landet, både i stad och på landsbygd.

Som socialdemokrat vill jag se ett jämlikt och hållbart samhälle. Det betyder att hela samhället måste kunna vara med och ställa om.

Jag yrkar som sagt bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 56 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Jag har några frågor till Socialdemokraterna och Teres Lindberg.

Teres Lindberg redogjorde för de viktiga målsättningar som finns i regeringens cykelstrategi. Bland annat talade hon om att lyfta cykelns roll i infrastrukturplaneringen. Jag tror att det är en av kärnpunkterna om vi vill ha mer cykling i framtiden, om vi vill ha säkrare cykling och om vi överlag vill ha ett mer robust nät av cykelinfrastruktur.

Så som flera av oss här har konstaterat är väglagen inte riktigt uppdaterad inför de investeringar vi behöver göra när det gäller cykelinfrastruktur. Den förutsätter nämligen att det finns ett funktionellt samband mellan cykelvägen och bilvägen. Vill Socialdemokraterna ändra på väglagen så att man kan bygga cykelvägar oavsett om det finns en statlig väg på plats eller inte? Vilka initiativ har Socialdemokraterna i så fall tagit för detta?

Teres Lindberg sa också att Socialdemokraterna vill att cyklingen ska öka. Jag tror att alla partier kan skriva under på det. Det vore klädsamt om de också hade ett mål för hur mycket cyklingen ska öka, annars blir det lätt bara en läpparnas bekännelse och något man säger men som inte går att följa upp senare. Har Socialdemokraterna ett mål för hur mycket cyklingen i Sverige ska öka?

Anf. 57 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Tack för frågorna, Jens Holm! Jag är inte helt säker på att jag förstår din fråga vad gäller väglagen. Vi behöver självfallet ge förutsättningar för de statliga vägnäten att ha cykelvägar. Men samtidigt måste det finnas stor samverkan med kommunerna. Även om vi skulle lägga resurser på att bygga en statlig cykelväg längs med varje statlig väg är jag tveksam till att det i sig skulle öka cyklingen. Vi behöver snarare ha *bra* cykelvägar som gör att människor kan cykla på ett bra och tryggt sätt. Då är kanske de kommunala och lokala vägarna viktigare. Att lägga resurser på cykelvägar som ingen kommer att nyttja är inte en framkomlig väg.

Vi har inget utpekad mål för hur stor andel av resandet som vi vill ska ske med cykel. Jag tycker heller inte riktigt att det är ett relevant mål. Det varierar självklart över tid. På vinterhalvåret väljer kanske många att inte cykla för att det till exempel är kallt, blött eller fuktigt. Det beror helt på var i landet man bor. Däremot ser jag gärna att politiken ger bra förutsättningar för människor att välja cykel men kanske också under vissa perioder av året att gå.

När människor promenerar eller cyklar är det bra för hela samhället. Det är hälsoupbyggande och ger oss friska medborgare. På sikt och i förlängningen sparar det de gemensamma utgifter vi har för hälsa.

Jag tror som sagt inte att ett utpekad mål för hur många som ska använda just cykel löser problemet.

Anf. 58 JENS HOLM (V) replik:

Herr talman! Jag tror att det är väldigt viktigt att vi kan få en ändring av väglagen. Många partier delar min bild. I det betänkande som vi just nu diskuterar framhålls att när man bygger en cykelväg fordras att det finns ett funktionellt samband mellan cykelvägen och bilvägen, annars kan man inte bygga till exempel en separat cykelväg mellan två kommuner.

Det har blivit alltmer populärt att cykelpendla, och då blir det lite gammalmodigt att tänka sig att utbyggd cykelinfrastruktur bara handlar om något som byggs inom en kommun eller stad. Jag tror att vi alla är överens om att riktiga cykelstråk behövs. De behöver inte nödvändigtvis gå längs en bilväg, utan man kan hitta andra sträckor. För det behövs en ändring av väglagen.

Jag tycker att Socialdemokraterna ska titta mer noggrant på denna fråga. Det är de som sitter i regeringen och har frågan i sina händer. De kan ändra detta. Det finns ett väldigt stort tryck ute i Sverige för att vi ska få en uppdaterad väglag.

Jag noterade att Teres Lindberg i sitt anförande talade om möjligheten att svänga till höger vid stoppljus även om stoppsignalen är röd. Hon sa att det är något som utreds. Detta har diskuterats väldigt länge. Vi får hela tiden beskedet att det hela utreds eller bereds. Jag vill därför fråga Teres Lindberg när utredningen om att man ska få svänga till höger vid rödljus är klar.

Anf. 59 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Tack igen, Jens Holm, för viktiga frågor! Jag är inte helt säker på att en uppdatering av väglagen behövs. Men jag tar självfallet med mig frågan om regionala cykelstråk.

Även jag tror att regionala cykelstråk är en absolut förutsättning för att fler människor ska välja att cykelpendla. Men det handlar nog primärt om samverkan mellan regioner och kommuner och emellanåt också staten. I huvudsak ligger detta dock hos den regionala infrastrukturplaneringen och inte den statliga.

Jag är tyvärr inte helt uppdaterad om när vi får se ett förslag om högersvängen. Det är väldigt viktigt att vi tittar på detta. Man måste alltid komma ihåg att när det handlar om förändringar av trafikregler och att anledningen till att lagen ser ut som den gör i dag har det primärt med trafiksäkerhet att göra. Man har inte riktigt i första hand utgått från cykel. Alla vi som cyklar vet att detta skulle underlätta. Jag tror att många med mig emellanåt gör sig skyldiga till ett lättare lagbrott då man genar eftersom man ser att man inte utgör en trafikfara.

Det blir dock problematiskt när man ska blanda ihop olika regler för olika trafikslag, om det är vad som måste till. Vi behöver ha tydliga regler så att trafikanter vet vad som gäller och så att inte missförstånd uppstår i trafiken.

För oss är det viktigt att trafiksäkerheten alltid får gå först. Det är också vad som problematiserar utredningar och förslag som detta. Men jag hoppas att vi ska kunna komma med ett bra förslag som också kan tillgodose cyklisters möjlighet till bättre framkomlighet.

Anf. 60 EMMA BERGINGER (MP):

Herr talman! Att cykling har väldigt stora fördelar både för individen och för samhället råder det ingen tvekan om. Cykling minskar utsläppen av koldioxid och skadliga partiklar. Samtidigt är det ett aktivt transportslag. Den som cyklar når lättare upp till allas vårt dagliga behov av minst 30 minuters fysisk aktivitet. Det är något som på sikt är till stor nytta för att minska belastningen på vården och som kan bidra till att vi kan bli äldre. I genomsnitt 3–14 månader eller 90–420 dagar i förlängd livslängd kan den som byter bilen mot cykeln få enligt projektet PASTA, Physical Activity through Sustainable Transport Approaches.

Cykling är också ekonomiskt. Det är ett relativt billigt fordon, och infrastrukturen är inte särskilt kostsam, särskilt inte i jämförelse med den infrastruktur som bilar behöver.

En genomsnittlig dag cyklar ungefär 800 000 personer i genomsnitt cirka sju kilometer var fördelat på 2,2 resor, enligt det nationella cykelboksutet för 2018, som publicerades i juni 2019. Vi får väl anta att det ligger på ungefär samma nivå fortsatt. Hur många som cyklar varje dag varierar dock beroende på årstid, väder och vind med mera. Kunskapen om vilka som cyklar och varför de cyklar behöver bli bättre. Här spelar det nationella kunskapscentrumet för forskning och utbildning om cykling en väldigt viktig roll. Vi ser fortsatt ett starkt behov av forskning på det här området för att förbättra våra kunskaper.

Herr talman! Vi som cyklar behöver dock bli fler, för både klimatets och folkhälsans skull. Därför är frågan hur vi får fler att cykla mer.

Det finns en stor potential att öka cyklingen. Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer, en sträcka som de flesta vuxna med enkelhet kan cykla. Med en elcykel är det dessutom enkelt för de flesta att cykla betydligt längre sträckor än så. Även för längre resor kan cykeln ofta

utgöra ett led i resan för att nå till exempel en busshållplats eller en tågstation.

Organisationen Svensk Cykling, som samlar flera av Sveriges cykelorganisationer, har formulerat ett politiskt manifest med förslag under fyra olika rubriker: resurser, yta, framkomlighet och trafiksäkerhet. Jag skulle vilja påstå att det är ett väldigt träffsäkert sätt att beskriva vad som behövs för att öka cyklingen och göra den mer attraktiv.

För att åstadkomma något inom dessa områden skulle det dock behövas ett nationellt mål för ökad cykling. Regeringen lade år 2017 fram en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling, och det anges i januariavtalet att andelen som cyklar ska öka. Ändå finns det ännu inte ett politiskt beslutat mål som anger riktningen för hur mycket cykeltrafiken ska öka, något som vi från Miljöpartiet är tydliga med att vi vill se.

Det finns visserligen målsättningar. Till exempel finns det inom miljö-målssystemet ett etappmål som inriktar sig på de hållbara transportslagen: ”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.” Men det här målet skiljer inte på trafikslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik och kan därför inte anses ha en särskilt styrande effekt på transportpolitiken.

För att åtgärder och resurser ska kunna inriktas på att öka cykeltrafiken på det sätt som beskrivs i den nationella cykelstrategin behövs det konkreta nationella målsättningar för hur mycket cykeltrafiken ska öka. Ett tydligt nationellt mål menar jag skulle möjliggöra ökade investeringar i cykelinfrastruktur både i den nationella infrastrukturplanen och i de regionala planerna. Det skulle också ge tydlig vägledning till Trafikverket.

År 2018 investerades det 587 miljoner kronor av statliga medel i cykelvägar, fördelat på 67 miljoner i nationell plan och 520 miljoner i regional plan. Tack vare stadsmiljöavtalen som Miljöpartiet varit drivande bakom beviljade Trafikverket också stöd till cykelåtgärder för ca 100 miljoner kronor. I den nationella planen finns det avsatt 1 miljard per år i så kallade stadsmiljöavtalspengar som kan sökas av kommuner för medfinansiering av åtgärder för hållbara transporter, såsom cykel- och kollektivtrafik. Inför kommande arbete med en ny nationell plan är det viktigt att säkerställa att tillräckliga medel avsätts för cykel.

Även om de flesta cykelvägar är kommunala är det viktigt att det finns cykelvägar som binder ihop orter på ett gent och sammanhängande sätt. Miljöpartiet vill se ett nationellt stomnät av cykelvägar. Vi vill också öka förutsättningarna att cykla på landsbygden, något som vi tror kan få stor positiv effekt på cykelturismen. Gynnar man det ena gynnar man det andra.

Herr talman! Som det ser ut i dag skiljer sig mängden cykelväg åt mellan regioner och kommuner. Skåne, den region som har mest cykelväg, har 396 mil fördelat på 40 mil statlig cykelväg och 341 mil i det kommunala vägnätet. Resterande 14 mil finns i enskilt vägnät. Även Stockholm och Västra Götaland har över 300 mil cykelväg. Men därefter är det ett ganska stort hopp ned till 127 mil i Östergötland och 114 mil i Jönköping. Det behövs helt enkelt fler cykelvägar.

För en förbättrad framkomlighet behöver också frågan om mark-åtkomst lösas, så att det blir lättare för Trafikverket att planera och bygga cykelvägar med en rationell sträckning. Det behövs en revidering av väglagen, vilket har sagts här tidigare. Likaså behöver cykeltillgänglighet i samband med om- och utbyggnad av så kallade två-plus-ett-vägar säkerställas. Även möjligheten till statlig medfinansiering av så kallade steg-1-och-2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen behöver stärkas.

I stadsmiljö behöver frågan om möjligheten för cyklister att cykla i båda riktningar på gator som för biltrafiken är enkelriktade säkerställas. Möjligheten finns i dag i många kommuner, men det borde också vara självklart att kommunerna och städerna kan tillämpa den skyltning som mest tydligt och pedagogiskt förklarar för såväl cyklister som bilister vad som gäller på gatan. Därför borde enkelriktatskylten med den blå pilen kunna kombineras med en tilläggstavla: "Gäller ej cykel". Kommuner behöver också få möjlighet att inrätta så kallade cykelgator, där cykeln har företräde och sätter normen för hastigheten.

Här är inte vi i Miljöpartiet rädda för att understryka att om man verkligen prioriterar cykling behöver resurser och yta tas från biltrafiken. Många partier vidhåller att man inte ska ställa trafikslag mot varandra. Vi vet dock alla att varken de ekonomiska resurserna eller den fysiska ytan i våra städer är obegränsade. Ökar vi tilldelningen till det ena trafikslaget innebär det konsekvenser för det andra. Det handlar dessutom om en nödvändig omställning där vi behöver minska vägtrafikens negativa klimatpåverkan liksom påverkan på luftkvalitet och hälsa.

Vi tycker också att det är viktigt att barns cykling ska stimuleras. Det bör vara en självklarhet att skolbarn får bättre möjligheter att cykla till skolan och i skolan undervisas om hur man cyklar på ett säkert sätt. För att ge en säkrare trafikmiljö både för cyklande barn och för övriga oskyddade trafikanter borde bashastigheten i tätort sänkas.

Herr talman! Det behövs en starkare nationell cykelpolitik. Här är Miljöpartiet drivande. Det finns många insatser som skulle behöva göras. Vi arbetar både inom regeringen och gentemot regeringens samarbetspartier för att det här ska bli verklighet.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på motionerna.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 15.)

§ 12 Väg- och fordonsfrågor

Väg- och

fordonsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11

Väg- och fordonsfrågor

föredrogs.

Anf. 61 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Vi debatterar nu trafikutskottets betänkande TU11, där motioner från allmänna motionstiden behandlas. Det handlar om väg- och fordonsfrågor. Totalt är det 134 yrkanden om en rad olika fordons- och vägrelaterade ämnen, som en fossilfri fordonsflotta, infrastruktur för fossilfri tankning och laddning, enskilda vägar, självkörande fordon,

motorhobbyn och historiska fordon samt långa och tunga fordon. Vi socialdemokrater har tre reservationer i betänkandet. Jag står naturligtvis bakom alla dem, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation nr 35. Den handlar om ett utskottsinitiativ som också har lyfts fram i samband med utskottets betänkande.

Utskottsinitiativet handlar om virkesupplag vid allmän väg. Bakgrunden till utskottsinitiativet är att Trafikverket den 1 januari i år började ta ut en avgift för ansökningar om virkesupplag vid allmän väg.

Vi tycker att det är en ganska viktig fråga. Anledningen till att vi inte står bakom initiativet är att själva initiativet bygger på ett missförstånd om att varje virkesupplag ska avgiftsbeläggas och att man ska ansöka om att få göra det.

Trafikverket har i sin tur låtit meddela att det har för avsikt att låta de generella tillstånden finnas kvar som de är i dag och att det har ambitionen att tillmötesgå skogsbranschens önskemål om en snabbare och smidigare hantering. Det välkomnar vi såklart.

Vi välkomnar också att regeringen överväger eventuella lokala dispensmöjligheter från avgifter vid till exempel granbarksborreangrepp. Men att i det här fallet fråga om den allmänna principen om att statliga myndigheter, regioner och kommuner finansierar myndighetsutövning via avgifter är vi inte beredda att göra. Därför kan vi heller inte ställa oss bakom förslaget till utskottsinitiativ.

Herr talman! Transporter står för ungefär en tredjedel av utsläppen. Det långsiktiga målet för klimatet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Ett viktigt etappmål är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska ha minskat med 70 procent till 2030 med utgångspunkt från 2010.

Halva tiden har nu gått för det första etappmålet om 70 procent, och än återstår mycket för att detta ska bli möjligt. I regeringens klimatstrategi visar man bland annat på en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering med en rad åtgärder som syftar till att ställa om till mer effektiva fordon och fossilfria drivmedel. Regeringen överlämnade också den första klimatpolitiska handlingsplanen i december. Den redovisar både planerade och beslutade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

Klimatpolitiska rådet presenterade sin rapport för 2020 för bara några veckor sedan. Det menar att vidtagna åtgärder inte räcker för att vi ska klara att nå målet om nettonollutsläpp till 2045. Även Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi presenterade i somras en rapport kallad *Klimatmål på villovägar?* Den dömer i praktiken ut en enig riksdags mål om nettonollutsläpp till 2045. Den säger att vi inte kommer att klara det om vi inte genomför en omfattande prisökning på bensin och diesel.

Den här typen av uppföljning är väldigt viktig för politiken och kanske särskilt för oss som jobbar i trafikutskottet. Den får oss att inse att ett tydligt mål inte räcker, och i det här fallet inte räcker på långa vägar. Vi måste helt enkelt arbeta mer med aktiv politik. Vi behöver jobba mer med löpande uppföljning och se till att styrmedlen utvecklas.

Vi behöver också fortsatt se till att vårt land jobbar hårt med innovationer, forskning och utveckling. Politiken måste ge förutsättningar för detta, annars kommer vi inte att nå målen. Det behövs också lagstiftning som går hand i hand med utvecklingen. Ett exempel på detta är den utred-

ning som regeringen tillsatte om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieselmotorer.

Herr talman! Parallellt med de insatser som politik och näringsliv kan åstadkomma behövs också förändrade beteendemönster. Vi kan ta det nu rådande coronabrottet som ett väldigt tydligt exempel. Det har väldigt hastigt förändrat människors resmönster.

Persontrafiken har i det närmaste kollapsat. Kollektivtrafiken har i varje fall här i Stockholm varit mycket gles och med få resenärer. Trafiken på vägarna har minskat med ungefär 30 procent. De som satt sig i en bil eller använt något annat fordon i huvudstaden kan konstatera att en minskning av biltrafiken med 30 procent har ökat framkomligheten avsevärt.

På kort sikt kommer vi att kunna se positiva effekter på klimatet. Men vi måste vara mycket vaksamma på de efterdyningar som kommer när vi öppnar samhället igen. Vi måste se till att människor känner sig trygga i kollektiva transporter. Just nu gör vi såklart klokast i att bidra till att trängseln i kollektivtrafiken inte ökar, så att de som behöver använda den därför att de inte har några andra möjligheter att ta sig till jobbet i sjukvården också kan göra det. Men på sikt måste vi vara tydliga med att det är smart att resa tillsammans. Annars kommer vi aldrig att klara klimatutmaningarna.

Digitaliseringen öppnar också för framtida sätt att transportera sig och kan bidra till förändringar av beteenden. I en inte alltför realistisk framtid kommer vi att kunna se självkörande bilar. Transportmedlet kanske finns utanför dörren när du vill ha det. Fordonet kör dig sedan dit du vill utan att du behöver parkera det, och det till en rimlig kostnad. En sådan utveckling tror jag kan bidra till ett helt nytt sätt att förflytta sig och till en helt annan syn än den som många har i dag på den egna bilen. Till att börja med kommer den utvecklingen att ske i städerna men så småningom i hela landet.

Jag är glad att utskottet samfällt har höga ambitioner just när det gäller självkörande bilar. Men jag vill också lyfta fram att vi socialdemokrater har en reservation i utskottets betänkande i delen om självkörande fordon. Vi menar att det pågår viktigt arbete här både från Infrastrukturerdepartementet och från svenska myndigheter. Att riksdagen ska diktera storskaliga försök i verklig miljö tycker vi dock inte är seriöst. Jag kan inte nog understryka att en introduktion av självkörande fordon inte under några omständigheter får ske på ett sätt som äventyrar människors säkerhet i trafiken. Att stressa fram en introduktion kan få ödesdigra konsekvenser.

Fru talman! Framtiden förutsätter också en fungerande infrastruktur, el längs våra vägar, laddstationer och tankstationer för bränslen som biogas och vätgas. Det handlar om infrastruktur för att fossilfria alternativ ska fungera och om hur tunga fordon transporteras.

Svenska företag är ofta ett föredöme. Så sent som i går kunde vi höra om Volvos miljardsatsning för att tillsammans med Daimler utveckla, producera och kommersialisera bränslecellssystem för bland annat tunga fordon.

Tyngre och längre fordon är bra för industrin och för klimatet. Här är också möjliggörandet av transporter på 74 ton viktigt. I betänkandet väljer också utskottet att ge ett tillkännagivande om att Trafikverket ska ta över dispenshanteringen för tyngre, längre och bredare fordon.

Vi socialdemokrater menar att det är viktigt att det finns en effektiv och snabb hantering av ansökningar om dispens. Det är i dag Trafikverkets regioner eller kommunerna som hanterar ansökningarna. Det är kommunen om transporten sker inom en kommun och Trafikverket om den sker över flera kommuner.

Det är angeläget att den myndighet som har kännedom om de lokala förutsättningarna också är den som hanterar ansökningarna. Huvudmannen för vägen är den som har den bästa kännedomen. Det är också viktigt med snabba handläggningstider och att hanteringen är korrekt. Myndigheterna har skyldighet att jobba med digitalisering. Vi utgår från att vi kommer att se effekter också på det här området för att hanteringen ska bli mer effektiv och gå snabbare. Men vi tror inte att man genom att flytta myndighetsutövning från den myndighet som har bäst kännedom om omständigheterna kommer att göra det bättre utan snarare att det kommer att skada säkerheten vid själva transporten.

Fru talman! Vi har en stor uppgift framför oss. Det handlar om att minska klimatutsläppen samtidigt som vi inte försämrar för näringslivets förutsättningar. Det handlar om att vägtransporter av gods och personer fungerar i hela vårt avlånga land. Jag är dock bekymrad över att utskottet i detta betänkande vid ett flertal tillfällen väljer att gräva sig djupt ned i verktygslådan. I stället borde vi fokusera på de stora perspektiven och på klimat och fungerande transporter.

Vi socialdemokrater för en politik som tar ansvar för klimatet, industrin och konkurrenskraften. Men vi tar också ansvar för jobben, trafiksäkerheten, och inte minst för att hela landet ska leva.

Anf. 62 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Väg- och fordonsfrågor engagerar. Det visar detta betänkande väldigt tydligt. Det handlar säkert om kopplingen till klimatfrågan men också om att transportsektorn är viktig för samhällets utveckling och för vår mobilitet.

Motionsbetänkandet innehåller tre tillkännagivanden och 35 reservationer.

Det första jag skulle vilja lyfta, fru talman, är tillkännagivandet om virkesupplag. Det har sedan 2012 varit tillståndspliktigt att lägga upp virkestravar utmed allmänna vägar, men Trafikverket har inte tagit ut någon avgift för tillståndet. Den 1 januari i år började man ta ut en avgift för tillståndet, vilket nu en majoritet i riksdagen säger nej till. Regeringen får i ett tillkännagivande i uppdrag att göra någonting åt detta, och vi förutsätter att det kommer att ske skyndsamt.

Framför allt har denna avgift blivit en stor börda för de mindre skogsägarna. Sveriges skogsägare och människor på landsbygden måste kunna ha tillgång till det allmänna vägnätet utan att behöva betala avgifter för detta.

Fru talman! Ett annat tillkännagivande som Moderaterna, Kristdemokraterna, Centern, Liberalerna och Sverigedemokraterna står bakom handlar om att vi vill ha ett beslut som möjliggör storskaliga tester av självkörande bilar. I dag går utvecklingen fort fram, och det är viktigt att Sverige anammar den utvecklingen och tar vara på utvecklingsmöjligheterna. Ska vi kunna vara säkra på att dessa fordon kan framföras utan risk för andra trafikanter måste vi våga testa mer storskaligt.

Regeringen har tidigare fått liknande tillkännagivanden om att utveckla en strategi för självkörande fordon, men tyvärr har regeringen inte prioriterat de uppdragen. Här måste regeringen skärpa sig. Sveriges företag ska inte behöva vänta längre på långsiktiga strategier och storskaliga tester av självkörande bilar. Tyvärr bromsar regeringens arbetssätt utvecklingen. Jag tänker inte minst på detta från klimatsynpunkt. Precis som Teres Lindberg påpekade kan självkörande bilar också påverka inställningen till att ha en egen bil.

Fru talman! Det tredje tillkännagivandet som regeringen får handlar om att underlätta dispenshantering i fråga om tunga transporter. I dag kan det ta månader för ett företag att få tillstånd att köra mobilkranar och tunga arbetsmaskiner på vägnätet. De långa handläggningstiderna och dispensansökningarna bör ses över, och detta bör underlättas. Annars finns det stor risk att detta bromsar arbeten och byggen i Sverige. Utifrån min erfarenhet som kommunpolitiker kan jag säga: Vi behöver absolut ingenting som försenar och förhindrar byggen, för det finns väldigt många hinder på vägen när det gäller att bygga inte minst bostäder i Sverige. Byråkratin och regelverket behöver ses över så att vi inte hindrar tillväxt och utveckling i Sverige.

Fru talman! En annan viktig fråga som vi moderater lyfter i en av våra reservationer handlar om att vägnätet bör byggas ut så att det klarar längre och tyngre lastbilar – det är bra inte minst för miljön. Då kan färre bilar transportera mer gods, och det blir mindre utsläpp. Det är också bra för konkurrenskraften för svenska företag eftersom detta kan minska kostnaden för transporter.

Utbyggnaden av vägnätet så att det klarar 74 ton går alldeles för långsamt. Även här måste man snabba på arbetet. Vi säger nej till nya kilometerskatter för lastbilar. Vi har långa avstånd i Sverige, och om hela landet ska kunna leva och om man ska kunna skapa jobb och tillväxt överallt kan vi inte ha beskattning på avstånd.

Fru talman! Moderaterna tar klimathotet på största allvar. Det är vår tids stora ödesfråga. Sverige och hela världen ska ställas om från fossilanvändning till fossilfritt. Det ska ske genom hållbara beslut byggda på forskning och vetenskap. Det är inte politisk klåfingrighet och alarmism som kommer att driva omställningen utan kloka och långsiktiga beslut.

Moderaterna vill bryta upp dagens bonus–malus-system. Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet har konstaterat i sina granskningar att bonus–malus inte fungerar och inte är ett effektivt styrmedel för att minska utsläppen från personbilar. Konjunkturinstitutet slår fast att systemet inte direkt styr mot minskade utsläpp. Riksrevisionen har uppskattat att kostnaderna för att minska utsläppen med motsvarande 1 ton koldioxid genom bonus–malus är cirka fem gånger högre än nivån på koldioxidskatten.

Därjämte finns problem med att bonusbilar exporteras till Norge. De fördelningspolitiska effekterna av bonus–malus kan också ifrågasättas. Människor som bor utanför storstäderna och som behöver bilen för att vardagen ska fungera drar i mindre utsträckning nytta av bonusdelen än människor i storstäderna, där lönerna generellt är högre och där behovet av egen bil är mindre. Detta är i grunden orättvist, och det är inte en bra grund för en brett förankrad klimatpolitik. Varje krona vi lägger på detta behöver användas så effektivt och så smart som möjligt. Det görs inte i dagens bonus–malus-system.

En annan fråga som tas upp i betänkandet gäller en fossilfri fordonsflotta. Här är det viktigt att vi tar vara på de nya möjligheter som finns att elektrifiera våra fordon och våra vägar. Vi tycker att frågan om elektrifiering behöver mer uppmärksamhet och kraftfullare åtgärder. Det kommer ny teknik, och vi måste ta vara på den för att klara miljöomställningen. Vi vill att regeringen tar fram en nationell strategi för elektrifiering av vägtransporter. Sverige är ett stort och glest befolkat land som är beroende av långa vägtransporter. Då är det viktigt att regeringen jobbar snabbare med en elektrifiering av vägtransporterna.

Fru talman! Vi står naturligtvis bakom alla våra reservationer, men jag vill yrka bifall till reservation nr 6.

Anf. 63 TERES LINDBERG (S) replik:

Fru talman! Jag blir fascinerad när jag hör Moderaterna i den här typen av debatter. Det är liksom någon form av öppna-plånboken-strategi. Det är allt åt alla, och staten ska betala. Men ni visar inget av det i era anslag i er budget. Så är det oavsett om vi pratar om virkesupplag eller om vi pratar om andra frågor.

Vi kan till exempel ta frågan om längre och tyngre fordon och 74 ton. För ett eller två år sedan hade vi också ett tillkännagivande när vi behandlade regeringens förslag på detta område. Det skulle inte bara gälla de stora vägstråken utan samtliga vägar i hela landet. Men ni lägger inte till en enda krona för att se till att man klarar bärigheten på broarna och vägarna. Det handlar om säkerhet för människor.

Här har vi förvisso anslagit 10 miljarder inom ramen för investeringsplanen, så det pågår ett arbete för att stärka detta. Men säkerheten måste alltid gå först, i alla fall om man frågar mig som socialdemokrat.

Maria pratar varmt i talarstolen om att regeringen bromsar utvecklingen när det gäller självkörande bilar. Jag skulle gärna vilja att hon utvecklar detta. På vilket sätt bromsar regeringen utvecklingen när det gäller självkörande bilar?

För mig som socialdemokrat är det självklart att trafiksäkerheten måste komma först. Vi kan inte göra som man har gjort i till exempel USA. Vi var från trafikutskottets sida där på ett studiebesök. Där har det faktiskt skett olyckor. Självkörande bilar har kört på barn vid övergångsställen. Den utvecklingen vill jag inte se i Sverige. Trafiksäkerheten måste komma först. Men sedan ska vi bejaka utvecklingen. Vi ska se till att vi har seriösa försök. Men du får gärna förklara för mig på vilket sätt du tycker att vi bromsar utvecklingen.

Anf. 64 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Tack så hemskt mycket för frågorna, Teres Lindberg! Teres Lindberg talade inte för att man skulle ha storskaliga försök med självkörande bilar, snarare tvärtom. Det är just sådana försök som behövs. Självklart ska det ske på ett säkert sätt så att vi inte riskerar människors liv och hälsa, men ska vi kunna införa självkörande bilar i svensk trafik måste detta säkras. Det blir aldrig trafiksäkert om vi inte kan provköra dessa bilar.

Jag har själv sett att det har varit ett fåtal olyckor i USA. Men man kan tänka sig hur många olyckor som sker när människor kör. Jag kan tycka att det är viktigt att vi får möjlighet att testa detta i större skala.

När det gäller frågan om mer pengar kan jag säga att vi moderater, som bekant, inte är några stora anhängare av höghastighetståg. Om jag inte missminner mig är kostnaden i dagsläget för att bygga ut höghastighetståg runt 230 miljarder. Därför kan jag tycka att vi har rätt mycket pengar som vi skulle kunna satsa på vägar och andra mer samhällsekonomiskt lönsamma projekt än just höghastighetståg.

Anf. 65 TERES LINDBERG (S) replik:

Fru talman! Jag vill bara understryka att Maria Stockhaus gör en riktig fuling här: Höghastighetstågen är inte finansierade över huvud taget. De finns definitivt inte i den nationella planen där finansiering för infrastruktur ligger, så det är bara fånigt att hänvisa till pengar som inte finns.

Det är dock Moderaternas strategi, och jag lyfte också de frågorna. Jag noterar att Maria Stockhaus väljer att inte nämna dem i sin replik.

Det är verkligen en öppna-plån-boken-strategi: Ni säger nej till att staten ska finansiera sin verksamhet med avgifter. Ni säger att vi inte ska ha ett bonus-malus-system. Ni säger att alla vägar ska ha bärighetsklass för att klara alla tunga fordon och så vidare men utan att avsätta en enda krona till det. Det är inte en ansvarsfull oppositionspolitik; det vill jag verkligen understryka.

När det gäller frågan om storskaliga försök är jag inte alls emot sådana. Vi har sådana. Jag vädjar till Maria Stockhaus, fru talman, att se över de verksamheter som faktiskt pågår. I Barkarby i Järfälla kommun norr om Stockholm har vi självkörande bussar i reguljärtrafik. Om det inte är ett storskaligt försök så vet jag inte vad det är.

Att gå in med krav på storskalighet med USA som modell, som är det ni ser framför er, och inte sätta trafiksäkerheten i första rummet tycker jag är oansvarigt. Vi måste ha en stor tydlighet i vem som bär ansvaret om en olycka händer. Vem ska stå för försäkringskostnaden? Vem ska stå till svars när ett barn blir påkört?

Utan att vara klara över att trafiksäkerheten kan hållas kan vi inte släppa lös alla de funktioner som rent tekniskt redan finns. Tekniken är inte till fullo att lita på, och då är jag inte beredd att göra det. Jag tycker att det är oansvarigt av er att föreslå riksdagen att besluta om detta.

Anf. 66 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! När det gäller pengar har vi moderater tittat igenom den infrastrukturplan som ligger, och där finns det en hel del projekt som är samhällsekonomiskt väldigt tveksamma. Om det finns pengar att satsa på infrastruktur, och man pratar nu om att bygga ut vägarna till att klara 74 ton, vilket definitivt är en samhällsekonomisk investering, så finns det möjlighet att göra omprioriteringar för de pengar som redan ligger i infrastrukturplanen.

När det gäller att göra av med pengar som inte finns kan jag tycka att Teres Lindberg kastar sten i glashus. Man pratar ju vitt och brett om höghastighetstågen utan att det är finansierat, vilket är anmärkningsvärt ur det perspektivet.

Ska vi uppnå trafiksäkerhet med självkörande bilar måste vi våga testa i större skala än vad vi gör i dag. Jag förstår önskan att vara försiktig och ha allting klart för sig till 100 procent innan man släpper ut fordonen i någon form av större försök, men vi måste ändå göra det. Vi kommer aldrig

att komma vidare när det gäller självkörande fordon om vi inte vågar testa dem i lite större skala – möjligtvis till att börja med i lägre hastighet. Det är viktigt att komma vidare, annars hamnar vi på efterkälken.

Självkörande bilar kommer att ha stor betydelse för mobilitet inte minst på landsbygden men även för att få ned andelen privata bilar i storstäderna. Det här kommer att vara en revolution för mobiliteten, men vi måste våga ta steg framåt och inte ha både hängslen och livrem på oss i alla sammanhang.

De här bilarna kör ju. I Mountain View i Kalifornien kör Googles självkörande bilar i ordinarie trafik i vissa områden och med begränsningar av hastigheten. Den typen av försök har vi inte i Sverige, och det skulle vi behöva se.

Anf. 67 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna står bakom alla våra reservationer i betänkandet, men för att spara tid vid voteringen yrkar jag bifall endast till reservation 27.

Fru talman! Under sommaren 2018 möjliggjordes för Trafikverket att öppna en begränsad del av vägnätet för en ny typ av bärighetsklass, det som kallas BK4. Jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton tillåts nu fordonsekipage med bruttovikter uppemot 74 ton att köra på BK4-vägar.

Med rätt fordonskombination och rätt axelkonfiguration kan man minska trycket på vägarna och därmed generera mer miljövänliga transporter än i dag. Med ett anpassat fordon för bruttovikt på 74 ton blir axeltrycken lägre, trots att fordonskombinationen blir tyngre. Det är inte alltid ett sådant ekipage blir bättre ur ett ekonomiskt perspektiv, eftersom fordonsbyggnationen blir dyrare. Ur miljösynpunkt är däremot ett 74-tonsekipage effektivt, eftersom det bär mer nyttolast.

För Sverigedemokraterna är det viktigt att en så stor del som möjligt av det svenska vägnätet är öppet för BK4. Det finns naturligtvis begränsningar där exempelvis broar inte klarar en fordonskombination på 74 ton, men i övrigt ska vägnätet vara öppet.

Fru talman! I samband med uppdatering av sitt datasystem skickade Transportstyrelsen ut nya registreringsbevis, främst till ägare av tunga fordon. I samband med denna uppdatering sattes högsta tillåtna bruttovikt på fordonkonfigurationen 6 × 6 på 25 ton. Jag ska inte fördjupa mig i lagtext eller tekniska specifikationer under den här debatten, men det finns några viktiga delar i Sverigedemokraternas motion.

Syftet med viktbegränsningar är givetvis att skydda vägnätet, eftersom alltför tunga laster och höga axeltryck kan ge upphov till allvarliga skador på vägnätet. För fordon med konfigurationen 6 × 4, vilka har vägvänlig fjädring, är högsta tillåtna bruttovikt 28 ton.

För fordonskonfigurationen 6 × 6 tillåts endast 25 ton som högsta tillåtna bruttovikt, även om fordonet är utrustat med luftfjädring eller annan vägvänlig fjädring. Detta hämmar miljöarbetet inom tung anläggningstrafik. Skillnaden mellan 6 × 4 och 6 × 6 är att konfigurationen 6 × 6 även driver på framhjulen. Axeltrycken skiljer sig inte mellan 6 × 4 och 6 × 6. Därför ökar inte belastningen på vägen, eftersom regelverket begränsar högsta tillåtna axeltryck per axel till 9,5 ton.

Fordonstypen 6 × 6 används nästan uteslutande för fordon i anläggningstrafik, räddningstjänst, bärgning eller liknande. Fordonstypen används ytterst sällan till annan typ av verksamhet, eftersom konstruktionen är dyr och underhållskrävande.

Ur miljösynpunkt finns det stora vinster med att tillåta en bruttovikt på 28 ton, eftersom det ger möjlighet att medföra ytterligare 3 ton nyttolast per resa. I praktiken betyder det minskad miljöbelastning vid byggande av exempelvis nya bostäder, järnvägar och liknande. Vinsten för miljön är betydande utan att det påverkar vägnätet negativt.

I rådets direktiv 96/53/EG begränsas fordons dimensioner i nationell och internationell trafik. Såväl i inledningen av direktivet som i artikel 4.2 ges möjlighet att tillämpa andra regler för nationella transporter.

Ett exempel på det är just att i Sverige tillåta 28 ton på treaxliga motordrivna fordon med vägvänlig fjädring. Det ger Sverige möjlighet att tillåta en högsta bruttovikt på 28 ton även för fordon med konfigurationen 6 × 6 i nationell trafik. Sverigedemokraterna föreslår att en högsta bruttovikt för konfigurationen 6 × 6 i nationell trafik införs.

Fru talman! I det betänkande vi just debatterar finns några motioner som behandlar förnybara drivmedel, en fossilfri fordonsflotta och elvägar. Dessa motioner har som utgångspunkt att förbättra vår gemensamma miljö. Det är vackert så – men till vilken nytta? Det är måhända en provocerande fråga, men verkligheten går i rakt motsatt riktning.

Under ett flertal år har vi sett hur gods flyttats från energieffektiva, fullstora ekipage till mindre och mer energikrävande fordon. Även om vi i dessa coronatider har sett en viss uppgång av godstransporter på järnväg är trenden de senaste åren den motsatta. Järnvägsoperatörerna upplever samma situation som de seriösa åkerierna: Man förlorar transportuppdrag till de oseriösa aktörerna inom transportnäringen.

Det vi ser är resultatet av de senaste årens nedmontering av trafikpolisen och en transportnäring som lämnats utan kontroll och skydd från våra myndigheter.

Innan coronan kom och slog till bromsen i världsekonomin såg vi en trend av ökande CO₂-utsläpp. Att transporterens utsläpp av koldioxid ökar är ju knappast förvånande när man ser utvecklingen inom transportnäringen. Att flytta gods från tåg eller från energieffektiva och miljövänliga lastbilar till små och energikrävande enheter är fullständigt bakvänt.

Regelverket för cabotagetrafik och kombitransporter missbrukas å det grövsta av de oseriösa transportföretagen. De seriösa transportföretagen med höga miljöambitioner får allt svårare att klara sig i denna osunda konkurrens. Landets politiska ledning är oerhört passiv i kampen mot den brottsliga verksamheten inom transportnäringen och sitter på händerna. Notan får de seriösa företagen och miljön betala.

Fru talman! Ska vi återfå en sund, miljövänlig och fungerande transportmarknad där åkerier, järnväg och sjöfart kan utveckla en sund och hållbar transportnäring måste politiken också leverera. Vi ledamöter i Sveriges riksdag kan och ska skapa förutsättningar för det seriösa företagandet. Vi har ett ansvar att vidta åtgärder när vi ser att osunda företag och kriminell verksamhet slår undan benen för seriösa företagare. Väljarna, oavsett om de är företagare eller löntagare, kan med rätta förvänta sig att vi agerar. Det duger inte att knuffa in problemen i en utredning, utan här krävs krafttag.

Någonting är riktigt sjukt med en transportnäring som flyttar gods från effektiva och miljövänliga fordon till små och energikrävande enheter. Får vi inte ordning och reda i transportbranschen lär alla ambitioner om förnybara drivmedel, en fossilfri fordonsflotta och elvägar förbli drömmar.

Anf. 68 MARTINA JOHANSSON (C):

Fru talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till reservation 3 men står självklart bakom våra övriga reservationer och de tillkännagivanden som finns i betänkandet.

I detta betänkande från trafikutskottet hanteras väg- och fordonfrågor. Centerpartiet har fått genomslag för tre av sina frågor, som nu blir tillkännagivanden som regeringen behöver åtgärda i närtid.

Det första tillkännagivandet handlar om att återgå till den ordning där vi inte tar ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg och att Trafikverket snarast ska göra administrationen lättare för skogsföretagen. Detta har varit avgiftsfritt och mindre krångligt sedan 2012 – fram till i vintras, då Trafikverket både återinförde avgiften och hotade att krångla till hela tillståndsprocessen. Skogsindustrin över hela landet, landets största nettointäktindustri, riskerade att ta stor skada. Nu ser vi till att återställa den tidigare ordningen med bibehållen hög trafiksäkerhet. Regeringen har fått tydliga direktiv om vad som ska göras.

Det andra tillkännagivandet handlar om att regeringen snarast ska verka för att möjliggöra storskaliga tester av självkörande fordon i verklig miljö och ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av vägnätet som kan användas av självkörande fordon. Ska Sverige även i framtiden tillhöra de främsta nationerna när det handlar om fordonsteknologi och fordonsutveckling måste vi ta bort administrativa hinder för utveckling av självkörande fordon. Utredningar har gjorts, och det är bra, men nu krävs det av regeringen att det också blir verkstad.

Det tredje och sista området där riksdagen nu driver på regeringen för action handlar om att regeringen ska se till att hanteringen av dispenser för tunga transporter underlättas och förenklas, bland annat genom att Trafikverket erbjuder kommunerna att delegera beslut om dispenser på väg. Tunga lyft utförda av tunga mobila kranar är en viktig del av vardagen i vårt land eftersom det handlar om lyft vid husbyggen, vid industriella processer som till exempel byggande och underhåll av vindkraftverk och även vid snabba räddningsinsatser. I dag trasslas just denna vardag till av oklara tillståndsansökningar och delade huvudmannaskap för väghållarens ansvar mellan i första hand staten och landets kommuner. I betänkandet finns inspiration till regeringen om vad som snarast behöver åtgärdas.

Även om detta inte är mitt hemområde noterar jag att utskottet har bifallit min motion om just tunga fordon.

Fru talman! Som företrädare för Centerpartiet i denna debatt är jag glad att vi samlat en majoritet i utskottet och riksdagen bakom dessa förbättringar av samhällsbyggandet.

Förutom tillkännagivandena vill jag att kammaren uppmärksammar ytterligare områden.

Ett är arbetet för att nå ett klimatneutralt Sverige och Europa. Vi har alla ett ansvar för att bidra till att förändra beteenden som inte håller i längden. Vi ska alla bidra och vara med och se till att vi får förutsättningar att minska klimatavtrycket.

Den gröna omställningen har många fördelar och möjligheter som även når utanför miljöpolitiken. Ett exempel är elektrifiering och övergång till fossilfria bränslen så att vi får bättre miljö men också bättre folkhälsa. Genom att fokusera även på hälsovinster ökar vi acceptansen för att göra denna omställning. Förutom miljö- och hälsovinster får vi lokala nyttor i form av jobb och företagande i hela landet, framför allt på landsbygden. Det svenska skogsbruket sitter på nycklar till bättre miljö, höjd beredskap och råvaror till förnybara drivmedel.

För att minska miljöpåverkan men behålla människors och produkters rörlighet och tillgänglighet måste transporterna bli effektivare. Det krävs många olika lösningar för att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen. Vi behöver mer energieffektiva fordon, ökad biodrivmedelsanvändning, nya lösningar med bilpooler med mera. Jag vill poängtera att vi behöver öka takten på omställningen och på produktionen i Sverige av förnybara bränslen.

Fru talman! Vinterväghållningen på en del vägar som förvaltas av samfälligheter är i dag undermålig. En orsak till det är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, som leder till att entreprenörer som ska röja snö allt oftare undviker parallella uppdrag. Detta eftersom snöröjning av vägsamfälligheter som ligger "längs vägen" kan resultera i en försening av Trafikverkets uppdrag. Följden kan bli dryga viten. Många vägsamfälligheter behöver därför göra separata upphandlingar eller beställningar av vinterväghållning. I praktiken leder det till att entreprenören kör flera mil med uppfälld plog, så kallad tomkörning, innan man kan åtgärda den aktuella vägsamfälligheten. Det här är kostsamt och logistiskt orationellt. Det är ett dåligt utnyttjande av samhällsresurser, och det är inte bra för miljön.

Vi kan konstatera att bidragen från Trafikverket inte räcker hela vägen. Vi behöver också se till att Trafikverket upphandlar vinterväghållning på ett annat sätt så att det blir enklare för vägsamfälligheter att ingå i upphandlingen.

Anf. 69 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation nr 30, där vi tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet reserverar oss mot utskottets tillkännagivande om dispensgivning för tunga transporter på väg. Jag kommer dock att tala om något helt annat; jag tycker att Teres Lindberg sa det som behövde sägas i den frågan.

Fru talman! Med anledning av att transporterna har stor klimatpåverkan har riksdagen antagit ett specifikt mål för att minska transporternas utsläpp. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. För att Sverige ska nå målet måste utsläppen minska betydligt snabbare än vad som hittills varit fallet.

Vänsterpartiet anser att det behövs kraftfullare åtgärder.

Vi välkomnar att regeringen har tillsatt en utredning om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och diesel-drivna bilar, även om utredarens uppdrag borde vara skarpare och tydligare. För att målen ska kunna nås behövs tydliga målsättningar som åtgärderna utgår från, inte tvärtom. Det är dock bra att utredningen har tillsatts, och vi ser fram emot resultatet.

Utredaren ska föreslå ett årtal när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige samt åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Klimatpolitiska rådet rekommenderar att ett stoppdatum införs för försäljning av fossila drivmedel. Man anser – och vi håller med – att det är väsentligt att färdriktningen, slutmålet och tidsramen för omställningen till fossilfria transporter framgår tydligt för såväl privata investerare som statliga myndigheter och andra som har i uppdrag att genomföra politiken.

Detsamma gäller för enskilda konsumenter. Tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden är viktigt för att kunna fatta beslut om att köpa en ny bil under de närmaste åren. Det är också viktigt i ett längre perspektiv för tillgången och priserna på användbara begagnade fordon.

Därför anser Klimatpolitiska rådet och vi att ett formellt slutdatum bör slås fast för försäljningen av fossila drivmedel och att det bör omfatta såväl vägtransporter som arbetsmaskiner. Vänsterpartiet anser att det finns ett behov av att införa ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel men anser inte att frågan om ett stoppdatum måste utredas i alla delar. Klimatkrisen kräver tydlig inriktning och målsättning nu. Vi menar att ett stoppdatum redan nu kan beslutas politiskt och att det är andra delar i förslaget, som teknisk utformning och eventuella undantag, som behöver utredas.

Fru talman! För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som drivs med bensin eller diesel. En sådan tydlig målsättning skulle även ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land.

Ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel bör kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav på att nya bilar som säljs ska kunna drivas med ett fossilfritt drivmedel, som även kan vara el, eller ett bränsle med hög inblandning av biodrivmedel.

Regeringen tar sikte på ett förbud först 2030. Vi i Vänsterpartiet anser att ett sådant förbud kommer alldeles för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen inom transportsektorn med 70 procent till 2030. Vi vill poängtera att 2030 är det år då målet ska vara nått, inte det år då vi ska börja jobba på allvar. Vi ligger redan efter. Vi anser att Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen till 2025 samt verka för samma förbud inom EU. Detta är ett förslag som vi har på annat håll i politiken.

En åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen från vår befintliga fordonsflotta är att konvertera fossildrivna bilar till lågutsläppsfordon. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till exempelvis etanol- eller biogasdrift. Både Finland och Frankrike har med framgång infört konverteringsregler och statligt ekonomiskt stöd, och enligt Vänsterpartiet kan Sverige inte ha lägre ambitioner, speciellt som vägtrafiken har så stora klimatförstörande utsläpp.

Fru talman! Precis som Teres Lindberg sa i sitt anförande krävs det även beteendeförändringar. Det räcker inte med att enbart förändra fordonsflottan. Just nu är det inte så bra att resa tillsammans. Men framöver, när coronakrisen är över, är detta det bästa sättet.

Vi har ett klimatnödläge. Vi ligger långt efter i omställningen, och vi är redan förbi den tidpunkt när vi kunde ha stoppat utvecklingen och uppvärmningen av världen. Vi kommer att få en varmare värld med alla de konsekvenser det innebär. Nu gäller det att bromsa utvecklingen så mycket det går. Det är hög tid för konkret handling.

Prot. 2019/20:109

22 april

Väg- och
fordonsfrågor

Anf. 70 THOMAS MORELL (SD) replik:

Fru talman! Tack för anförandet, Jessica Thunander! Ni har höga miljöambitioner – det är bra! Det är viktigt att vi arbetar för en bättre miljö och för att minska de fossila utsläppen.

Men jag blir lite brydd när ni talar om att man ska stoppa försäljningen av fossila bränslen samtidigt som ni inte gör något åt det bränsle som smugglas in i landet. Det sker en omfattande transport över gränserna av bränsle som försörjer de illegala godstransporterna i landet, och man har byggt upp mobila tankstationer. Det är bränsle som flyter helt förbi den officiella redovisningen, och det är inte MK1-bränsle, alltså miljöbränsle.

Därför blir jag lite brydd över att ni i det resonemang ni för inte sätter fokus på detta problem. Det kommer att skapa bekymret att försäljningen av inhemskt bränsle till inhemska fordon minskar samtidigt som bränsle från andra stater smugglas in och flyger helt under radarn. Jag är lite nyfiken på att höra om ni har fört ett resonemang kring detta och hur man ska komma åt problemet.

Anf. 71 JESSICA THUNANDER (V) replik:

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för frågan! Jag ser detta som två olika frågeställningar. Att smuggla in bränsle och använda insmugglat bränsle är kriminalitet. Det är en annan frågeställning.

Jag ska tillstå att detta inte är något vi direkt har diskuterat, så det här blir lite på en höft. Att helt förbjuda fossila bränslen ligger längre fram i tiden. Det går inte att göra över en natt – det förstår även vi. Men när det väl är gjort blir det tydligare vilket bränsle som är illegalt, för då syns ju insmugglade fossila bränslen på ett helt annat sätt, om du förstår vad jag menar.

Men jag ser detta som två olika frågor, som vi alltså inte har diskuterat i relation till varandra. Frågeställningen om insmugglat bränsle är dock i högsta grad rimlig och något vi behöver ta tag i – helt riktigt.

Anf. 72 THOMAS MORELL (SD) replik:

Fru talman! Jessica Thunander, det är inte två olika frågeställningar. Miljön bryr sig inte om varifrån koldioxiden kommer. Det finns inga gränser för detta, och det gör ingen skillnad om det är ett legalt eller ett insmugglat bränsle. Koldioxiden finns där i alla fall, och den släpps ut i vår miljö.

Detta är en oerhört relevant fråga eftersom en ganska omfattande kvantitet bränsle smugglas in i landet och bidrar till klimatutsläpp. Detta måste vi gemensamt göra något åt. Det vore önskvärt att ni som för fram önskemål och ambitioner om höga miljöresultat också lyfte denna fråga och förde ett resonemang kring den. Annars kommer vi inte att nå målen – det är helt omöjligt.

Det går inte att se utanpå en bil vad den drivs med. Motorn fungerar och fordonet rör sig, men vad är det som kommer ut ur avgasröret? Det är ju det som är intressant.

Det går i dag att köra ett fordon helt klimatneutralt, på olika bränslen. Men det går absolut inte att göra det på gammal öststatsdiesel. Det bränslet innehåller dessutom en massa svavel.

Anf. 73 JESSICA THUNANDER (V) replik:

Fru talman! Jag antar att du tänker, Thomas Morell, att ett förbud mot fossila bränslen skulle öka insmugglingen av fossila bränslen från andra länder. Jag tänker att vi inte kan fortsätta att tillåta fossila bränslen för att människor bedriver kriminell aktivitet. Däremot måste vi naturligtvis ta tag i problemet, för har vi väl förbjudit fossila bränslen längre fram ska de heller inte smugglas in.

Man får diskutera lösningar och kontroller på olika sätt för att hitta det insmugglade bränslet. Vi har kontrollsystem, men här gäller det att till exempel kontrollera att lastbilar inte kör på det här bränslet.

Det här är en relevant frågeställning. Jag tycker dock inte att man kan låta bli att förbjuda fossila bränslen i det klimatnödläge som vi har nu för att man tror att insmugglingen av dem kommer att öka. Jag tror inte att insmugglingen av bränsle ökar med samma kvantitet som det vi tankar i våra egna pumpar.

Anf. 74 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag vill inleda debatten om väg- och fordonsfrågor med att konstatera att jag är otroligt glad för att vi har fått till ett tillkännagivande avseende virkesupplag utifrån det initiativ som vi kristdemokrater tog för en tid sedan. Det är otroligt viktigt att skogsnäringen har goda förutsättningar att göra sitt viktiga arbete. Det är också viktigt för näringslivet att vi får till ett tillkännagivande avseende dispenser för transporter på väg.

Fru talman! Sverige är ett stort land, och den välfärd som vi har byggt upp under de senaste hundra åren har i praktiken möjliggjorts av bilar och lastbilar. Inget annat trafikslag kan transportera gods från dörr till dörr, och inget annat trafikslag ger människor samma frihet och flexibilitet. Bilen och lastbilen har gett oss större frihet och bättre ekonomi. Dagens välfärd hade varit omöjlig att skapa utan ett fungerande vägnät. Vår uppdelning mellan nationella, regionala, kommunala och enskilda vägar har gjort att vi har klarat av att bygga upp ett effektivt vägnät i hela landet.

Tyvärr hotas denna effektivitet när staten inte tar tillräckligt stort ansvar för de egna vägnäten och när myndigheter sänker hastighetsgränser på vägar i glesbygd trots att det inte kan motiveras av vare sig trafiksäkerhet eller trafikmängd.

Vi har alla ungefär samma budgetramar, men KD anser att kommunerna ska kunna medfinansiera enskilda vägar och broar via bompeng. Detta hade stärkt kommunernas möjlighet att påverka vilka projekt som ska byggas samt tidigarelägga investeringar som kommunerna anser är nödvändiga för att utveckla det lokala näringslivet. Vi har också i vår egen budget ökat anslaget till enskilda vägar och beklagar att inte regeringen har ställt sig positiv till detta.

Fru talman! Fordonsbranschen står inför stora strukturomvandlingar. Därför är det glädjande att vi får till ett tillkännagivande om självkörande fordon. Vi har dock med ett eget särskilt yttrande i detta betänkande, där vi påpekar att det är viktigt att regeringen skyndsamt arbetar vidare med att ta fram en samlad strategi för självkörande fordon. Jag är dock lite förvånad över ledamoten Teres Lindbergs negativa inställning till självkörande fordon, vilken vi fick höra tidigare i debatten.

Fru talman! En av de större utmaningarna när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Inrikestransporterna står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Energianvändningen i transportsektorn har på senare år minskat, men transportsektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som har det största importberoendet av energi.

Sverige har vidtagit en hel del åtgärder för att minska våra utsläpp, och det har haft effekt. Vägtransporternas utsläpp minskar, samtidigt som andelen förnybara drivmedel ökar. Sverige är i dag det land i EU som har högst andel förnybar energi, vilket är bra. Det är dock viktigt att vi fortsätter arbeta med att stärka svensk miljö- och klimatpolitik.

Ett sätt att gå vidare med omställningen av transportsektorn är att ta fram en ny fordons- och bränslebeskattning, vilket kan öka miljöstyrningen samtidigt som det minskar skatten för dem som är beroende av bilen, framför allt på landsbygden.

Fru talman! De tunga lastbilarna står för utsläpp av ca 3,3 miljoner ton koldioxid per år. Om vi skulle elektrifiera de större vägarna skulle vi kunna minska utsläppen från lastbilar med minst 50 procent, vilket motsvarar 3,2 procent av Sveriges totala utsläpp.

Trafikverket visar att om den tunga trafiken mellan Stockholm, Malmö och Göteborg helt skulle övergå från fossila bränslen till eldrift skulle det kunna innebära en reduktion av koldioxidutsläppen med 1 miljon ton per år, vilket motsvarar ca 2 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgasser.

Det är bland annat detta som gör att vi i vår budget har avsatt resurser till en fortsatt utbyggnation av laddstolpar för både person- och lastbilstrafik. Vi är också positiva till en utbyggnad av elvägar. Elektrifieringen underlättas om staten är tydlig med att det är den enskilda huvudmannen som har ansvaret för den egna vägen. Det innebär att Trafikverket ska ansvara för elektrifiering av riksvägarna och kommuner och regioner ska svara för elektrifiering av de kommunala och regionala vägarna. Vår bedömning är att ett eltrafiksystem på sikt kan vara självfinansierande, då de som nyttjar elen betalar till dem som äger själva anläggningen.

Ska vi klara klimatmålen kräver det att vi utnyttjar den potential som finns om vi använder elektricitet som drivmedel. Tekniken är på stark frammarsch, och försäljningen av elfordon ökar.

Sverige har en fordonsindustri som alltid har legat i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Vi vill betona vikten av att den utvecklingen fortsätter. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns goda förutsättningar för Sverige att ligga i framkant. Sverige har dessutom en mer eller mindre helt koldioxidneutral elproduktion. Men ska vi lyckas med detta tekniskifte behöver vi ta fram en strategi för elektrifiering av fordonsflottan.

Samtidigt som vi är positiva till elektrifiering följer vi utvecklingen av HVO, biogas och bränsleceller. Enligt vår uppfattning kommer olika bränslen att betjäna olika delar av transportsektorn. Därför är det viktigt att olika statliga investeringar inte missgynnar framtida teknikutveckling. Det är bland annat därför som vi är positiva till utbyggnaden av Preemraff, vilken kommer att minska koldioxidutsläppen från dagens dieselfordon.

Fru talman! Sveriges näringsliv konkurrerar på en internationell marknad. Det är därför viktigt att våra transporter kan ske på ett effektivt sätt. Införande av High Capacity Transport, HCT, är en viktig åtgärd för att effektivisera vägtransporterna och minska miljöpåverkan. I Finland tillåts lastbilar på upp till 34,5 meter, jämfört med svenska lastbilar på nuvarande maxlängd 25,25 meter. En lastbil på exempelvis 32 meter kan transportera en jämförbar mängd gods med 17 procent mindre koldioxidutsläpp. Vi behöver använda HCT-fordon för att öka transporteffektiviteten, minska utsläppen och uppnå högre säkerhet.

Vi anser att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på alla vägar som har bärighet för det. Vi upplever att regeringen inte har tagit tillräckligt stort ansvar för att genomföra denna förändring. Vi anser att det snabbt bör utarbetas regler så att en bruttovikt på upp till 75 ton kan tillåtas på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet för dessa fordon.

Vi anser också att Trafikverket ska anmodas att påskynda tillståndsgivning avseende vägar med bärighetsklass 4, så kallade BK4-vägar. Det är viktigt att Trafikverkets uppgradering av BK4-vägar påskyndas, då de stärker den svenska konkurrenskraften samtidigt som de minskar utsläppen av koldioxid. I vår budget, som tyvärr inte antogs av kammaren, avsatte vi 10 miljoner för att skynda på tillståndsprocessen avseende BK4-vägar. Jag beklagar att regeringen inte har gjort samma prioritering.

Fru talman! Ett helt annat ämne: A-traktorn är ett viktigt forskaffningsmedel för många ungdomar, inte minst på landsbygden. Den är en viktig del i ungdomars resor till fritidssysselsättning och extraarbete. Vi anser att reglerna för A-traktor bör ses över i syfte att öka mobiliteten på framför allt landsbygden.

Vi anser också att trafikmiljön måste utformas på ett sådant sätt att den lever upp till våra trafiksäkerhetsmål. I dag är det framför allt mc-förare som riskerar att skadas när de är ute och kör på våra vägar. Bättre utformade sidrücken samt korrekt doserade kurvor är teknik som minskar risken för skador. Det är därför viktigt att vi alltid har med trafiksäkerhetsarbetet när vi rustar upp eller bygger nya vägar.

Fru talman! Vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservation 4.

Anf. 75 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Vi i Liberalerna står bakom alla våra reservationer men yrkar bifall enbart till reservation nr 5, En fossilfri fordonsflotta. Jag hade tänkt yrka bifall till min motion om självkörande bilar, men den blev glädjande nog ett tillkännagivande i stället.

I dag debatterar vi väg- och fordonsfrågor. I dessa tider med coronavirus har bilen fått en speciell roll som ett transportmedel med vars hjälp man kan minska smittorisken. Fördelarna med att minska smittorisken och därmed belastningen i sjukvården gör att vi under denna korta tidsperiod ser positivt på att personer som tidigare åkte kollektivt nu tar bilen till

jobbet. Detta gäller speciellt de personer som arbetar inom vården och samhällskritiska sektorer. Detta är orsaken till att Liberalerna nu driver på för att trängselskatten tillfälligt ska avskaffas i Stockholm och Göteborg under några månader.

Fru talman! Jag tänker starta mitt anförande just med tillkännagivandet om självkörande bilar, för trots att vi är mitt i coronatider, då politiken med olika stödpaket försöker hjälpa kämpande företag och då frågan om transporters klimatpåverkan kommit lite i skymundan, är det viktigt att lyfta blicken och titta framåt.

Detta tillkännagivande är troligen unikt i världen. Trafiksäkerhet är den främsta anledningen till att självkörande bilar utvecklas, och orsaken är att 90 procent av olyckorna beror på den mänskliga faktorn. Om vi ska få se självkörande bilar i framtiden och öka trafiksäkerheten måste vi underlätta för stora, seriösa tester i verklig miljö så att aktörer och också blivande ägare till dessa bilar kan få testa tekniken. Detta pågår redan i andra länder. Socialdemokraten Teres Lindbergs tal om att inte stressa fram tester är inte verklighetsförankrat och gynnar inte införandet av självkörande fordon och därmed ökad trafiksäkerhet.

Det är dock inte testerna som gör tillkännagivandet unikt. När man tänker på självkörande bilar är det oftast fokus på bilen och att den ska fatta beslut på ett säkert sätt. Det handlar om enorma mängder data och artificiell intelligens. Det man dock glömmer är att en förutsättning för att tekniken i dessa fordon ska kunna fungera självständigt är att den har vägmarkeringar att hålla sig till på vägen. Det är här som vår motion är unik. Den vill utreda vilka krav självkörande bilar ställer på vägmarkeringarna och hur stor del av det svenska nätet som kan användas av självkörande fordon samt ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. Resultatet gynnar oss inte bara i framtiden utan höjer också trafiksäkerheten för dagens bilar.

Trafikuskottet presenterade i mars en rapport om hållbar mobilitet på landsbygden. Där pekades självkörande bilar ut som en möjlighet. Det kräver dock att vi vet om vägmarkeringarna är tillräckligt bra. Jag är tacksam för att många partier nu står bakom tillkännagivandet och vill driva på tekniken för självkörande bilar. Det är viktigt att gå från ord till konkret handling nu.

Fru talman! Sveriges transportsystem är viktigt för att varor och tjänster ska kunna skapa tillväxt och välfärd i Sverige och för att personer ska kunna åka till skolan, jobbet och hemmet och till olika aktiviteter på sin fritid. Detta är en grundbult för vårt samhälle. Den enskilt viktigaste framtidsfrågan för landets transporter efter coronakrisens effekter är hur vi radikalt ska kunna minska koldioxidavtrycket utan att minska mobiliteten. Utsläppen måste sänkas med 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

Transporterna måste bli effektivare, elektrifieringen påskyndas och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och takten i introduktionen av ny teknik måste öka. Då vägtransporterna står för mer än 93 procent av utsläppen anser Liberalerna att det är där man måste lägga störst fokus. Därför tog Liberalerna initiativ till en elektrifieringskommission som med fokus på de tunga vägtransporterna ska skynda på laddinfrastrukturen längs våra vägar. Det gäller elvägar men minst lika mycket den statiska laddinfrastrukturen i olika regioner så att åkerier kan starta övergången till laddbara fordon redan i dag. Lastbilar är en stor investering i en bransch som generellt har en låg rörelsemarginal, så åkerierna måste vara säkra på

att det finns en utbyggd laddinfrastruktur innan de satsar på nya laddbara fordon.

Liberalerna anser att det är viktigare att beskatta det som smutsar ned än att subventionera grön teknik för att få en omställning. Dock ser vi att detta behövs under en kortare period på grund av den snabbhet som krävs i övergången till ny teknik för att få ned utsläppen. Vi ser att reduktionsplikten behöver utökas, och därmed ökar behovet av biodrivmedel dramatiskt. Även bonus–malus behövs för att driva på utvecklingen fram till dess att laddbara bilar hamnar på en kostnadsnivå som möjliggör för många personer att välja en laddbar bil. Med bonus–malus utnyttjar vi att de som har möjlighet att köpa en bil till dagens kostnad möjliggör att vi får en begagnatmarknad för personer med normala inkomster.

Även om antalet elbilar ökar successivt till 2030 är prognosen att totalt 30 procent av bilflottan kommer att vara elektrifierad 2030. Det måste dock finnas tillräckligt med laddplatser vid bostadshusen för att personer ska kunna satsa på en elbil. Den lag som antogs den 2 april och som ställer krav på laddplatser vid byggnader är ett första steg, men det krävs betydligt fler laddplatser om vi ska nå 30 procent laddbara bilar 2030.

Andelen elbilar 2030 visar på behovet av biodrivmedel som alternativt drivmedel till dagens bensin- och dieseldrivna bilar för att få ned utsläppen. Tillgången till biodrivmedel är dock begränsad, och de tunga transporterna samt flyg och sjöfart bör prioriteras. Långsiktighet i reglerna är viktigt tillsammans med teknikneutralitet.

Fru talman! Ny teknik i fordonen skapar nya data som kan hjälpa till att öka effektiviteten i våra transporter och öka trafiksäkerheten. Samverkan mellan olika aktörer är viktig för att data ska kunna användas på bästa sätt och därmed gynna samhället. Geofencing bör utvärderas och införas i olika sammanhang för att skapa möjlighet att styra mot ökad trafiksäkerhet, mindre utsläpp och bättre miljö.

Liberalerna vill också verka för att utöka vägnätet för tyngre och längre lastbilar, vilket kan öka trafiksäkerheten och ge färre lastbilar på vägarna och därmed minska utsläppen. Vi stöder också tillkännagivandet att Trafikverket ska kunna erbjuda kommunerna möjlighet att delegera beslut till Trafikverket om dispens för tunga transporter, till exempel mobilkranar, inom kommunen.

Slutligen vill jag ta upp frågan om virkesupplag. Utskottsinitiativets förslag att underlätta administrationen vid ansökan om tillstånd är mycket positivt. Däremot finns inte tillräckliga motiv för att frånga principen att finansiera myndighetsutövning genom avgifter. Därför stöder vi inte förslaget att skogsägare ska slippa betala 2 900 kronor för ett generellt tillstånd på två år.

Till sist jag återigen rikta ett tack till stödet för tillkännagivandet om självkörande bilar och yrka bifall till reservation nr 5. En snabb övergång till en fossilfri flotta är en ödesfråga.

Anf. 76 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Jag blev apostroferad av Helena Gellerman i hennes anförande. Hon fick det att framstå som att vi socialdemokrater skulle vara teknikfientliga och inte tro på en utveckling av självkörande bilar. Jag skulle vilja säga att det är precis tvärtom. Både regeringen och jag själv är

mycket teknikvänliga och tror på en utveckling med självkörande bilar. Frågan är i vilken takt det ska ske.

Vi ligger ganska bra i fas i Sverige i dag. Vi har självkörande bussar som kör i reguljärtrafik i Stockholmsområdet. Det finns självkörande bussar som körs på försök i Göteborg. Vi har Volvos Drive Me-projekt i Göteborg med bilar som går på reguljära gator. I Jönköping har vi försök med självkörande lastbilar. Inte minst har vi det storskaliga försöket Zenuity, där man har fått tillstånd att köra bilar mellan Malmö, Göteborg och Stockholm på E4:an, på riksväg 40 och på E6:an utan att ha en hand på ratten, dock med en utbildad förare. Detta är såklart försök. Men de är inte alls småskaliga, utan vi talar om storskaliga försök som har fått tillstånd. Men det krävs att det finns en mycket noggrann kontroll när dessa försök genomförs. Det krävs också att vi sätter trafiksäkerheten i första rummet.

Vår reservation handlar snarare om vad utskottsmajoriteten i detta fall ser att vi inte gör i dag. Vad är det för storskalighet som regeringen inte lever upp till när tillstånd beviljas för mycket seriösa projekt där trafiksäkerheten sätts först? Jag kan bara se att det väl är trafiksäkerheten som man får tumma på. Inte minst handlade ett svar i en tidigare replik från ett annat parti om just det. Ja, då får det vara så.

Anf. 77 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag tackar Teres Lindberg för frågan. Av hennes sätt att ställa frågan framgår det tydligt att det behövs ett helt annat tryck när det gäller dessa tester.

Vi var med trafikutskottet i USA. Där gör de väldigt många tester, och de ligger längre fram när det gäller att testa denna teknik. Det är genom just storskaliga tester i verklig miljö som vi kan skapa tillräckligt mycket data för att se hur dessa bilar fungerar.

Teres Lindberg tog upp Drive Me-projektet. Volvo Personvagnar fick vänta över ett halvår för att få ett godkännande för att starta detta projekt. Fördröjningar i systemet måste förhindras. Det finns inte en enda aktör på den svenska marknaden som skulle göra ett sådant test utan att vara fullständigt övertygad om att trafiksäkerheten är tillgodosedd. Det är ett av kännetecknen bland de svenska aktörerna på marknaden att trafiksäkerheten ligger högst.

Trafiksäkerheten är just det som gör att man vill komma fram med denna teknik, eftersom det är detta som kan göra att vi verkligen får en förbättrad trafiksäkerhet. Man har kommit lite grann till vägs ände med de aktiva stödsystem som gör att antalet dödsfall på våra vägar minskar. Därför måste denna nya teknik till för att antalet dödsfall på våra vägar ska kunna minska dramatiskt.

Anf. 78 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Likt Helena Gellerman tror jag att självkörande bilar i förlängningen är ett sätt att nå bättre trafiksäkerhet. Men jag tror inte att vi är riktigt där än att vi ska tillåta försök utan att från början ha gått in i dem i detalj och låtit myndigheter titta på om man klarar trafiksäkerheten och på vilket sätt.

Här har vi också erfarenheter. Jag var på samma resa som Helena Gellerman i USA. Det är klart att jag tyckte att detta var otroligt intressant, inte minst det faktum att man framför allt i Kalifornien låter försöken

påbörjas och tar konsekvenserna sedan. Man stänger av dem när det inte funkar.

Där fick vi också höra om erfarenheterna från till exempel Uber och deras självkörande bilar. När ett av deras fordon körde på en kvinna lade man ned sitt projekt.

Jag vill inte utsätta människor för denna risk. Jag tycker att trafiksäkerheten alltid måste komma i första rummet, även om vi samtidigt ska bejaka teknikutvecklingen. Det vill jag säga att regeringen gör. Det gör vi också via beslut i denna riksdag. Vi gör det genom att tillåta mängder av försök på olika sätt, både storskaliga och småskaliga men med hängslen och livrem och med trafiksäkerheten i första rummet. Vi gör det också genom att ha omfattande investeringsmöjligheter och finansieringsmöjligheter via Vinnova.

Jag tycker därför inte att vi gör för lite i detta sammanhang – snarare tvärtom. Där tycker jag att det är jätteviktigt att vi från den svenska statens sida och från Sveriges riksdags sida ser till att de försök som pågår också är trafiksäkra och att de aldrig någonsin riskerar någon enskild människas liv.

Anf. 79 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Herr talman! Jag tackar Teres Lindberg för detta. Jag blir dock lite bekymrad när Teres Lindberg ställer storskaliga tester mot att de som utför testerna inte skulle göra dem enligt de regler som är uppställda. Naturligtvis kommer testerna i Sverige att ske enligt de premisser, förordningar och lagar som vi har.

Om man i dag ska göra ett test med en personbil måste det finnas en person som övervakar testet och som kan ta över om bilen skulle falla. Naturligtvis är det på detta sätt som dessa tester kommer att göras. Men det är jätteviktigt att vi får fler tester, så att alla aktörer i samhället får möjlighet att testa denna teknik för att förstå vad en självkörande bil innebär. Det är viktigt att många personer får sätta sig i en bil och uppleva en självkörande bil. Hur tänker de runt detta? Vad kan förbättras? Hur kan funktionerna göras ännu bättre? Detta går inte att svara på förrän riktiga tester i en verklig miljö görs.

Jag är därför fortfarande mycket bekymrad över att Socialdemokraterna i sina frågor och svar här inte indikerar att de verkligen vill pusha på att vi ska få fler tester i en storskalig miljö.

Anf. 80 EMMA BERGINGER (MP):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till Miljöpartiets, Socialdemokraternas och Vänsterpartiets reservation 21 om självkörande fordon. Vi står såklart bakom även våra övriga reservationer. Men för att vinna tid vid voteringen yrkar jag bifall endast till denna reservation och i övrigt till förslaget i utskottets betänkande under övriga punkter.

När det gäller utvecklingen mot självkörande fordon, som denna reservation handlar om, är det självklart intressant med teknikutveckling. Men precis som Teres Lindberg har redogjort för här måste trafiksäkerhet och etik sättas i första rummet och prägla introduktionen av dessa fordon.

Jag upplever att det finns en överdriven tro på att självkörande fordon ska lösa en rad olika problem, inte minst när det gäller utsläppen av växthusgaser, trots att vi ser att det finns en välbelagd ökad risk för ökad trafik

med självkörande fordon i och med att det blir mycket bekvämt att använda ett sådant fordon.

Det finns också behov när det gäller vår infrastruktur. Här har vägmarkeringar diskuterats, som i princip behöver vara fläckfria – om jag uttrycker det på detta sätt – för att dessa fordon ska kunna fungera på ett fullgott och säkert sätt. Vid trafikutskottets studieresa till Tyskland i höstas understöks att det finns ett stort behov av att man har ett fullgott vägunderlag och vägmarkeringar. Då är frågan vem som ska stå för notan för att upprätthålla denna nivå på vår infrastruktur, inte minst i ett läge då vi faktiskt har svårt nog att hålla en sådan standard på vägunderhållet som behövs för vanliga fordon.

Herr talman! Att transportsektorn behöver ställas om är vi nog alla medvetna om. Frågan är dock om alla är medvetna om vad som faktiskt krävs för att vi ska klara av att minska våra utsläpp av växthusgaser så att vi klarar att, i enlighet med Parisavtalet, hålla den globala temperaturökningen under 2 grader och helst under 1,5 grader. Målsättningarna i klimatlagen förtydligar: Till år 2030 ska vi ha minskat utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikesflyg, med 70 procent jämfört med 2010. Till år 2045 ska Sverige ha nettonollutsläpp. Det innebär att utsläppen från de flesta sektorer måste ha nått i princip noll. Det är enbart vissa delar av utsläppen som kommer att kunna hanteras med någon form av koldioxid-sänka.

Utsläppen från vägtrafiken står för över 90 procent av utsläppen från inrikes transporter. Personbilar och lätta lastbilar står för ungefär 70 procent, och tunga lastbilar står för 20 procent. Hur ska vi då klara den omställning som krävs? Jo, herr talman, vi behöver flera olika lösningar.

Vi behöver elektrifiering, men med tanke på att en bil i Sverige lever i ca 17 år vet vi att många av de bilar som kommer att rulla år 2030 redan finns ute i vårt samhälle eller kommer att säljas i närtid. Även om elbilsförsäljningen ökar har många bilar fortfarande förbränningsmotor, och det gäller i än högre grad för den tunga trafiken. Därför behöver vi också hållbara biobränslen.

Biobränslenas andel av energianvändningen i transportsektorn har ökat kraftigt de senaste åren, och år 2017 stod den för 19 procent. Men majoriteten av de biobränslen vi använder är importerade. Min förhoppning är att Biogasmarknadsutredningens förslag genomförs så att vi kraftigt kan öka den svenska produktionen av biogas. Det finns en potential för fler inhemska och hållbart producerade biobränslen, men den är begränsad. Enligt forskare kan den inhemska produktionen av biobränslen hamna på motsvarande mellan 15 och 28 terawattimmar till 2030, men hela transportsektorns energianvändning ligger på motsvarande nästan 90 terawattimmar. Det är alltså enbart en mindre del som kan utgöras av biobränslen.

Eftersom prognosen dessutom är att efterfrågan på transporter kommer att öka blir det tydligt att en effektivisering av transporterna är fullkomligt nödvändig.

Regeringen har ett tydligt arbete för att öka försäljningen av bilar som går på el eller förnybara bränslen, genom bonus–malus-systemet. Det pågår ett arbete för att utveckla bonus–malus, som är ett fullkomligt nödvändigt styrmedel för att vi ska kunna ställa om fordonsflottan. Det handlar om att skapa möjlighet även för den som inte har råd att köpa ny bil här och nu att om några år köpa en begagnad bil som antingen är elektrifierad

eller går på förnybara bränslen. Även reduktionsplikten är ett viktigt instrument. Det ser till att även den som inte har råd med en ny bil är med i omställningen, och reduktionsplikten kommer också att utvecklas framöver.

Det behövs dock fler åtgärder på området transporteffektivitet – självklart. Det handlar inte bara om mer energieffektiva fordon och motorer utan framför allt om hur vi kan få ett mer transporteffektivt samhälle. Tidigare i våras deltog jag i ett seminarium vid Iva, Ingenjörsvetenskapsakademien, där man lyfte fram en modell som jag tycker är väldigt pedagogisk. Den lyder: Undvik, byt, förbättra!

Steg ett är att fråga sig om en transport verkligen är nödvändig eller om den exempelvis kan ersättas med ett digitalt möte. Detta är ju något som vi alla verkligen får prova på i dessa tider; vi får värdera våra resor och våra möten. Finns det någonting positivt som kan komma ur denna fruktansvärda kris är det nog ändå vi gemensamt stärker vår digitala kompetens och märker att vissa transporter faktiskt inte är nödvändiga. Samtidigt blir det såklart väldigt tydligt att andra transporter och möten absolut inte kan ersättas.

Steg två är att, om man ändå inte kan undvika en resa, byta transportslag. Kan till exempel lastbilstransporten ske på järnväg eller med sjöfart? Kan cykeln och bussen ersätta en resa med bil?

Om inte heller det fungerar har man steg tre: Kan man varken undvika eller byta kan man åtminstone förbättra, exempelvis genom att byta drivmedel.

På det viset kan vi arbeta oss fram till ett mer transporteffektivt samhälle.

De tre pusselbitar som jag ser för omställningen av transportsektorn är just elektrifieringen, biobränslena och effektiviseringen. Jag vill ändå understryka att det kommer att krävas flera olika insatser på området och att det inte finns någon enkel lösning. Till exempel kan man se att de biobränslen som nu kanske används till personbilstrafik inte alls kommer att användas till personbilstrafik när vi närmar oss 2045; kanske kommer de snarare att användas inom sjöfart eller tung trafik. Alla bitar är dock viktiga för att vi ska kunna nå våra mål.

Anf. 81 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag måste erkänna att jag är lite förvånad över både Miljöpartiets och socialdemokratins oerhört negativa inställning till självkörande fordon. Vi var ju ett helt gäng från utskottet som var iväg – halva utskottet åkte till Europa och halva till USA. De av oss som var i USA träffade flera fordonsleverantörer som berättade om hur de jobbar med självkörande fordon, och vi träffade även it-företag som beskrev hur de jobbar med självkörande fordon och artificiell intelligens. Det jag kanske tyckte var ett av de mer spännande studiebesöken var när vi träffade Highway Patrol, som alltså är motsvarigheten till nationell polis om man jämför Kalifornien med Sverige, liksom deras motsvarighet till Trafikverket.

Genomgående för alla parter – oavsett om vi talar om företagen som bygger fordonen, om företagen som hjälper till med det digitala eller om myndighetssidan – var att de konstaterade att det sker *färre* olyckor med självkörande bilar, inte fler. Vi fick också den spännande beskrivningen att det vid olyckor med självkörande fordon i 90 procent av fallen är den

mänskliga faktorn i ett annat fordon som är orsaken. Det är alltså människor som kör in i det självkörande fordonet.

Den kaliforniska erfarenheten var ju snarare tvärtom – bland annat tyckte Tesla det – nämligen: Varför kan vi inte få testköra i åtminstone ett land i Europa? Tänk om Sverige kunde vara testplattformen där man låter fordon köra! Jag måste säga att jag tycker att det är vore attraktivt. Vi har varit duktiga på att vara testplattform när det gäller vinterkörning, och vi har varit duktiga när det gäller flyget. Vi skulle kunna vara duktiga på AI också. Min fråga är därför: Varför denna negativa inställning?

Anf. 82 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Herr talman! Jag vill understryka att jag inte upplever det som att vi är negativa till självkörande fordon per se; tvärtom upplever jag det som att regeringen har ett väldigt starkt arbete när det gäller att utveckla självkörande fordon.

Däremot tror jag att det fordras viss eftertanke när det gäller introduktionen av den nya tekniken, och jag upplever inte alltid att Magnus Jacobsson och hans kollegor har den försiktiga hållningen. I stället tror man i väldigt hög grad att detta ska lösa en rad olika problem, inte minst när det gäller utsläppen från transportsektorn. Där vet vi dock att det finns en risk att vi kommer att se ökad trafik – ett ökat antal körda kilometer – om vi introducerar självkörande fordon på bred front.

Man ska väl också vara medveten om att vi till viss del har självkörande fordon ute i vägnätet i dag. Jag tror att alla som någon gång har fått provåka eller provköra en Tesla vet att det finns ett ganska gott förarstöd, till exempel. Det kan hjälpa föraren, och den typen av teknik kan absolut minska risken för olyckor som beror på den mänskliga faktorn. Men det är också viktigt att fundera på ansvarsfrågan – på etikfrågan och på vilka val AI-tekniken faktiskt gör åt oss. Det är därför viktigt att man genomför ordentliga test av tekniken och inför den på ett genomtänkt sätt. Där finns det även EU-gemensamma plattformar för att hitta gemensamma vägar och förhållningssätt när det gäller introduktionen och testerna av självkörande fordon.

Vi måste dock fundera på vad som är viktigast just nu: Är det detta som är det viktigaste, eller är det kanske forskning och utveckling på andra områden som faktiskt tar oss mot våra miljö- och klimatmål? Jag tror att vi kan göra flera saker samtidigt, men jag ser inte ett behov av ett tillkännagivande på detta område.

Anf. 83 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag vill först vara tydlig med att vi från kristdemokratiskt håll inte tror att självkörande fordon med automatik kommer att resultera i färre körda mil. Inom tätbebyggt område skulle det möjligtvis kunna resultera i detta, om vi exempelvis tänker oss självkörande taxi eller motsvarande. I mer glesbebyggda områden, där människor bor utanför en stad, skulle det dock snarare resultera i en fördubbling av milen. Fordonet måste ut till exempelvis en gård och hämta personen och köra tillbaka den. Man gör sina affärer, och sedan ska man sätta sig i bilen och bli hemkörd igen. Det blir ju dubbla resor jämfört med om man äger sitt fordon.

Prot. 2019/20:109

22 april

Väg- och
fordonsfrågor

Det vi har sett som kan vara en problematik – även här har vi dock haft förmånen att resonera med en del jurister – är snarare ansvarsfrågan. Ansvarsfrågan har vi dock egentligen redan löst när det gäller vanliga fordon. En del bitar när det gäller de vanliga fordonen handlar om lagstiftning; vi har regler och lagar om hur man kör i trafiken. Men när en olycka inträffar är det försäkringsbolagen som går in och agerar. Tittar man på den kaliforniska lösningen ser man att det faktiskt är exakt så de har gjort. De har inte krånglat till det mer än att de har behållit exakt samma beteende som när det gäller de vanliga fordonen.

Vi har lagar och regler för hur vi ska bete oss gentemot varandra, i detta fall även innefattande AI. När en olycka sker blir det ett försäkringsärende. Är det sedan så att det har skett något olagligt blir det även ett polisärende. Den delen är egentligen redan löst.

Då återkommer vi till grundfrågan: Vad är det som gör att regeringens partier inte vågar låta Sverige gå före på detta område?

Anf. 84 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Herr talman! Trots flera repliker som har behandlat den här frågan under denna debatt blir jag inte riktigt på det klara med exakt vad det är som oppositionen inte tycker att regeringen gör på området självkörande fordon och vad man egentligen vill tillföra med sitt tillkännagivande.

Regeringen har ett aktivt arbete vad gäller att utveckla teknik och att följa tekniken när det gäller självkörande fordon. Från mitt perspektiv tycker jag att det är viktigt att man har ett försiktigt synsätt och att man introducerar denna typ av ny teknik på ett försiktigt sätt där man också tar hänsyn till trafiksäkerhet, etik och moral. Det gäller inte minst att man också beaktar ansvarsfrågan, som har varit uppe här.

Det gäller också att förstå att dessa självkörande fordon faktiskt kan leda till ökad trafik; det gäller såväl på landsbygden som i våra tätorter. Om det finns en kostnadsfördel och om det är otroligt bekvämt att ha ett självkörande fordon kanske den typen av verksamhet ökar trafiken i stället för att vi får en nödvändig överflyttning till kollektiva trafikslag.

När denna typ av ny teknik för självkörande fordon introduceras tror jag också att det är viktigt att se på hur den nya tekniken kan bidra till att bryta kravet på att människor ska äga sitt fordon och bidra till att vi får en ökad tjänstifering av transportsektorn. Det finns dock ingenting som säger att detta sker per automatik, utan det är i så fall någonting som man måste reglera fram och där man måste ha en aktiv handpåläggning.

Som jag uppfattar det tillkännagivande som Magnus Jacobsson med flera står bakom är det inte på detta väl genomtänkta sätt som man vill genomföra tester och introducera denna nya teknik i Sverige.

Anf. 85 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Herr talman! Jag har anmält mig till denna debatt bara för att tacka de partier som har bildat en majoritet och därmed ställt sig bakom Kristdemokraternas utskottsinitiativ om att ta bort avgiften för virkesavlägg längs allmänna vägar. Därmed får vi ett tillkännagivande i denna fråga – nu är det bara upp till regeringen att komma med mycket rask leverans.

När det blev känt att Trafikverket skulle återinföra denna avgift om 2 900 kronor blev det starka reaktioner i skogslänen, eftersom detta skulle

medföra både kostnader och förluster för skogsbruket och för den enskilde skogsägaren.

Genomsnittsskogsägaren i Sverige har 49 hektar. Vi har alltså väldigt många mindre markägare, vilket innebär att det blir små avverkningar. Om vi dessutom får en vinter som den nu man haft i södra Sverige, med i stort sett obefintlig tjäle men däremot väldigt mycket vind, får vi många vindfällan som måste ut. Dessa är också ofta geografiskt spridda.

Dessutom har vi barkborreangrepp som kräver att vi får ut barkborreangripen skog snabbt. Också detta är geografiskt spritt.

Om man ska betala 2 900 kronor för en ansökan försvinner därmed en stor del av vinsten.

Man äger inte en skog för sin godhet. Man vill ha avkastning, och man vill jobba i sin egen skog. Det måste bära sig.

En vd för ett sågverk hemma i Värmland skrev så här: ”Det är verkligen fint att se att det faktiskt går att trycka tillbaka riktiga stollebeslut.” På ren värmländska är det ett stollebeslut att införa en avgift på nytt när vi inte behöver det.

Det är alltså ett bra och viktigt tillkännagivande vi kommer att rösta igenom här i eftermiddag – för Sveriges skogsägare, för svensk skogsindustri och för svensk landsbygd. Ån en gång: Tusen tack!

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 15.)

§ 13 Övergripande miljöfrågor

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2019/20: MJU12
Övergripande miljöfrågor
föredrogs.

Anf. 86 BETTY MALMBERG (M):

Herr talman! De frågor vi nu ska debattera spänner över ett brett område och rör alltifrån buller till äganderätt och tillståndsprövningar. Jag kommer att fokusera på de två sistnämnda men tänkte först tala kort om den uppsjö av olika miljömål som finns. För den oinvidige kanske det låter märkligt, men faktum är att det har gått inflation i vackra miljömål. Detta gör det svårt att veta vilka som ska prioriteras, eftersom vissa överlappar varandra och ibland till och med står emot varandra.

Låt mig först göra klart att Moderaterna anser att Sverige ska driva en ambitiös klimat- och miljöpolitik. Detta gäller inte bara nationellt utan även i internationella sammanhang, inte minst för att många av miljömålen är beroende också av utvecklingen i andra länder.

För att ständigt påminnas om våra löften till världen har jag på mitt arbetsrum satt upp en affisch med FN:s Agenda 2030-mål. De är 17 till antalet, och det finns också 169 delmål och en massa indikatorer så att man kan mäta utvecklingen. Det här är viktigt, för om vi ska uppnå vår ambition har vi bara tio år på oss.

Hur har då regeringen arbetat strategiskt med detta? För mig är det något oklart. Hör själva: År 2015, alltså för fem år sedan, skrev man under på att Sverige ska stå bakom hållbarhetsmålen. Därefter har man delat ut

Prot. 2019/20:109
22 april

*Väg- och
fordonsfrågor*

*Övergripande
miljöfrågor*

uppdrag till flera myndigheter, och för två år sedan fastställde man en handlingsplan. Förra året presenterade man en utredning om hur arbetet bör bedrivas, och för två månader sedan tillsattes en nationell samordnare just på det här området. Den personen fick till uppgift att redovisa detta 2024, alltså om fyra år.

Men problemet är ju att tiden redan från början var mycket knapp. Frågan är då hur vi kan garantera att vi i Sverige kommer att nå upp till de mål om hållbar utveckling som ska infrias. Och om inte vi gör det, hur ska vi då kunna förvänta oss att andra länder gör det?

Dessutom kan man undra hur detta kommer att påverka våra övriga miljömål. På samma sätt som vi har förbundit oss att uppnå Agenda 2030-målen finns det ju andra internationella mål på EU-nivå som vi har sagt ja till.

Dessutom har vi egna nationella mål som vi ska efterleva. När Naturvårdsverket i fjol gjorde en fördjupad utvärdering av dem visade det sig att vi är långt ifrån att kunna uppnå de nationella målen. Faktum är att det enligt denna utvärdering bara är ett enda av målen som vi kan infria; det målet rör skyddande ozonskikt. Bemärk då att vi har jobbat för dessa nationella mål ända sedan 1999. Det tar tid att göra förändringar.

Även om många mål sammanfaller förstår vän av ordning att det skulle underlätta arbetet väsentligt om vi kunde rensa något i den här floran. Det är också något som vi moderater föreslår att Miljömålsrådet ska få i uppdrag att göra.

När det gäller äganderätten är nog den allmänt känd som en moderat profilfråga, och det stämmer. Men alla kanske inte känner till att äganderätten faktiskt räknas som en mänsklig rättighet. Den skyddas av både regeringsformen och Europakonventionen. Äganderätten har alltså ett mycket starkt skydd i lag, som dessutom talar om att det vid ingrepp eller intrång i äganderätten för det allmännas bästa ska råda en proportionalitetsprincip, som innebär att dessa intrång måste balanseras mot den skada den enskilde drabbas av.

Det låter ju bra. Men det är också därför det är så allvarligt när allt fler markägare och företagare inom de gröna näringarna anser att äganderätten håller på att urholkas. Det sker ofta genom små steg och åtgärder som var för sig inte alls skulle uppfattas som särskilt dramatiska men som sammantaget innebär kraftiga inskränkningar. Detta är signaler som alla partier i riksdagen har noterat, och det är också därför både miljö- och jordbruksutskottet och konstitutionsutskottet de senaste åren har uppmanat regeringen att se över och stärka äganderätten.

Regeringen har sent omsider tillsatt en skogsutredning som till del kommer att belysa dessa frågor. Men vi moderater är inte alldeles övertygade om att den kommer att kunna ge tillräckliga svar när det gäller äganderättsfrågorna ens för skogen. Det visar inte minst hanteringen av det som kallas grön infrastruktur, där länsstyrelserna har fått i uppdrag att upprätta handlingsplaner som kan få till följd att privata markägare med mycket små arealer kan tvingas ge upp sitt brukande av marken.

Detta är ett krav som kan gälla trots att Naturvårdsverket i dag inte ens har något regeringsuppdrag för det här. Det upphörde 2018. Det finns inte heller någon speciell lagstiftning som de beslut som handlar om grön infrastruktur kan grundas på. Man vet inte heller hur man ska tolka eventuella

beslut som rör grön infrastruktur. Man vet alltså inte hur handlingsplanerna ska värderas.

Moderaterna tycker därför att arbetet med både befintliga handlingsplaner och nya eventuellt tillkommande bör pausas till dess att regeringen har rätt ut hur projekten påverkar det enskilda ägandet och brukandet.

Detta kopplar också till den viktiga frågan om tillståndprocesser. Många företag klagar i dag på långa handläggningstider. Det gäller också dem som söker tillstånd för verksamheter som skulle kunna skapa miljö- och klimatnytta.

Det här är ytterst olyckligt. Moderaterna menar därför att för de verksamheter som väljer att investera i miljöförbättrande åtgärder bör processen förenklas och påskyndas. Den ska självklart inte försämrats – det juridiska perspektivet och alla andra perspektiv måste förstås belysas – men processen bör bli enklare, mer förutsägbar och mer effektiv. Till exempel bör åtgärder som syftar till att minska utsläpp eller till att ge tillstånd för att starta test- eller provverksamhet genomgå en snabbare prövning. Självklart får inte byråkrati och långa handläggningstider begränsa företag som vill ta ett miljöansvar.

I ärlighetens namn är det här en fråga där det finns ett brett engagemang i hela miljö- och jordbruksutskottet. Men då januaripartierna väljer att dela ut rosor till sin regering är vi moderater fortsatt kritiska till det som faktiskt åstadkoms. Under de senaste tre åren har utskottet uppmanat regeringen att vidta åtgärder på det här området, men hittilldags har vi inte sett några konkreta resultat förutom en promemoria som presenterades för ett och ett halvt år sedan.

Herr talman! Detta var ett litet utsnitt av de viktiga frågor som behandlas i betänkandet. Jag ser fram emot den kommande debatten då jag får ta del av vad mina kollegor i utskottet anser viktigt att lyfta.

Själv avslutar jag nu med att yrka bifall till Moderaternas reservation 5, men vi står självklart bakom samtliga våra reservationer.

Anf. 87 MARTIN KINNUNEN (SD):

Herr talman! Vi debatterar i dag övergripande miljöfrågor – en blandning av sådant som kanske inte riktigt passar in i andra betänkanden – med tonvikt på mål och tillståndsgivning.

Jag tänkte inleda med att yrka bifall till reservation 8, som berör vattenbruket. Detta är en särskilt aktuell fråga i dag, när vi har ett vattenbruk som befinner sig i allvarlig kris till följd av coronapandemin. Eftersom fiskodlarnas kunder till stor del domineras av restauranger, hotell och saluhallar drabbas krisen dessa livsmedelsproducenter extra allvarligt.

Det är positivt att regeringen har träffat branschen, men det behövs även fler konkreta åtgärder. Från Sverigedemokraternas sida vill vi se breda satsningar på direktstöd till sådana här utsatta branscher som har drabbats av extrema efterfrågetapp. Ofta handlar det om verksamheter som helt kan sopas av banan vid en konkurs och kanske inte kan komma tillbaka. När det kommer till just vattenbruket var det redan före pandemin en utsatt bransch som till stor del har präglats av konkurser, kostsamma processer kring tillståndsgivning och företagare som flyttar sin verksamhet till andra länder.

Just tillståndsgivning handlar vår reservation om, och man kan konstatera att processerna i dag varierar mellan länsstyrelserna. Det är kostsamt, det tar tid och det skapar naturligtvis stor osäkerhet, vilket som alla vet hämmar investeringar. Om man ska ha ett investeringsvänligt klimat ska det finnas trygghet, och det gör det inte här. Tillstånden utfärdas också på enbart tio år, vilket inte skapar någon direkt trygghet för den egna verksamheten. Utflyttning är något man hör om från flera företagare i branschen i dag.

Detta tillstånd är beklagligt, då det i grunden är fråga om en miljönyttig näring med enorm potential, som måste växa om Sverige ska kunna öka livsmedelsförsörjningen betydligt.

Herr talman! En grund till att dessa intressekonflikter uppstår är alla de olika mål som vi har i Sverige. Det är mål om att öka livsmedelsproduktionen, och det är mål om miljön. Det är väldigt många mål.

Det är inte konstigt. Vi har politiker och ett folk som bryr sig om miljön och vår natur. Politikerna vill väl, men vad vi har i dag är lite av ett kaos med väldigt många mål som överlappar varandra och med olika myndigheter som är ansvariga. Tillsyn, granskning och ansvar är ibland oklara.

Detta bidrar också till den situation vi har i dag, som exempelvis drabbar vattenbruket, där länsstyrelsen å ena sidan ger bidrag för att försöka starta upp verksamheten. Men när verksamheten väl ska växa, bli livskraftig och stå på egna ben blir det å andra sidan inga tillstånd.

Skogsbruket är naturligtvis också drabbat på detta område, där vi vill se en revidering kring målet Levande skogar. Det har främst hanterats av Artdatabanken och SLU, utan tillräckligt stor insyn från andra som kan ha intresse av att lämna synpunkter på det naturvårdsarbete som bedrivs i skogarna och dess betydelse för hotade arter och livsmiljöer. Vissa av dessa mål är i dag mer eller mindre utopiska eftersom ett mycket stort antal arter aldrig har haft en livskraftig status. Detta är således ett exempel på mål som måste göras om.

Herr talman! Markägares rättigheter och möjligheter till rättslig prövning är en prioriterad fråga för Sverigedemokraterna. Berörda myndigheter på området måste ges direktiv som understryker att skogsägarnas brukanderätt i största möjliga mån ska skyddas. Myndigheterna och deras personal ska bistå med objektiv, professionell och positiv rådgivning för att hjälpa markägare att utveckla sin verksamhet.

Beslut om att skydda mark måste således fattas med försiktighet och i samråd med ägare och ske först efter att alla andra alternativ har prövats. När så väl sker är det grundläggande att marknadsmässig ersättning skyndsamt betalas ut.

Anf. 88 RICKARD NORDIN (C):

Herr talman! Vi diskuterar här ett flertal angelägna miljöfrågor men också frågor om hur arbetet för en bättre miljö ska främja andra aspekter av ett gott samhälle. Vi diskuterar hur vi ska kunna bygga acceptans för miljöarbetet när det riskerar att kollidera med andra värden.

För oss i Centerpartiet är det en självklarhet att vi ska verka för ett hållbart samhälle i samklang med natur och miljö. Men det är också självklart att en sund miljöpolitik inte bara är effektiv utan också på ett balanserat sätt försöker hantera målkonflikter som kan uppstå mellan till exempel äganderätt, tillväxt och ett levande friluftsliv.

Miljöhoten är ett kollektivt hot mot hela vårt samhälle. Arbetet för att lösa miljöutmaningarna är och måste vara någonting som vi tar oss an gemensamt. Individier, företag och det allmänna måste alla göra sin del. Med det sagt har vi från det allmänna och politiken ett särskilt ansvar. Det är vi som har satt upp miljömål, och det är staten som på olika sätt svarar för att miljökrav uppfylls och regler efterlevs. Ska man kunna göra det på ett trovärdigt sätt är det viktigt att man i det offentliga lever som man lär. Med det i åtanke vill vi från Centerpartiets sida se att ett lägsta golv fastställs för miljökrav för offentlig upphandling.

Upphandlingsmyndigheten har tagit fram olika krav som det offentliga kan använda sig av om man önskar för att ställa tuffare miljökrav. Det finns olika ambitionsnivå för de här kraven, och de är frivilliga att använda. Det är dock fullt rimligt att staten själv använder sig av de krav som vi uppmantrar andra att använda. På så vis tar staten också på sig ett ledarskap i arbetet för en bättre miljö och ett hållbart samhälle.

Det offentliga måste också underlätta för alla som vill gå före, som vill ställa om och som vill investera. Inte minst i dessa tider behöver byråkrati och regelverk minimeras för att resurser ska kunna läggas på rätt saker. Därför är det oroväckande med de långa tillståndsprocesser vi ser. Företag som vill ställa om hindras av statens krångliga regelverk. En elkabel till ett stålverk kan ta ett decennium att bygga trots att det är helt nödvändigt att få fram den i rätt tid för att investeringen ska kunna göras vid rätt tillfälle, när kraftverket har sin revision.

Det är helt orimligt att staten stoppar den omställning som staten efterfrågar. Centerpartiet har föreslagit ett grönt spår i tillståndsprocesserna där de som gör miljöförbättringar ska få en snabbare hantering, enklare regler och minskad byråkrati. Vi har dessutom fått till en utredning som redan nu processas och där klimatfrågan ska vägas in i miljöbedömningen mycket tydligare, vilket inte är fallet i dag. Det gör att de som söker tillstånd kan få tillgodoräkna sig allt det bra de gör för klimatet och inte bara blir belagda det dåliga som kan ske för den lokala miljön.

De här sakerna är helt avgörande för att få till investeringar. Speciellt när vi ska kickstarta ekonomin måste vi få investeringar på plats. Då kan inte statens egna regler hämma.

Herr talman! Det är såklart också viktigt att staten på andra sätt tar på sig ett ledarskap i hållbarhetsarbetet. FN:s medlemsländer har enats om de 17 globala målen inom ramen för Agenda 2030. Runt om i landet har kommuner, regioner, företag och organisationer inom civilsamhället tagit till sig arbetet med att förverkliga de globala målen. Det är dags att vi på ett tydligare sätt utvecklar våra svenska miljömål och kopplar dem till de globala hållbarhetsmålen.

Det finns otroligt många krafter som vill jobba för en bättre miljö: entreprenörer som varje dag arbetar för hållbar tillväxt, lantbrukare som värnar naturvärdena när de brukar jorden och miljöorganisationer som kanaliserar enskildas engagemang för en bättre miljö. Jag ser hur människor kämpar varje dag för att vi ska få det lite bättre och för att vi ska kunna lämna över en bättre värld till våra barn.

Tyvärr finns det också mörka krafter. Det finns personer och organisationer som tar miljökampen som förevändning att rikta hat och hot mot andra människor, som begår brott och försöker rättfärdiga det med att de står på djurens eller naturens sida. Under senare tid har vi sett hur lant-

brukare och jägare utsätts för både hot och fysiska övergrepp från våldsbejakande aktivister. Det här är helt oacceptabelt.

Tryggheten för de människor som är verksamma inom de gröna näringarna måste tas på allvar. Det behövs kraftfulla insatser mot den här typen av våldsbejakande rörelser. Mot denna bakgrund bör kraftfulla åtgärder vidtas för att se till att de offentliga medel som vi delar ut till olika organisationer inte går till våldsbejakande organisationer.

Det är också av stor vikt att markägare och andra människor som påverkas av reservatsbildningar och andra intrång inte står rättslösa. Från Centerpartiets sida vill vi se en förbättring av reglerna för när man som markägare ska få ersättning för den typen av intrång och att det görs en omfattande översyn av olika typer av ersättningar när det gäller begränsningar av äganderätten som markägaren enkelt och effektivt ska kunna få när reservat bildas eller områdesskydd införs som begränsar det egna skogsbruket.

Som en del januariavtalet har det nu tillsatts en utredning om bland annat en stärkt äganderätt och nya, flexibla skydds- och ersättningsformer. Det är vår förhoppning att den utredningen ska leda till verkliga förbättringar för landets skogsägare.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation 16.

Anf. 89 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till vår reservation 17 om miljökriterier i offentlig upphandling, även om vi självfallet står bakom samtliga våra reservationer.

I det här betänkandet, som i många andra betänkanden inom miljö- och jordbruksutskottets område, kommer vi in på ägande- och därmed brukanderätten. Detta är tragiskt ur flera synvinklar men inte minst för den markägare som drabbas av statens klåfingrighet utan att staten sedan vill göra rätt för sig. Nu gömmer sig regeringspartierna delvis bakom den pågående Skogsutredningen, men eftersom den ligger på Miljödepartementet är jag tyvärr inte så hoppfull.

Jag vill citera dagens betänkande: ”Skyddet för äganderätten, det s.k. egendomsskyddet, är en grundläggande fri- och rättighet enligt regeringsformen (RF) och Europakonventionen. Vid samtliga slag av ingrepp i egendomsskyddet gäller enligt såväl RF som Europakonventionen en proportionalitetsprincip som innebär att nödvändigheten av ett intrång som sker i skyddet för egendom med hänvisning till det allmännas intresse måste balanseras mot den skada den enskilde drabbas av till följd av intrånget. Av 2 kap. 15 § andra stycket RF följer vidare att den enskilde ska vara tillförsäkrad ersättning när det allmänna inskränker någons användning av mark eller byggnad på ett sådant sätt att pågående markanvändning inom berörd del av fastigheten avsevärt försvåras eller att skada uppkommer som är betydande i förhållande till värdet på denna del av fastigheten.”

Det är en ganska tråkig text, men innebörden är jätteviktig – om den bara hade följts. Det låter bra, men i praktiken visar det sig gång på gång att staten försöker smita från notan och det ekonomiska ansvaret, och därmed är det den enskilde markägaren som kommer i kläm.

Som ett exempel kan jag nämna ett känt fall från det vackra Värmland där en enskild markägare inte fick avverka på grund av att man hade hittat bombmurkla i skiftet som skulle avverkas. Murklan var alltså så pass

värdefull att man inte fick avverka, men den var inte så värdefull att staten genom länsstyrelsen eller Naturvårdsverket skulle gå in och ersätta markägaren. Däremot var den så värdefull att markägaren själv skulle stå för inkomstbortfallet genom sin egen godhet. Ni hör hur orimligt det är.

I budgetpropositionen för 2020 anför regeringen att Sveriges skogsägare i dag gör ett viktigt arbete för att vårda och värna skogens biologiska värden. Samtidigt hävdar regeringen att miljöhänsynen i skogsbruket behöver öka och att det behövs fortsatta åtgärder för ett variationsrikt och hållbart brukande av skogslandskapet för att nå miljökvalitetsmålen och friluftslivsmålen. I detta betänkande är bland annat den så kallade gröna infrastrukturen en av dessa åtgärder.

Då frågar jag regeringspartierna: Är det återigen den enskilde markägaren som av godhet ska stå för detta? Även markägare måste få pengar för att klara sin överlevnad. Man kan inte leva av en klapp på axeln från regeringen för att den tycker att man är en god samhällsmedborgare som låter sin skog stå och förfalla, som det i praktiken blir.

Dessutom kan vi sätta stora frågetecken för hur det ska gå med den cirkulära ekonomin och substitutionen från fossilt material mot förnybart om ännu mer skog ska skyddas. Skogens funktion som kolsänka minskar dessutom när skogen till slut dör. En brukad skog som växer är vår absolut bästa kolsänka.

Herr talman! Vi är mitt inne i en intensiv period av omställning för klimatets skull. Som ett led i detta kan inte statens egna myndigheter vara saktfärdiga när det gäller att ge företag som vill göra sin omställning tillstånd. Regeringen kan inte heller intervensera i rättsprocesser, som man gör i fallet med Preem i Lysekil.

Under riksmötet 2016/17 röstades ett tillkännagivande om en så kallad grön gräddfil igenom, just för att processer för tillstånd för miljö- och klimatförbättrande åtgärder skulle gå fortare. Tyvärr lyser resultatet av tillkännagivandet med sin frånvaro. Jag har efterfrågat det från både representanter för regeringspartierna och miljö- och klimatminister Isabella Lövin, dock utan att få svar. Man vill alltså inte, trots att vi har ett beslut från riksdagens kammare om att det ska genomföras. Det är bråttom att genomföra förändringar för miljöns och klimatets skull, men tydligen bara ibland.

Vid gårdagens möte i miljö- och jordbruksutskottet fick vi digitalt besök av Klimatpolitiska rådet, som presenterade sin rapport. Tillståndprocesser var en av punkterna de tog upp. De menar också att det finns en stor osäkerhet. Det tar för lång tid att få tillstånd, det är en oförutsägbar process och man gör olika bedömningar i olika delar av landet. Det är alltså inte bara saktfärdigt; det är dessutom inte rättssäkert. Här måste regeringen leverera på det tillkännagivande som finns.

Herr talman! I en kommittémotion från bland annat min kollega Camilla Brodin skriver vi i Kristdemokraterna att kommunernas veto vid vindkraftsetableringar ska finnas kvar för att skydda lokalbefolkningen och värna det kommunala självstyret. Det gör vi med anledning av att Energimyndigheten och Naturvårdsverket har lämnat in förslag till regeringen om att kommuner inte längre ska ha rätt att säga nej till vindkraftsetableringar. Myndigheterna föreslår att kommunal tillstyrkan i miljöbalken ska tas bort.

Förslaget beställdes av den rödgröna regeringen. De båda myndigheterna fick i uppdrag att titta på lagen som möjliggör för kommuner att säga

nej till vindkraftsetableringar och därmed föreslå åtgärder i den riktningen. Förslaget från myndigheterna är därför närmast att anse som en beställningsprodukt. Vindkraftsbranschen har länge velat ta bort det kommunala vetot mot vindkraft. Men vindkraftens intressen står inte över allt annat, exempelvis det kommunala självstyret.

När vi ändå är inne på energi kan jag inte låta bli att här uttrycka min tacksamhet över det tillkännagivande som näringsutskottet föreslår och som vi i eftermiddag ska rösta om i denna kammare. Förslaget i tillkännagivandet skulle underlätta för den småskaliga vattenkraften och därmed dämpa myndigheternas korståg som i dag pågår mot denna viktiga verksamhet.

Herr talman! Slutligen menar vi kristdemokrater att miljökriterierna för offentlig upphandling bör gynna kortare transporter och ökad andel närproducerade varor. Kriterierna bör även i möjligaste mån utformas så att lokala företag kan delta i upphandlingen. Detta genomförs nu med positivt resultat i en kommun som är välrepresenterad i vårt utskott och som jag förstår att även talmannen känner väl till, nämligen Ödeshög. Där sitter Kristdemokraterna i ledande ställning.

Den offentliga sektorn har stor möjlighet att påverka utsläppen av koldioxid och miljögifter genom upphandlingen av såväl tjänster som varor. Det gäller inte minst livsmedel. Genom en offentlig upphandling som drivs av hållbarhet och som bygger på en livscykelanalys gynnas såväl klimatet som produktkvaliteten.

I den offentliga upphandlingen bör hänsyn tas till faktorer som miljö- och klimatpåverkan. Det bör även beaktas att kortare transporter minskar den negativa miljöpåverkan. Det talar för en ökad andel närproducerat. Därför bör kriterierna i möjligaste mån utformas så att lokala företag kan delta i upphandlingen. Därmed bygger vi på underifrån för ökad produktion, som i sin tur leder till en högre grad av självförsörjning samtidigt som vi ger våra lantbrukare en mycket välbehövlig ökad lönsamhet.

Om regeringen sedan skulle kunna leverera utlovade åtgärder mot Sveriges djurrättsextremister skulle vi ta två jättekliv mot en bättre framtid för våra matproducenter, Sveriges bönder. Dessutom skulle vi få ett mer öppet och brukat landskap på köpet, vilket väldigt många efterfrågar.

Jag säger det återigen: Bönder odlar inte på sina marker av egen godhet; det är deras jobb. Därmed måste det löna sig. Varken markägare, skogsägare eller bönder kan trolla fram pengar med knäna.

(forts. § 16)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.55 på förslag av talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.00.

FöU7 Civilt försvar och krisberedskap

Punkt 7 (Återinförande av civilplikten)

1. utskottet

2. res. 6 (SD)

Votering:

45 för utskottet

10 för res. 6

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 6: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 11 (Försvarsmaktens roll vid civila kriser)

1. utskottet

2. res. 9 (V)

3. res. 10 (KD)

Förberedande votering:

4 för res. 9

3 för res. 10

48 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 9.

Huvudvotering:

37 för utskottet

4 för res. 9

14 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 5 C, 3 L, 3 MP

För res. 9: 4 V

Avstod: 11 M, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 12 (Livsmedelsberedskap)

1. utskottet

2. res. 12 (C)

Votering:

32 för utskottet

5 för res. 12

18 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 3 L, 3 MP

För res. 12: 5 C

Avstod: 11 M, 4 V, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Prot. 2019/20:109
22 april

Punkt 14 (Läkemedelsberedskap)

1. utskottet
2. res. 16 (M, C)

Votering:

34 för utskottet

16 för res. 16

5 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 3 KD, 2 L, 3 MP

För res. 16: 11 M, 5 C

Avstod: 4 V, 1 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Joar Forssell (L) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha avstätt från att rösta.

Punkt 27 (Informations- och cybersäkerhet)

1. utskottet

2. res. 25 (L)

Votering:

41 för utskottet

3 för res. 25

11 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 MP

För res. 25: 3 L

Avstod: 11 M

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU17 Protokoll om immunitet och privilegier för Europeiska organisationen för kärnforskning

1. utskottet

2. res. (M, SD)

Votering:

34 för utskottet

21 för res.

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res.: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

TU8 Sjöfartsfrågor

Punkt 1 (Svensk sjöfarts konkurrenskraft)

1. utskottet

2. res. 1 (M)

3. res. 2 (C)

4. res. 3 (KD)

Förberedande votering 1:

5 för res. 2

3 för res. 3

47 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Förberedande votering 2:

11 för res. 1

5 för res. 2

39 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

36 för utskottet

11 för res. 1

8 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 4 V, 3 L, 3 MP

För res. 1: 11 M

Avstod: 5 C, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 3 (Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering)

1. utskottet

2. res. 7 (S, C, L, MP)

Votering:

28 för utskottet

27 för res. 7

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 4 V, 3 KD

För res. 7: 16 S, 5 C, 3 L, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 5 (Särskilt om farledsavgifternas miljöstyrande effekt)

1. utskottet

2. res. 10 (S, L, MP)

Kammaren biföll utskottets förslag med acklamation.

Punkt 7 (Pråmtrafik)

1. utskottet
2. res. 16 (M, SD, KD)

Votering:

29 för utskottet

24 för res. 16

1 avstod

295 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 L, 1 MP

För res. 16: 11 M, 10 SD, 3 KD

Avstod: 1 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 14 MP, 2 -
Emma Berginger (MP) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats
ha avstått från att rösta.

Amanda Palmstierna (MP) anmälde att hon avsett att rösta ja men marke-
rats som frånvarande.

Punkt 9 (Vissa miljö- och klimatfrågor)

1. utskottet

2. res. 21 (V)

3. res. 23 (L)

Förberedande votering:

Kammaren antog med acklamation res. 21 som motförslag i huvudvotering-
ringen.

Huvudvotering:

20 för utskottet

4 för res. 21

31 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 1 L, 3 MP

För res. 21: 4 V

Avstod: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 2 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

**§ 15 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens samman-
träde**

**CU27 Undantag från plan- och bygglagen vid spridning av en sam-
hällsfarlig sjukdom**

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Lagstiftningens framtida utformning)

1. utskottet
2. res. (M, SD)

Votering:

34 för utskottet

21 för res.

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res.: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Prot. 2019/20:109

22 april

TU10 Genomförande av ändringar i yrkesförorddirektivet

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU14 Energipolitik

Punkt 1 (Mål om en fossilfri elproduktion)

1. utskottet
2. res. 1 (M, SD, KD, L)

Votering:

28 för utskottet

27 för res. 1

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 MP

För res. 1: 11 M, 10 SD, 3 KD, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 2 (En ny energikommission)

1. utskottet
2. res. 2 (M, SD, KD, L)

Votering:

28 för utskottet

27 för res. 2

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 MP

För res. 2: 11 M, 10 SD, 3 KD, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 3 (Vissa övriga frågor om energipolitikens inriktning)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

3. res. 5 (C)

Förberedande votering:

10 för res. 4

5 för res. 5

40 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 4.

Huvudvotering:

23 för utskottet

10 för res. 4

22 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 4 V, 3 MP

För res. 4: 10 SD

Avstod: 11 M, 5 C, 3 KD, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 6 (Småskalig vattenkraft)

1. utskottet

2. res. 11 (S, V, MP)

Votering:

32 för utskottet

23 för res. 11

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L

För res. 11: 16 S, 4 V, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 12 (Kraftvärme, fjärrvärme och restvärme)

1. utskottet

2. res. 22 (M, SD, KD)

Votering:

31 för utskottet

24 för res. 22

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP

För res. 22: 11 M, 10 SD, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU15 Handelspolitik

Punkt 1 (Vissa frågor om internationell handel)

1. utskottet

2. res. 5 (KD)

3. res. 6 (L)

Förberedande votering:

4 för res. 5

3 för res. 6

48 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Sultan Kayhan (S) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

19 för utskottet

3 för res. 5

33 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 3 MP

För res. 5: 3 KD

Avstod: 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 2 (Handel med sälprodukter)

1. utskottet

2. res. 7 (S, V, L, MP)

Votering:

29 för utskottet

26 för res. 7

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD

För res. 7: 16 S, 4 V, 3 L, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 3 (Reformering av WTO)

1. utskottet

2. res. 8 (M, SD)

Votering:

34 för utskottet

21 för res. 8

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 8: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Prot. 2019/20:109
22 april

Punkt 4 (Den framtida handelsrelationen mellan Storbritannien och EU)

1. utskottet
2. res. 9 (M, SD)

Votering:

34 för utskottet

21 för res. 9

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 9: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 7 (Handels- och investeringsfrämjande)

1. utskottet

2. res. 17 (C)

Votering:

22 för utskottet

5 för res. 17

28 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 3 L, 3 MP

För res. 17: 5 C

Avstod: 11 M, 10 SD, 4 V, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 8 (Hållbart företagande)

1. utskottet

2. res. 20 (V)

Votering:

51 för utskottet

4 för res. 20

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 20: 4 V

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

UU15 Mänskliga rättigheter*Punkt 2* (FN och de mänskliga rättigheterna)

1. utskottet

2. res. 2 (SD)

3. res. 4 (L)

Förberedande votering:

10 för res. 2

3 för res. 4

42 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Huvudvotering:

38 för utskottet

10 för res. 2

7 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 3 KD, 3 MP

För res. 2: 10 SD

Avstod: 4 V, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 4 (Demokrati, inklusive det civila samhällets utrymme)

1. utskottet

2. res. 7 (V)

Votering:

41 för utskottet

4 för res. 7

10 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 7: 4 V

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU9 Cykelfrågor*Punkt 1* (Mål och insatser för ökad cykling)

1. utskottet

2. res. 1 (M)

Votering:

44 för utskottet

11 för res. 1

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 1: 11 M

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 2 (Infrastruktur för ökad cykling)

1. utskottet

2. res. 4 (C)

3. res. 6 (L)

Förberedande votering:

5 för res. 4

3 för res. 6

47 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 4.

Huvudvotering:

22 för utskottet

5 för res. 4

28 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 3 KD, 3 MP

För res. 4: 5 C

Avstod: 11 M, 10 SD, 4 V, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 4 (Utbildning och insatser för ökad cykling bland barn och vuxna)

1. utskottet

2. res. 10 (KD)

Votering:

42 för utskottet

3 för res. 10

10 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP

För res. 10: 3 KD

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 5 (Trafiksäkerhet och trafikregler för cykling)

1. utskottet

2. res. 12 (SD)

3. res. 13 (V)

Förberedande votering:

10 för res. 12

4 för res. 13

41 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 12.

Huvudvotering:
 27 för utskottet
 10 för res. 12
 18 avstod
 294 frånvarande
 Kammaren biföll utskottets förslag.
 Partivis fördelning av rösterna:
 För utskottet: 16 S, 5 C, 3 L, 3 MP
 För res. 12: 10 SD
 Avstod: 11 M, 4 V, 3 KD
 Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU11 Väg- och fordonsfrågor

Punkt 1 (En fossilfri fordonsflotta)

1. utskottet
2. res. 3 (C)
3. res. 4 (KD)
4. res. 5 (L)

Förberedande votering 1:

3 för res. 4
 3 för res. 5
 49 avstod

294 frånvarande

Tredje vice talmannen konstaterade att lika röstetal uppkommit. Utgången skulle avgöras genom lottning.

Tredje vice talmannen anmodade Lotta Olsson (M) och Hanna Gunnarsson (V) att fungera som kontrollanter vid lottningen samt Ulrika Heie (C) att förrätta lottningen.

Den upptagna lottsedeln visade ett ja och kammaren hade således antagit res. 4.

Förberedande votering 2:

Kammaren antog med acklamation res. 3 som motförslag i huvudvoteringen.

Huvudvotering:

23 för utskottet
 5 för res. 3
 27 avstod
 294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 4 V, 3 MP
 För res. 3: 5 C
 Avstod: 11 M, 10 SD, 3 KD, 3 L
 Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Prot. 2019/20:109
22 april

Punkt 2 (Strategi för elektrifiering)

1. utskottet

2. res. 6 (M)

Votering:

36 för utskottet

11 för res. 6

8 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 4 V, 3 L, 3 MP

För res. 6: 11 M

Avstod: 5 C, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 9 (Självkörande fordon)

1. utskottet

2. res. 21 (S, V, MP)

Votering:

33 för utskottet

22 för res. 21

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L

För res. 21: 15 S, 4 V, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -
Sultan Kayhan (S) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha
röstat ja.

Punkt 13 (Långa och tunga lastbilar)

1. utskottet

2. res. 27 (SD)

Votering:

26 för utskottet

10 för res. 27

19 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 4 V, 3 L, 3 MP

För res. 27: 10 SD

Avstod: 11 M, 5 C, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Punkt 14 (Tunga transporter)

1. utskottet
2. res. 30 (S, V, MP)

Votering:

31 för utskottet

24 för res. 30

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 2 L

För res. 30: 16 S, 4 V, 1 L, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -
Gulan Avci (L) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 20 (Tillstånd för virkesupplag vid allmän väg)

1. utskottet
2. res. 35 (S, V, L, MP)

Votering:

29 för utskottet

26 för res. 35

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD

För res. 35: 16 S, 4 V, 3 L, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 2 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 16 (forts. från § 13) **Övergripande miljöfrågor** (forts. MJU12)

*Övergripande
miljöfrågor*

Anf. 90 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Det här är en övergripande debatt om miljöpolitiken. Det är lite olika miljöfrågor som inte riktigt platsar i någon annan av våra miljö- eller klimatdebatter.

I miljöpolitiken kan det ibland låta lite grann som att människan skulle vara ett problem. Vi pratar mycket om hur människan brukar skogen på fel sätt, hur människan släpper ut för mycket koldioxid eller hur vi använder plast på ett dåligt sätt. Men, fru talman, utan människan hade naturen faktiskt inte haft något värde. Utan en människa som ympade vinrankan, plöjde åkern, brukade skogen och utan att människor kände vårvindar i håret eller saltstänk i ansiktet hade det inte funnits någon där som kunde värdesätta naturen.

Samtidigt, fru talman, är det så att om vi människor brukar vår jord på fel sätt, fiskar ut haven och skövlar skogsområden som inte kan bli livskraftiga igen riskerar vi att bränna ut planeten. Precis på den darrande balanspunkten vilar några av miljöpolitikens svåraste frågor, och några av dem som vi behandlar här i dag, nämligen mellan just människans rätt att

bruka naturen och naturens förmåga att vara livskraftig också för framtida generationer.

Vi i Liberalerna vill stärka äganderätten och göra så att ersättningarna om den inskränks blir bättre och mer anpassade till det värde som inskränkningen faktiskt innebär. Vi vill se till att myndighetsprövningar blir mer rättssäkra och anständiga och upplevs mer som fair play än vad som kanske är fallet i dag. Vi vill se till att tillståndsprocesserna blir kortare och att större hänsyn tas till klimat, inte bara miljö, för det är ett problem i dag att tillståndsprocesser tar för mycket hänsyn till miljö, ibland på klimatets bekostnad.

Fru talman! Jag vill nu djupdyka lite i vår reservation nr 13 och yrka bifall till den.

Det kan tyckas vara en detaljfråga, men den sätter fingret på ett viktigt principiellt spørsmål i miljöpolitiken. Det handlar om att vi efter ett antal domar har fått se inskränkningar av möjligheten till idrottsutövande med hänvisning till buller.

Vi har till exempel en fotbollsplan i Nacka där man tyckte att barnens fotbollsspelande bullrade så mycket att de inte skulle få fortsätta med sitt viktiga idrottande. Detta är lite märkligt, för ett stenkast bort ligger den hårt trafikerade Värmdövägen, som man inte tyckte bullrade för mycket. Den skulle få fortsätta finnas, men barnen som spelade fotboll skulle inte få fortsätta att sparka boll på sin fotbollsplan.

Detta beror på att det är olika regler. Det är olika regelverk som reglerar barns fotbollsspelande och hur mycket det får låta och hur mycket en motorväg får bullra. Det leder till att vi sätter människors rätt att bullra fritt på motorvägen högre än barns rätt att få idrotta och få en frisk, nyttig, rolig och stärkande barndom. Detta är rätt orimligt, fru talman. Jag tror att de flesta som tittar på detta just nu förstår att barn måste få idrotta.

Om man lever med andra människor i sin närhet måste man acceptera att de ibland gör saker som man själv inte gillar. Man måste acceptera att folk klär sig på ett sätt som man inte gillar. Man måste acceptera att folk ibland har lite fest, spelar lite hög musik och kanske är lite fulla, men utan att göra något dumt. Detta måste man acceptera, kanske särskilt när man bor i ett storstadsområde, som Nacka faktiskt är.

Fru talman! En vild tanke kanske är att vi här i riksdagen *inte* med lagens långa arm ska detaljreglera och detaljstyra sådana saker som hur mycket en lokal fotbollsplan får låta i Nacka. Kanske finns det någon annan än vi här i riksdagen, med vårt regelverk och våra lagar, som kan bedöma det där bättre. Jag och alla liberaler – det gäller oavsett vilket parti man är medlem i – menar att städer och orter såklart måste få växa dynamiskt med de människor som bor där.

Det kommer inte att finnas något regelverk som gör att alla trivs överallt, tvärtom. Om man har ambitionen att reglera så att alla ska kunna vara med på precis varje plats, på precis samma sätt och trivas precis lika mycket kommer man till slut att ha en värld, ett samhälle, städer eller ett Nacka, i det här fallet, där ingen trivs särskilt bra.

Alla kan inte trivas överallt i alla miljöer, men om man släpper det lite friare kan alla trivas någonstans. Då kan de som vill ha lite närmare till fotbollsplanen för sina barns träning trivas där, och de som vill ha lite mer lugn och ro kan få trivas någon annanstans. De som vill bo lite närmare stadens puls och uteliv kanske kan få trivas där.

Låt oss lätta på dessa regler. Låt oss se till att barnen kan fortsätta att spela fotboll i Nacka och runt om i landet. Låt oss se till att vi människor kan få fortsätta att bruka jorden, även på detta sätt, men på ett hållbart sätt, på ett sätt som funkar för alla, inte bara för några av oss politiker här i kammaren.

Med detta yrkar jag återigen bifall till reservation 13.

Anf. 91 MARKUS SELIN (S):

Fru talman! Mål handlar om riktning, om tillstånd vi vill uppnå och om prioriteringar. Mål handlar om vart vi ska och hur vi tar oss dit.

Här i kammaren i kväll debatterar vi miljö- och jordbruksutskottets betänkande 12, *Övergripande miljöfrågor*.

Två av de stora rubrikerna i betänkandet är just uppsättningar för vart vi ska och hur vi tar oss dit: genom miljömålssystemen samt tillståndprocesser och handläggningstider.

Miljöåtgärder kan och ska stärka Sveriges konkurrenskraft och stimulera till jobb och företagande. Genom att gå före i klimatomställningen och miljöarbetet kan våra företag förbli och utvecklas som världsledande i att utveckla den teknik och miljöprofil som världen efterfrågar.

Vi socialdemokrater tror på breda lösningar och investeringar för att klara de stora miljöproblemen. Det är den svenska modellen. Vi sätter upp mål, och vi tillsätter medel.

Fru talman! Världens ledare enades för fem år sedan om Agenda 2030, med globala utvecklingsmål och ett nytt klimatavtal. Det råder ingen tvekan om att arbetet för att nå de globala målen för hållbar utveckling är mycket, mycket angeläget. Miljö- och jordbruksutskottet har tidigare under mandatperioden anfört att Sverige bedriver ett ständigt pågående arbete för att nå hållbar utveckling och FN:s hållbarhetsmål.

Regeringen, liksom miljö- och jordbruksutskottet och vi socialdemokrater, bedömer att miljömålen konkretiserar hållbar utveckling och att målen är en viktig utgångspunkt för det nationella genomförandet av Agenda 2030 och de 17 globala målen för hållbar utveckling.

Som socialdemokrat kan jag i dessa tider inte nog betona vikten av samarbete – internationellt och här i Europa. FN är navet i det globala samarbetet, varför vi socialdemokrater vill att Sverige genom sitt långa FN-engagemang ska arbeta för ett ännu starkare FN som bättre kan hantera kriser och främja utveckling. De globala miljö- och klimatmålen är något som vi socialdemokrater inte bara vill följa, utan leda.

Till detta har vi även EU som är ett projekt för fred och frihet på mellanstatlig grund. Sverige har dragit stor nytta av den inre marknaden, handelsavtal och den fria rörligheten, och detta har lett till fler jobb och en starkare tillväxt. Genom vårt medlemskap kan vi också vara med och påverka utvecklingen för ett mer jämlikt, klimatsmart och grönt Europa. Vi socialdemokrater vill därför att EU ska ta en ledarroll i världen med en ambitiös klimat- och miljöpolitik.

Det är därför bra att Sverige har högt ställda mål och en krävande miljölagstiftning. Våra myndigheters prövningar och krav på underlag ska vara enkla, förutsägbara och effektiva.

Det pågående virusutbrottet påminner återigen oss alla om att ensam är svag och att vi tillsammans är starka. Ett dödligt virus sveper över jorden, och detta kan vi inte möta enskilt. Mina tankar går såklart till alla som sliter och lider och möter nöd och död.

Fru talman! I det stora är jag dock optimist inför framtiden. Virusutbrottet har utmanat vår sammanhållning. Samtidigt har det fört oss samman. Klimatförändringarna är vår tids stora ödesfråga, och de kommer också att utmana vår sammanhållning. Klimatförändringarna kommer att fortsätta att föra oss mer samman, för gemensamma problem löser vi bäst tillsammans. Enade vi stå – söndrade vi falla.

Även när det gäller tillståndprocesser och handläggningstider ska det vara enkelt, förutsägbart och effektivt. Riksdagen har också påpekat värdet i att ytterligare snabba på tillståndprocesser för miljöförbättrande verksamheter. Regeringen arbetar just nu med att effektivisera tillståndprocesserna, och tillståndsprövning enligt miljöbalken är en särskilt prioriterad fråga. Många av oss följer det fortsatta arbetet med mycket stort engagemang.

Sverige som föregångsland och våra världsledande företag behöver effektiva och rättssäkra processer. Vi välkomnar de beslut regeringen vidtar för att förenkla och effektivisera de gröna näringarnas myndighetskontakter. Digitalisering och digitala lösningar kommer att förenkla uppgiftslämnandet för näringarna och dessutom snabba på handläggningstiden. Vi välkomnar därför handlingsplaner för att skapa färre, gemensamma digitala plattformar för information och e-tjänster för alla som driver eller ska starta och utveckla företag.

Vi i miljö- och jordbruksutskottet noterar också att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta hand om ett specifikt förslag om framtagande av en e-tjänst för vissa typer av ansökningar. Detta välkomnas.

För effektivare gällande tillståndprocesser anser vi socialdemokrater och miljö- och jordbruksutskottet att det är bra att Sverige har en krävande miljölagstiftning. Samtidigt finns det en stor vinning med att effektivisera tillståndprocesserna och korta ned handläggningstiderna.

Vidare har länsstyrelsernas miljöprövningsarbete nyligen utretts på uppdrag av Regeringskansliet. Det finns utpekade områden med förbättringspotential – ja. Å andra sidan måste en tillräcklig utredning göras i varje moment av miljöprövningen, där synpunkter måste utvärderas på ett rimligt sätt.

Avslutningsvis, fru talman – Sverige är ett miljöland i framkant. I ett starkare samhälle och med samarbete kan vi klara de svenska miljömålen genom investeringar och nya regler som ger minskade utsläpp av växthusgaser, skyddar den biologiska mångfalden och skapar en giftfri miljö och en bättre havsmiljö. Här kan mål och processer spela en given och viktig roll.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 92 BETTY MALMBERG (M) replik:

Fru talman! Jag tänkte hålla mig kort, men jag tycker att det är viktigt att vi ger en realistisk bild av var vi just nu står i Sverige och vilka utmaningar vi har framför oss, Markus Selin. Ledamoten talar om alla fantastis-

ka miljömål vi har satt upp och alla styrmedel som regeringen tillskjuter, men det känns på något sätt som att man inte ser skogen för alla träd.

Naturvårdsverket konstaterar nämligen att av de 16 miljö kvalitetsmål som Sverige själva har ställt upp när vi bara ett, det som handlar om ett säkrat ozonskikt. Naturvårdsverket säger också – jag läser innantill – att de styrmedel och åtgärder som behövs för att nå miljömålen inte kommer att finnas på plats till år 2020. En del av miljömålen faller ut 2020, Markus Selin.

Jag tycker därför som sagt att det är viktigt att vi delger allmänheten en realistisk bild och inte bara står och lovar guld och gröna skogar, för det är inte där vi är. Naturvårdsverket konstaterar att vi måste öka tempot. Det är framför allt de mål som gäller klimatförändringarna och den biologiska mångfalden som vi behöver fokusera extra på.

Jag skulle vilja ha Markus Selins kommentar kring detta, fru talman. Delar Markus Selin min uppfattning? Då tycker jag nog att vi ska tona ned lite och hålla oss till sanningen.

Anf. 93 MARKUS SELIN (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Betty Malmberg för frågan. Saker och ting tar sin tid, och jag vet, som svar på Betty Malmbergs fråga, att dagens miljösystem och vår uppsättning mål är resultatet av en grundlig och lång prövning i riksdagen. Vi behöver en struktur i den svenska miljöpolitiken.

Sverige driver en ambitiös klimat- och miljöpolitik, kanske den mest ambitiösa i hela världen. Och Sverige driver inte bara en ambitiös klimat- och miljöpolitik nationellt utan vill även sprida den internationellt.

Precis som Betty Malmberg påpekade bedriver vi också ett rigoröst uppföljningsarbete, där även Moderaterna deltar. Jag tycker att vi har en ganska stor samsyn när det gäller utredningsarbete och indikatorer, både i miljö- och jordbruksutskottet och när det gäller det vi åstadkommer nationellt.

Jag delar alltså inte Moderaternas tvivel och oro när det gäller våra miljömål. Sverige vill vara ett föregångsland, och vi sitter gärna i förarsätet.

Anf. 94 BETTY MALMBERG (M) replik:

Fru talman! Tack, Markus Selin, för svaret! Ja, saker tar sin tid. De nationella miljö kvalitetsmål som Sverige en gång har fattat beslut om här i riksdagen är från 1999. Det är alltså över 20 år sedan, men Naturvårdsverket, som sköter det uppföljande arbetet, har konstaterat att vi bara kommer att nå ett av de 16 målen – det är där vi ligger.

Det är detta jag menar, Markus Selin. Vi moderater är verkligen måna om att jobba för en effektiv miljö- och klimatpolitik, både nationellt och internationellt, som jag sa. Vi ska vara ett föredöme, och vi ska ha skarpa miljöförslag. Men vi når inte en utveckling om vi förskönar bilden, för då vidtar vi inte de åtgärder som faktiskt behövs. Det är detta som är min poäng, men den går tydligen Markus Selin förbi.

Det handlar även om tillståndprocesserna. Jag tycker faktiskt att Markus Selin ger en mycket förskönande och tillåtande bild av regeringens arbete, och det har ledamoten naturligtvis all rätt att göra. Men även när det gäller tillståndprocesserna har vi under tre år uppmanat regeringen att

vidta åtgärder för att snabba på så att vi får effektiva, enkla och förutsägbara processer. Det vi har fått hittills är en utredning, och den kom för ett och ett halvt år sedan och bereds nu.

Detta tycker jag inte är tillfyllest. Vi måste gå före, och då måste vi också ha effektiva åtgärder för att kunna göra så.

Anf. 95 MARKUS SELIN (S) replik:

Fru talman! Jag blir glad när jag hör Moderaternas iver att vara offensiva i miljö- och klimatarbetet; jag välkomnar det.

Som socialdemokrat kan jag meddela både Moderaterna och ledamoten Betty Malmberg att Sverige kommer att bli det första fossiloberoende landet i västvärlden, och det kommer att få konsekvenser. Förändringsarbetet pågår här och nu.

Vi som har jobbat inom fordonsindustrin, till exempel, vet hur lång tid det tar att utveckla en ny plattform, oavsett om vi talar om person- eller lastbilar. Detta har svensk industri förstått.

Vi har varit tydliga med vad vi vill. Vi vill till exempel ha en fossiloberoende fordonsflotta.

Jag välkomnar återigen iver hos Moderaterna. Jag hoppas att vi kommer att få se den i besluten och i det fortsatta arbetet i vårt miljö- och jordbruksutskott, för i det vi ser nu ser inte jag någon anledning att revidera våra mål eller indikatorer eller liknande i våra målsystem.

Anf. 96 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! I mitt anförande här tidigare var även jag inne på detta med tillståndprocesser och den så kallade gröna gräddfilen, som röstades igenom med ett tillkännagivande under riksmötet 2016/17.

Jag nämnde i mitt anförande att jag har frågat både representanter för regeringspartierna och miljö- och klimatminister Isabella Lövin. För att vara helt sanningsenlig har jag frågat representanter för det ena regeringspartiet men inte för det andra. Det är det jag ämnar göra nu genom att fråga socialdemokraten Markus Selin.

I sitt anförande sa Markus Selin om effektivare tillståndprocesser och kortare handläggningstider att det ska vara enkelt, förutsägbart och effektivt och att det ska vara rättssäkert. Det lät jättebra, Markus! Det kunde inte bli bättre.

Men varför har det inte hänt någonting? Det här antogs alltså 2016/17. Nu är vi inne på riksmötet 2019/20, och vi har fortfarande inte kommit i mål. Vi får nu väldigt ofta rapporter om att det faktiskt är väldigt bråttom om vi ska klara temperatursänkningen för att nå temperaturmålet. Ändå kan inte regeringen leverera.

Min fråga till Markus Selin är varför regeringen inte har levererat på detta tillkännagivande från 2016/17.

Anf. 97 MARKUS SELIN (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Kristdemokraterna och ledamoten Kjell-Arne Ottosson för frågorna.

Jag blir glad när Kristdemokraterna bjuder på iver och arbetslust när det gäller tillståndprocesser och vårt gemensamma miljö- och klimatarbete.

Jag skulle kunna ge ett kort svar: Frågorna bereds just nu. Men jag ska försöka tillmötesgå ledamoten Kjell-Arne Ottosson lite mer, för han både tog upp frågan i sitt anförande och ställer frågan till mig.

Det har riktats ett flertal uppmaningar från riksdagen till regeringen. Svaret är ja; jag vet det. Som jag sagt förut tar saker och ting tid. Jag kan både som socialdemokrat och som en liten del i nuvarande regeringsunderlag säga att vi har en offensiv klimat- och miljöpolitik. Vi har det. Vi kommer att bli västvärldens första fossiloberoende land. Regeringen arbetar med att effektivisera tillståndsprocesserna och tillståndsprövningen, så låt oss ha lite mer tålamod. Frågan bereds inom Regeringskansliet. Låt oss med stort engagemang och iver invänta vad som komma skall.

Anf. 98 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag står här och ler lite grann för mig själv, för Markus Selin kommer med samma svar som en alltid får när en ställer en skriftlig fråga till en minister: Frågan bereds av Regeringskansliet. Det är standardsvaret, och det är ju inget svar.

I övrigt skulle vi kunna ha en diskussion om huruvida klimat- och miljöpolitiken är effektiv eller om den till stora delar är plakatpolitik, men det ska jag låta ligga.

Däremot står det i skrivelse 75 från förra riksmötet att den här frågan inte är färdigbehandlad och att man jobbar. Där står det också vad man jobbar med, och när man läser det ser man att det endast är med att inhämta statistik och statistik och statistik. Ibland är det även med statistikinsamling. Man byter ord, bara, men allt handlar om att samla in statistik.

Vi får inga bättre tillståndsprocesser, effektivare tillståndsprocesser, mer förutsägbara tillståndsprocesser eller rättssäkra tillståndsprocesser bara för att vi samlar in statistik om vad som hänt tidigare. Det måste bli verkstad. Det är min uppmaning till Markus Selin – han måste se till att hans kompisar i regeringen faktiskt kommer längre i den här frågan så att vi når ända fram.

Som jag sa i mitt anförande: Ibland är det bråttom i miljö- och klimatpolitiken. Men tydligen inte alltid.

Anf. 99 MARKUS SELIN (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Kjell-Arne Ottosson för frågorna och hans iver att komma framåt med effektivare tillståndsprocesser och kortare handläggningstider. Jag kan dela en del av denna frustration och iver att ta oss framåt.

Krävande miljölagstiftning ska vara effektiv, förutsägbar och enkel. Saker och ting tar sin tid, särskilt när vi i Sverige vill ha en miljö- och klimatpolitik som är en av världens mest offensiva.

Återigen, Kjell-Arne Ottosson och fru talman: Frågan bereds. Vi som har stor iver och lust att komma framåt i fråga om tillståndsprocesser kommer att få se. Det kommer.

Anf. 100 MARIA GARDFJELL (MP):

Fru talman! Jag vill passa på att yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Jag vill också citera ur regeringsförklaringen, som statsministern läste upp här i kammaren vintern 2019, efter en ovanligt lång regeringsbildningsprocess:

”För 20 år sedan fattade riksdagen ett avgörande beslut: Till nästa generation ska vi lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Nu måste miljömålssystemet utvecklas och nya etappmål tas fram.”

I regeringens skrivelse *Miljömålen – med sikte på framtiden* som kom 2018 stod det att miljömålsarbetet fortsätter med sikte mot 2030. Den bifölls här i riksdagen.

Arbetet mot 2030 fortsätter nu med förnyad kraft. Med miljömålen har riksdagen en mycket hög ambition i miljöarbetet. Det är oerhört viktigt att vi strävar mot det tillstånd som miljö kvalitetsmålen anger.

Naturvårdsverket presenterade årets uppföljning av miljömålen för ett par veckor sedan. Sveriges miljömål är centrala för att visa vägen mot hållbar utveckling och mot Agenda 2030. Under de närmaste åren behöver hela samhället öka takten i miljöarbetet om vi ska nå de uppsatta målen. Att vi i Sverige följer hur miljön mår och hur miljöarbetet går – och att vi har gjort det så länge – är mycket betydelsefullt för vår kunskap om vilka miljöåtgärder som är effektiva och om vad vi behöver satsa på och hur. Hela samhället behöver bidra: företag, kommuner, myndigheter och organisationer.

Miljömålen får ökat genomslag i det politiska arbetet. Man kan tycka att det går långsamt, att vissa mål är svårare att nå än andra och att det krävs investeringar och planering, men ett systematiskt och träget arbete är grunden för en lyckad miljöpolitik.

Jag vill lyfta fram en viktig aktör: näringslivet och företagen i Sverige.

Arbetet för att nå klimatmålen är ett bra exempel där företagare är med och bär ledarskapet för att hela samhället ska klara klimatomställningen. Så var det inte för tio år sedan. Om tio år kommer kanske våra efterträdare här i riksdagen att stå här och tala om hur betydelsefullt näringslivet varit för att nå målen för den biologiska mångfalden.

Miljömålen är bland annat Ett rikt växt- och djurliv, Levande skogar och Ett rikt odlingslandskap.

Alltför ofta hör jag här i riksdagsdebatterna, framför allt av Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna, att arbetet med miljömål, med EU:s strategi för grön infrastruktur och med att genomföra svensk miljöpolitik – som är fastställd här i riksdagen – är en inskränkning av äganderätten och ett hot mot skogsägares påstådda rätt att strunta i miljön.

Men vilka andra lagar kan markägare strunta i? Inga.

Hur kan miljömålen framställas som ett hot när de är en hjälp för att klara av allas vår gemensamma utmaning? Som statsministern sa i regeringsförklaringen: Till nästa generation ska vi lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta.

Konsultföretaget Ecogain gjorde förra året en genomlysning av Sveriges 100 största företag. Det var 8 av 100 bolag som mätte påverkan på biologisk mångfald. Naturen finns någonstans i varje företags värdekedja, även om det kan vara svårare att upptäcka för vissa. 43 procent av företagen nämnde biologisk mångfald i sin hållbarhetsredovisning. 15 procent uppgav att de satt en policy eller ett mål för biologisk mångfald. Men det var alltså bara 8 bolag som mätte påverkan.

Biologisk mångfald blir alltmer affärsrelevant. Det finns företag som sätter upp mål om nettovinster för biologisk mångfald. De försöker inte bara undvika, minimera, restaurera eller kompensera för den påverkan som de har på biologisk mångfald. De gör någonting mer. Frågan om biologisk mångfald kan nu utvecklas från risk till affärspotential.

Jag ska ta upp ett annat miljömål – Begränsad klimatpåverkan. Jag är ganska säker på att inget av de 100 största företagen i Sverige ignorerar klimatarbetet. Alla är kanske inte lika ambitiösa. Men klimatfrågan finns med i styrelserummen, på årsstämmorna, i affärsplanerna, i hållbarhetsredovisningen och i produktinformationen. Nästa steg för biologisk mångfald är just där.

Myndigheterna pekar i rapporten på att många av satsningarna som regeringen gjort under året är viktiga för att nå miljömålen. De nämner Klimatklivet, Industriklivet, satsningar på skydd av ängs- och betesmarker, våtmarker, smarta och hållbara städer med mera.

Årets rapport visar att Sverige behöver prioritera klimatet och den biologiska mångfalden mycket hårt under de kommande åren. S-MP-regeringen arbetar intensivt med att förbättra klimatpolitiken och ta fram politiska förslag som leder oss mot klimatmålen i tid. I december presenterade regeringen den första klimatpolitiska handlingsplanen någonsin.

Sveriges miljömål och de globala hållbarhetsmålen styr i samma riktning. Insatserna för att uppnå miljömålen bidrar därmed till möjligheten att nå hållbarhetsmålen i FN:s Agenda 2030. De globala hållbarhetsmålen integrerar de ekonomiska, sociala och miljömässiga förutsättningarna för en hållbar utveckling. Här kommer en proposition till riksdagen att behandlas av finansutskottet allra först.

Att det är just Centerpartiet som vill slänga miljömålen i papperskorpen, eller, som de uttrycker det, anpassa miljömålen till de globala hållbarhetsmålen, tycker jag är tråkigt. Det finns miljömål som samstämmer med globala mål, men det finns också miljömål som inte samstämmer, till exempel Giftfri miljö. Miljömålsarbetet har varit helt avgörande för de stora framgångar som Sverige har haft i arbetet för att minska risker och användning av farliga ämnen.

Fru talman! I dag har Sverige fått en ny rödlista. Vart femte år sammanställer Artdatabanken vid SLU en lista över alla enskilda arter som har minskat kraftigt eller som riskerar att dö ut i Sverige.

En mångfald av arter i naturen gör samhället mindre sårbart. Vi människor klarar oss inte själva. Därför skrämmer det mig nu att vi får siffror som visar att andelen arter som riskerar att utrotas i Sverige har ökat med 10 procent på bara fem år. Fullt medvetna om riskerna sågar vi av grenen som vi sitter på.

Utan biologisk mångfald får vi svårare att bli självförsörjande på mat. Vi blir mer utsatta för smittsamma sjukdomar och mindre förberedda på extremt väder. Utan biologisk mångfald berövar vi våra barn och barnbarn de naturupplevelser som vi vuxna har tagit för givna.

När vi bygger upp vårt samhälle efter coronakrisen är vi skyldiga att göra det på ett sådant sätt att vi minskar sårbarheten i samhället. Naturen är förmodligen vårt bästa skyddsnät.

Just nu befinner sig Sverige och världen i en mycket allvarlig pandemi. Mina tankar går till alla som är sjuka och den vårdpersonal som sliter hårt på intensivvårdsavdelningarna. Vi vet inte riktigt när pandemin är över. Men vi vet att den dagen kommer då vi behöver bygga upp ekonomi och företag i världens alla länder. Då behöver vi göra en satsning där vi får en ekonomisk strategi som säkerställer att samhället investerar starkt för att klara både klimatomställningen och bevarandet av biologisk mångfald.

Anf. 101 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Att Maria Gardfjell går till angrepp mot Kristdemokraterna är inte så märkligt. Men att Maria Gardfjell går till angrepp mot en av våra grundlagar, regeringsformen, är anmärkningsvärt.

Jag citerade i mitt tidigare inlägg från betänkandet där man har hämtat text från regeringsformens 2 kap. 15 § om egendomsskyddet. Det står i betänkandet att äganderätten är skyddad i vår egen grundlag och att den är skyddad i Europakonventionen. Men det som inte står med i texten i betänkandet är att äganderätten även finns med i FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna.

Men helt plötsligt ska vi kunna strunta i denna rättighet enligt Maria Gardfjell.

Jag har ingen aning om hur Maria Gardfjell bor. Men låt oss säga att hon bor i ett hus med två våningar. Helt plötsligt kommer det någon hem till Maria Gardfjell och säger att hon inte får använda trappan upp till övervåningen. Därmed blir inte bara trappan utan även hela övervåningen värdelös. Hur skulle Maria Gardfjell agera och reagera då?

Precis på samma sätt är det nämligen i skogen när man kommer och säger att den inte får användas och inte brukas. Därmed kan än större delar av någons skogsinnehav göras helt värdelöst. Ser Maria Gardfjell bekymret med hur vi hanterar äganderätten och därmed brukanderätten i dag?

Anf. 102 MARIA GARDFJELL (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar Kjell-Arne Ottosson för frågan. Det är bekymmersamt att man blandar ihop äganderätten och brukanderätten på det sätt som Kristdemokraterna gör.

Alltför ofta hör vi här i riksdagsdebatten, framför allt från Kristdemokraterna, Moderaterna och Sverigedemokraterna, att arbetet med miljömålen, EU-strategin för grön infrastruktur och genomförandet av svensk miljöpolitik som är fastställd av Sveriges riksdag är en inskränkning i äganderätten. Äganderätten är grundlagsskyddad, och den är inte alls ifrågasatt.

Däremot finns det en proportionalitetsprincip som handlar om att om man gör inskränkningar ska det finns en proportionalitet. Då ska det också kunna ges en ersättning.

Fru talman! Det som är lite förvånansvärt är att när Moderaterna och Kristdemokraterna tillsammans med Sverigedemokraterna fick chansen – när vi hade den skakiga regeringsbildningen i början av denna mandatperiod – lade de fram en budget som gick igenom i Sveriges riksdag, innan vi hade fått en regering. I denna budget drog de kraftigt ned på pengar och satsningar i budgeten som just handlar om att ersätta markägarna och skogsägarna för dessa saker.

Det är därför självklart att vi från Miljöpartiets sida i budgeten vill säkerställa att det finns tillräckligt med resurser för att ersätta markägarna och skogsägarna när till exempel en bombmurkla finns i skogsmarkerna och behöver skyddas. Men tyvärr är det Kristdemokraterna som har tagit bort pengarna.

Anf. 103 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är faktiskt så att äganderätten och brukanderätten inte kan delas upp. Äger du någonting äger du dessutom rätten att bruka det. De två är ett, och att dela upp dem så som Maria Gardfjell försöker göra i sitt svar fungerar inte. Det hänger inte ihop på det sättet.

Det framgår tydligt i den text jag läste att du ska få ersättning när det görs en inskränkning. Vi ser dock gång efter gång att staten säger ”Det här ska inte brukas – det här får du inte hugga” men att det inte är värdefullt nog för att staten ska stå för pengarna. I stället är det den enskilda markägaren som i sin godhet måste stå för det, trots att det är storebror staten som pekar med hela näven och talar om att marken inte får brukas.

Ja, Maria Gardfjell, vi drog ned på pengarna när vi lade fram vårt budgetförslag. Det var självklart eftersom vi inte ville avsätta mer skog där innan vi hade fått en rättssäkerhet värd namnet. Vi har fortfarande inte kommit dit, utan det är fortfarande rättsosäkert. Nu ser vi glädjande nog att man har kommit till insikten att nyckelbiotoper, för att ta ett exempel, faktiskt är ett ingripande i en annan persons egendom och inte bara ett kunskapsinhämtande. Det har även Skogsstyrelsen nu kommit på, och man måste titta på andra möjligheter.

Jag måste fråga Maria Gardfjell: Om den skog man har inte är skyddsvärd nog för staten, är den då skyddsvärd nog för att markägaren ska behöva stå för det ekonomiska? Staten behagar alltså inte göra det, men det är staten som har talat om att marken inte får brukas.

Anf. 104 MARIA GARDFJELL (MP) replik:

Fru talman! Kjell-Arne Ottosson frågade mig inledningsvis hur jag bodde. Jag kan säga till Kjell-Arne Ottosson att jag också är skogsägare; jag har en skogsfastighet i norra Västerbotten.

Det är inte så att staten på något sätt gör en inskränkning och säger att skogsägaren inte får bruka marken, utan det staten säger är att man måste bruka marken med hänsyn tagen till miljöbalken. Då måste man kunna skydda vissa delar av sin skog, och det är precis samma typ av inskränkning som i all form av lagstiftning där såväl enskilda människor som företag måste följa lagen på olika sätt.

Jag tycker att det är väldigt bra att Kjell-Arne Ottosson tar upp frågan om nyckelbiotoper, fru talman, för det är en väldigt viktig fråga. Skogsstyrelsen har inventerat nyckelbiotoperna, och de skogsägare som har nyckelbiotoper på sina marker har kunnat sälja sin skog med en särskild stämpel – FSC-märkningen. Med den stämpeln får man mer betalt för sin skog. Det är alltså en marknadsmässig lösning för att se till att det finns en biologisk mångfald kvar i våra skogar. Jag tycker att det är konstigt om partier som Kristdemokraterna säger nej till marknadsmässiga lösningar, fru talman.

Anf. 105 BETTY MALMBERG (M) replik:

Fru talman! Tack för ett intressant anförande, Maria Gardfjell! Jag måste nog säga att det jämfört med inlägget från samarbetspartnern i regeringen, Socialdemokraterna, var betydligt mer nedtonat när det gäller att yvas över vad regeringen förmår och var regeringen just nu står.

Precis som Maria Gardfjell tror jag att miljö- och klimatfrågorna är affärsmöjligheter. Det är det vi måste jobba vidare för, alltså att det sprider sig än mer inom företagsvärlden att detta är en konkurrensmöjlighet inför framtiden.

Maria Gardfjell höjde också näringslivet och värderade deras insatser. Faktum är att det till och med finns en enkät, fru talman, där det har gått igenom och ställts frågor om vilka man tror kommer att ha störst genomslag när det handlar om att kunna förändra klimatpolitiken. De som kom i topp var dessvärre inte vi politiker, utan de som kom i topp i enkäten var just näringslivet och företagarna. Det var nämligen där man såg att den stora skillnaden skulle kunna göras.

Sedan kommer vi in på äganderätten, och min kollega Kjell-Arne Ottosson har anförts det mycket bra. Men det är ändå viktigt att säga i sammanhanget att det just nu ligger en skogsutredning med lite perspektiv på äganderätt. Det var någonting som förhandlades fram i januariavtalet, och jag känner förundran över Maria Gardfjells tidigare inlägg. Jag undrar helt enkelt: Står Miljöpartiet bakom den skogsutredningen och direktiven till den?

Anf. 106 MARIA GARDFJELL (MP) replik:

Fru talman! Tack för frågan, Betty Malmberg!

Betty Malmberg nämnde först det glädjande i att företagen engagerar sig mer i miljöfrågor och klimatfrågor. Det jag framhöll i mitt anförande var att företagen nu måste ta nästa steg och engagera sig lika mycket i den biologiska mångfalden. Jag har hört i debatten i dag att miljömålen ibland står mot varandra, till exempel att klimatmålen står mot den biologiska mångfalden. Det har också lyfts fram i debatten att man vill se till att exempelvis tillståndprocesser går snabbare – är någonting bra för klimatet behöver man inte bry sig om den biologiska mångfalden. Men så enkelt är det inte med miljömålen, utan miljömålen och Agenda 2030 bygger på att man tar hänsyn till alla mål samtidigt.

Vad företagen skulle kunna göra i mycket större utsträckning när det handlar om tillståndprocesserna är att själva ta initiativet till att minska riskerna. Väldigt få företag har tillräckligt bra kompetens när det gäller biologisk mångfald. De skulle kunna skaffa sig den kompetensen och se till att planera till exempel utbyggnaden av en stor industri på ett sådant sätt att man inte får de skador på den biologiska mångfalden man kanske kan få. Man kan lägga fabriken på den ena delen av tomtens i stället för den andra och kanske klara utmaningen på det sättet. Men har man inte den kompetensen och kan bygga in den från början finns det en risk att man faktiskt får långdragna processer. Här tror jag alltså att näringslivet själva kan vara med och tycka till.

Jag får återkomma till Bettys övriga frågor senare.

Anf. 107 BETTY MALMBERG (M) replik:

Fru talman! Tillståndprocesser tar tid. Jag var inne och läste lite om tillståndprocesserna för vindkraft till exempel, och där räknar man med tre till fem år – exklusive överklagandemöjligheterna, som i den här frågan kan räknas som ett problem för den som har intentionen att sätta upp ett vindkraftverk. Det är just den här typen av frågeställningar som vi måste få mer på rull, för utan lönsamma företag får vi inga skatteintäkter. En affärsmöjlighet kanske gick ett företag förbi därför att tillståndprocessen var för utsträckt i tid.

Det jag sa i mitt anförande var: Vi har varit överens i miljö- och jordbruksutskottet om att vi vill ha ett snabbspår, och jag hoppas att även Miljöpartiet ingick i den konstellationen. Jag tror till och med att det är tre gånger vi har upprepat detta. Men vad det handlar om är att det ska vara en rättssäker prövning, att det ska vara enkelt och att det ska vara förutsägbart. Då vet företagen vad de har att förvänta sig och kan anpassa sina planer efter detta. Utan lönsamma företag står vi oss nämligen slätt, som sagt. Det är ju företagen som kan ge oss en framtid.

Jag delar Maria Gardfjells tankar om att den biologiska mångfalden kanske är nästa steg att ta, och vad jag förstår är det faktiskt många företagare som redan talar om att det är just det som är nästa område att fokusera på. Var alltså snäll och hjälp oss att hålla företagarna under armarna – och också vara lyhörda inför deras önskemål! Då kan vi få en positiv utveckling.

Anf. 108 MARIA GARDFJELL (MP) replik:

Fru talman! Betty Malmberg tog upp att tillståndprocesserna tar tid och nämnde vindkraften och de överklagandemöjligheter som kan dra ut på tillståndprocessen ytterligare.

Självklart kan detta ses som ett problem. Jag som miljöpartist vill ha mycket vindkraft, men jag vill ju också respektera att till exempel markägare, skogsägare och närboende får vara med och tycka till i processen och även överklaga om de anser att det hela inte är bra utifrån deras perspektiv. Det handlar om att ha en bra process. Samtidigt håller jag med om att det behövs mycket mindre byråkrati och en högre servicegrad till de företag som vill satsa på investeringar för att klara av klimatomställningen.

För att lyckas med både mindre byråkrati och bättre servicegrad behöver vi som sitter i miljö- och jordbruksutskottet se över hur satsningarna på de myndigheter som gör det här jobbet ser ut. Om inte länsstyrelserna får tillräckligt med anslag i budgeten riskerar de att sitta där med skägget i brevlådan och inte ha tillräckligt många tjänstemän som kan upprätthålla den höga servicenivån och som kan se till att blanketter och strukturer fungerar på ett enkelt och smidigt sätt. Det är naturligtvis ett problem.

Tidigare i Betty Malmbergs replik lyfte hon upp att politiker inte kommer i topp när man mäter vem allmänheten tycker är bäst när det gäller miljöfrågorna och klimatfrågorna. Näringslivet kommer i stället ofta ganska högt upp. Det är väldigt bra att näringslivet kommer högt upp, men jag vill säga att vi politiker kanske kan bli mer eniga och jobba mer tillsammans – då kanske det går bättre.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 23 april.)

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 21 april

2019/20:1212 Nationellt säkerställande av tillgång till vaccin

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:1213 EU-gemensam vaccinupphandling

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister *Lena Hallengren* (S)

2019/20:1214 Möjlighet till dispens vid förnyelse av yrkeskompetensbevis i samband med covid-19

av *Anders Åkesson* (C)

till infrastrukturminister *Tomas Eneroth* (S)

2019/20:1215 Skånes behov av flygtransporter

av *Boriana Åberg* (M)

till infrastrukturminister *Tomas Eneroth* (S)

2019/20:1216 Vattenfalls brev till leverantörer

av *Boriana Åberg* (M)

till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

2019/20:1217 Konsumentskydd för flygresenärer under coronakrisen

av *Robert Hannah* (L)

till statsrådet *Lena Micko* (S)

2019/20:1218 Barns skydd mot att utsättas för sexualbrott

av *Juno Blom* (L)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2019/20:1219 Oberoende undersökning om coronavirusets uppkomst och WHO:s roll i bekämpningen av pandemin

av *Hans Wallmark* (M)

till utrikesminister *Ann Linde* (S)

2019/20:1220 Situationen i Hongkong

av *Hans Wallmark* (M)

till utrikesminister *Ann Linde* (S)

2019/20:1221 Gröna näringar

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

2019/20:1222 Stöd för sänkta hyror i utsatta branscher

av *Boriana Åberg* (M)

till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

2019/20:1223 Belastningen på hyresvärdarnas likviditet i samband med hyresrabatterna i utsatta branscher

av *Boriana Åberg* (M)

till näringsminister *Ibrahim Baylan* (S)

§ 18 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Prot. 2019/20:109

22 april

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 21 april

2019/20:1147 Undantag från inreseförbud för säsonganställda inom jordbruket

av *Maria Malmer Stenergard* (M)

till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

§ 19 Kammaren åtskildes kl. 17.31.

Sammanträdet leddes

av talmannen från dess början till och med § 9 anf. 25 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med § 11 anf. 47 (delvis),
av talmannen därefter till och med § 12 anf. 61 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med § 12 anf. 75 (delvis),
av talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.55 och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANNA ASPEGREN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning	1
§ 3 Anmälan om granskningsrapport	1
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 5 Ärenden för bordläggning	2
§ 6 Undantag från plan- och bygglagen vid spridning av en sambällsfarlig sjukdom	2
Civilutskottets betänkande 2019/20:CU27	2
Anf. 1 IDA DROUGGE (M)	2
Anf. 2 LEIF NYSMED (S)	3
(Beslut fattades under § 15.)	4
§ 7 Genomförande av ändringar i yrkesförorddirektivet	4
Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU10	4
(Beslut fattades under § 15.)	4
§ 8 Energipolitik	4
Näringsutskottets betänkande 2019/20:NU14	4
Anf. 3 HELENE HELLMARK KNUTSSON (S)	4
Anf. 4 LOTTA OLSSON (M)	6
Anf. 5 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD)	8
Anf. 6 RICKARD NORDIN (C)	9
Anf. 7 LORENA DELGADO VARAS (V)	12
Anf. 8 CAMILLA BRODIN (KD)	13
Anf. 9 ARMAN TEIMOURI (L)	14
Anf. 10 RICKARD NORDIN (C) replik	16
Anf. 11 TALMANNEN	16
Anf. 12 ARMAN TEIMOURI (L) replik	16
Anf. 13 RICKARD NORDIN (C) replik	16
Anf. 14 ARMAN TEIMOURI (L) replik	17
Anf. 15 LORENTZ TOVATT (MP)	17
Anf. 16 RICKARD NORDIN (C) replik	19
Anf. 17 LORENTZ TOVATT (MP) replik	19
Anf. 18 RICKARD NORDIN (C) replik	20
Anf. 19 LORENTZ TOVATT (MP) replik	20
Anf. 20 MAGNUS JACOBSSON (KD)	20
(Beslut fattades under § 15.)	21
§ 9 Handelspolitik	21
Näringsutskottets betänkande 2019/20:NU15	21
Anf. 21 MATHIAS TEGNÉR (S)	21
Anf. 22 LOTTA OLSSON (M)	23
Anf. 23 TOBIAS ANDERSSON (SD)	25
Anf. 24 RICKARD NORDIN (C)	27
Anf. 25 LORENA DELGADO VARAS (V)	29
Anf. 26 CAMILLA BRODIN (KD)	31
Anf. 27 ARMAN TEIMOURI (L)	32
Anf. 28 AMANDA PALMSTIERNA (MP)	34
(Beslut fattades under § 15.)	35
§ 10 Mänskliga rättigheter	35

Utrikesutskottets betänkande 2019/20:UU15	35
Anf. 29 MARKUS WIECHEL (SD)	35
Anf. 30 YASMINE POSIO (V).....	38
Anf. 31 FREDRIK MALM (L)	40
Anf. 32 ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	42
Anf. 33 YASMINE POSIO (V) replik	43
Anf. 34 ANNIKA STRANDHÄLL (S) replik.....	44
Anf. 35 YASMINE POSIO (V) replik	44
Anf. 36 ANNIKA STRANDHÄLL (S) replik.....	44
Anf. 37 MARGARETA CEDERFELT (M).....	44
Anf. 38 KERSTIN LUNDGREN (C).....	46
Anf. 39 ROBERT HALEF (KD).....	48
Anf. 40 JANINE ALM ERICSON (MP).....	50
(Beslut fattades under § 15.).....	51
§ 11 Cykelfrågor	51
Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU9	51
Anf. 41 JENS HOLM (V)	51
Anf. 42 MARIA STOCKHAUS (M).....	53
Anf. 43 JENS HOLM (V) replik	55
Anf. 44 MARIA STOCKHAUS (M) replik	55
Anf. 45 JENS HOLM (V) replik	55
Anf. 46 MARIA STOCKHAUS (M) replik	56
Anf. 47 THOMAS MORELL (SD).....	56
Anf. 48 JENS HOLM (V) replik	58
Anf. 49 THOMAS MORELL (SD) replik.....	58
Anf. 50 JENS HOLM (V) replik	59
Anf. 51 THOMAS MORELL (SD) replik.....	59
Anf. 52 MARTINA JOHANSSON (C).....	59
Anf. 53 MAGNUS JACOBSSON (KD)	60
Anf. 54 HELENA GELLERMAN (L)	62
Anf. 55 TERES LINDBERG (S).....	63
Anf. 56 JENS HOLM (V) replik	65
Anf. 57 TERES LINDBERG (S) replik	66
Anf. 58 JENS HOLM (V) replik	66
Anf. 59 TERES LINDBERG (S) replik	66
Anf. 60 EMMA BERGINGER (MP)	67
(Beslut fattades under § 15.).....	69
§ 12 Väg- och fordonsfrågor	69
Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11	69
Anf. 61 TERES LINDBERG (S).....	69
Anf. 62 MARIA STOCKHAUS (M).....	72
Anf. 63 TERES LINDBERG (S) replik	74
Anf. 64 MARIA STOCKHAUS (M) replik	74
Anf. 65 TERES LINDBERG (S) replik	75
Anf. 66 MARIA STOCKHAUS (M) replik	75
Anf. 67 THOMAS MORELL (SD).....	76
Anf. 68 MARTINA JOHANSSON (C).....	78
Anf. 69 JESSICA THUNANDER (V)	79
Anf. 70 THOMAS MORELL (SD) replik.....	81
Anf. 71 JESSICA THUNANDER (V) replik	81
Anf. 72 THOMAS MORELL (SD) replik.....	81

Anf. 73 JESSICA THUNANDER (V) replik.....	82
Anf. 74 MAGNUS JACOBSSON (KD)	82
Anf. 75 HELENA GELLERMAN (L)	84
Anf. 76 TERES LINDBERG (S) replik	86
Anf. 77 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	87
Anf. 78 TERES LINDBERG (S) replik	87
Anf. 79 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	88
Anf. 80 EMMA BERGINGER (MP).....	88
Anf. 81 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	90
Anf. 82 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	91
Anf. 83 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	91
Anf. 84 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	92
Anf. 85 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	92
(Beslut fattades under § 15.)	93
§ 13 Övergripande miljöfrågor	93
Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2019/20: MJU12	93
Anf. 86 BETTY MALMBERG (M).....	93
Anf. 87 MARTIN KINNUNEN (SD)	95
Anf. 88 RICKARD NORDIN (C).....	96
Anf. 89 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	98
(forts. § 16).....	100
Ajournering.....	100
Återupptaget sammanträde.....	100
§ 14 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 16 april.....	101
FöU7 Civilt försvar och krisberedskap	101
UbU17 Protokoll om immunitet och privilegier för Europeiska organisationen för kärnforskning	102
TU8 Sjöfartsfrågor	103
§ 15 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	104
CU27 Undantag från plan- och bygglagen vid spridning av en samhällsfarlig sjukdom.....	104
TU10 Genomförande av ändringar i yrkesförardirektivet	105
NU14 Energipolitik	105
NU15 Handelspolitik	107
UU15 Mänskliga rättigheter	109
TU9 Cykelfrågor	109
TU11 Väg- och fordonsfrågor.....	111
§ 16 (forts. från § 13) Övergripande miljöfrågor (forts. MJU12)	113
Anf. 90 JOAR FORSSELL (L)	113
Anf. 91 MARKUS SELIN (S)	115
Anf. 92 BETTY MALMBERG (M) replik	116
Anf. 93 MARKUS SELIN (S) replik	117
Anf. 94 BETTY MALMBERG (M) replik	117
Anf. 95 MARKUS SELIN (S) replik	118
Anf. 96 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	118
Anf. 97 MARKUS SELIN (S) replik	118
Anf. 98 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik	119
Anf. 99 MARKUS SELIN (S) replik	119
Anf. 100 MARIA GARDFJELL (MP).....	119

Anf. 101 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	122	Prot. 2019/20:109
Anf. 102 MARIA GARDFJELL (MP) replik.....	122	22 april
Anf. 103 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	123	-----
Anf. 104 MARIA GARDFJELL (MP) replik.....	123	
Anf. 105 BETTY MALMBERG (M) replik.....	124	
Anf. 106 MARIA GARDFJELL (MP) replik.....	124	
Anf. 107 BETTY MALMBERG (M) replik.....	125	
Anf. 108 MARIA GARDFJELL (MP) replik.....	125	
(Beslut skulle fattas den 23 april.)	125	
§ 17 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	126	
§ 18 Anmälan om skriftligt svar på fråga	127	
§ 19 Kammaren åtskildes kl. 17.31.....	127	