

Fredagen den 27 september

Kl. 9.00–9.52

---

## § 1 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Skrivelse

2019/20:17 till utrikesutskottet

Motioner

2019/20:302 till civilutskottet

2019/20:147, 202 och 360 till socialutskottet

2019/20:318 till justitieutskottet

2019/20:148, 262, 301 och 364 till utrikesutskottet

2019/20:109, 264, 287, 317 och 362 till justitieutskottet

2019/20:363 till konstitutionsutskottet

2019/20:240 till socialutskottet

## § 2 Svar på interpellation 2019/20:6 om Transportstyrelsens besked om husbilsskatt

*Svar på  
interpellationer*

Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jan Ericson har frågat mig om Transportstyrelsens vilseledande besked i frågan om beskattning av husbilar.

Jag har tidigare svarat på en skriftlig fråga av Jan Ericson om beskattning av husbilar. Jag vill återigen göra klart att det alltså inte skedde några ändringar i reglerna för fordonsbeskattning den 1 september 2019. Där emot påverkas fordonsbeskattningen för vissa husbilar av övergången till en ny testmetod för avgasutsläpp enligt gemensamma EU-regler, WLTP.

Transportstyrelsens uppgift är att tillämpa gällande regelverk. Det är mycket olyckligt att Transportstyrelsen under kort tid gått ut med motstridiga uppgifter gällande konsekvenserna av de nya EU-reglerna. Som jag tidigare framhållit i svaret på den skriftliga frågan förutsätter jag att myndigheten ser över sina rutiner för att säkerställa att detta inte upprepas.

Anf. 2 JAN ERICSON (M):

Herr talman! Jag är tyvärr inte nöjd med statsrådets svar. Min fråga var ju på vilket sätt ministern avser att hålla tillverkare, återförsäljare och kunder skadeslösa för de vilseledande besked som Transportstyrelsen lämnade

i frågan om beskattning av husbilar. Denna fråga besvaras ju inte över huvud taget.

Herr talman! Låt oss ta det från början.

I våras var det stor uppståndelse kring Transportstyrelsens hot om nya beskattningsregler för nya husbilar. Branschen var orolig, och många husbilsköpare avvaktade. Så kom ett glädjande besked i slutet av juli, då Transportstyrelsens verksamhetsansvarige gick ut med ett tydligt offentligt besked i en debattartikel i Göteborgs-Posten. "När den nya lagstiftningen träder i kraft den 1 september förändras inte uttaget av fordonsskatt för husbilar", skrev hon. Tydligare kan det knappast bli.

Branschen pustade ut, och försäljningen av nästa årsmodell av husbilar för leverans till våren rullade på.

En månad senare, den 23 augusti, gjorde så Transportstyrelsen helt om, bara en vecka innan den nya beräkningsmodellen WLTP skulle träda i kraft. Från och med den 1 september 2019 ska vissa husbilar vara testade med en ny testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Detta värde kommer att ligga till grund för beskattning. Beskedet omfattar enligt branschen 95 procent av de husbilar som saluförs på marknaden.

Under den månad som gick hann många återförsäljare i god tro beställa husbilar av 2020 års modell, som inte kommer att gå att sälja. Tillverkarna kommer att få minska produktionen. De som köpt husbilar under sommaren för leverans till våren kommer att få en oväntad skattechock, och många kommer dessutom att avstå från att byta upp sig till mer miljövänliga och säkrare husbilar.

Frågan är vad som föranledde Transportstyrelsen att göra helt om i frågan. Var det deras eget beslut, eller var det efter påtryckningar från regeringen?

Herr talman! I sitt svar skriver statsrådet att Transportstyrelsens uppgift är att tillämpa gällande regelverk. Men EU-bestämmelserna gäller endast avgasmätningen, inte beskattningen. Om regeringen vill kan man givetvis ge Transportstyrelsen direktiv att inte låta de nya avgasreglerna ligga till grund för beskattning.

Faktum är att om hälften av alla spekulanter avstår från att köpa ny husbil och i stället importerar från utlandet förlorar staten mer pengar än man vinner på den höjda skatten på grund av att man tappar stora momsintäkter. Det är sannolikt en ren vinst för statskassan att stoppa den nya beskattningen.

Herr talman! I går träffade representanter för husbilsbranschen två statssekreterare i Regeringskansliet för att diskutera saken. Statssekreterarnas besked var, kortfattat, att de såg problemen men att det inte var möjligt att göra något åt saken. Min fråga till statsrådet är självklart varför det inte är möjligt.

Är för övrigt samtliga fyra partier som står bakom statsbudgeten överens om att låta Transportstyrelsens besked om en kraftig skattehöjning slå igenom, eller är det bara de två regeringspartierna som står bakom detta?

Herr talman! Vid ett besök på husbils- och husvagnsmässan på Elmia för några veckor sedan meddelade jag Moderaternas linje i frågan. Vi anser att Transportstyrelsens första besked självklart ska gälla. Uttaget av fordonsskatt för husbilar ska inte förändras till följd av det nya sättet att mäta avgaser.

Det är en anständighetsfråga att man som svensk medborgare ska kunna lita på ett tydligt och oreserverat offentligt besked från en ansvarig tjänsteman vid en svensk myndighet. Att statsrådet Eneroth så lättvindigt slår ifrån sig frågan tycker jag är anmärkningsvärt. Det devalverar förtroendet för svensk politik och svenska myndigheter.

Herr talman! Låt mig upprepa mina fyra frågor till statsrådet Eneroth:

Har statsrådet eller regeringen på något sätt påverkat Transportstyrelsen att ändra sitt första besked?

Är samtliga fyra partier bakom budgetöverenskommelsen överens om att husbilar ska drabbas av kraftigt höjd skatt?

Varför är det inte möjligt att låta Transportstyrelsens första besked gälla? Vad avser statsrådet annars att göra för att hålla de drabbade skadeslösa?

Anf. 3 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Herr talman! Det finns flera olika delar i frågan om skatten på husbilar.

Det handlar om att den ansvariga myndighetens svar och Finansdepartementets svar både är icke-svar och hänvisande svar som blir vilseledande. Den ena hänvisar till den andra.

Det är också så att Sverige sticker ut med att införa skatten jämfört med vad man gör i länder omkring oss. Detta påverkar oss, som vi precis har hört.

Det handlar även om turism, om branschen, om tillväxt och om husbilsägarna.

Det är faktiskt anmärkningsvärt att Finansdepartementet och Transportstyrelsen om vartannat hänvisar till olika besked. Det har kommit motstridiga uppgifter till en hel bransch, som har försökt att få svar under det första halvåret i år. Hela våren gick åt till att försöka få kontakt med och ett svar från Finansdepartementet och Transportstyrelsen.

Husbilsbranschen skrev i somras – mitt under semestrarna, när det är högkonjunktur – i Göteborgs-Posten. Själv skrev jag samtidigt i Sydsvenskan om läget. Det har kommit mycket oklara besked. Dessa besked är viktiga både för dem som ska köpa och för en hel bransch som ska hantera det.

Det gick inte att missförstå det som sas i Göteborgs-Posten från myndigheten om att det inte skulle bli någon skatt på husbilar, precis som Jan Ericson har tagit upp. Då förväntar man sig ju också att det är på det viset.

Den 23 augusti kom så detta motstridiga besked – ett kontrabesked från Transportstyrelsens pressansvarige. Det beskedet löd: Ni ska betala skatt! Detta skedde en vecka före den 1 september, då de nya bestämmelserna skulle träda i kraft. Transportstyrelsen sa då att de gjort fel med informationen och att det blir en skattehöjning. Hur är det möjligt, kan man fråga sig.

Den andra delen i denna husbilsskattehärva, om man får kalla den så, är att varken Tyskland eller Norge väljer den svenska regeringens väg med stor skattehöjning på husbilar. Det gör att Sverige ensamt står med detta införande. Det stryper en gren inom turismen i det egna landet. Dessutom snedvrids konkurrensen, och det är ju illa.

Dessutom leder agerandet till att det kan bli gråimport – parallell import, som Jan Ericson var inne på – från Europa. Då förlorar man skatteintäkterna – det blir ingen vinst på det hela. Vi får dessutom avsked och uppsägningar och en mindre bransch om folk väljer att köpa på annat sätt. Det är inte försvarbart att låta radikala och oskäliga skattehöjningar straffa ut en hel bransch och en specifik fordonstyp.

För två år sedan betalade en husbilsägare 5 000 kronor i skatt. Sedan höjdes skatten till 14 000, och nu är vi uppe på en summa strax under 30 000 eller däromkring.

Det är inte rimligt att på det viset schablonmässigt lägga en skatt på husbilar och att likställa detta uttag med uttaget för en tung lastbil. Det ger heller inte en rättvisande bild av husbilarnas klimatpåverkan. En husbil körs i genomsnitt betydligt mindre per år än en tung lastbil. Därför är detta en orimlig skatt för husbilsägare, och den slår hårt mot svensk husbilsindustri.

Husbilsbranschen omsätter 15 miljarder per år, och av dem kommer 74 procent från den inhemska turismen. Det finns 100 000 registrerade husbilar i Sverige, och cirka 5 000 personer arbetar inom branschen.

Jag vill ansluta mig till de frågor som Jan Ericson har ställt och inväntar regeringens svar.

Anf. 4 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Tack både Jan Ericson och Ann-Charlotte Hammar Johnsson!

I det första inlägget hävdas det att jag på något sätt skulle ta lättvindigt på Transportstyrelsens felaktiga besked. Det gör jag definitivt inte. Man måste kunna lita på myndigheterna. I en debattartikel, vilket förvisso är ett ovanligt sätt att kommunicera myndighetsuppfattningar, gavs ett felaktigt besked. Det kommer jag att ta upp i en myndighetsdialog. Det är viktigt att man rättar till detta; sådana misstag får inte ske. Det skedde också en korrigering, både under hand och sedan offentligt.

Jag är mer bekymrad över den lättvindighet som inte minst Jan Ericson uppvisar när det gäller klimatfrågan och klimatkrisen. Jag ska citera Jan Ericson: ”Tack vare ökad koldioxid blir jorden grönare. Jag anser inte att det finns något forskningsstöd alls för att det pågår en klimatkris.” Detta sa Jan Ericson, företrädare för ett parti som nu går fram och inte bara kritiserar klimatbeskattningen på fordonsflottan utan föreslår en mångmiljardskattesänkning av bensinskatten. Jag vet inte om det är 6 miljarder eller 5 miljarder. Jag är lite nyfiken på att höra om Jan Ericson kan redovisa hur stor den skattesänkningen i så fall ska vara.

Detta är i ett läge där miljontals ungdomar demonstrerar på världens gator av oro för klimatkrisen. Greta Thunberg är den kanske mest kända svensken just nu. Världens experter talar om förutsättningarna att följa Parisavtalet, och vi ser orosrapporter över den ökande klimatkrisen runt omkring i världen. Man kan välja sina frågor att fokusera på.

Självklart ska myndighetskommunikation vara korrekt. Det är viktigt, och det kommer vi att understryka i myndighetsdialog. Det är viktigt i relation till branscher så att man vet de rätta förutsättningarna. Att det under några veckor i juli och augusti fanns en oklarhet om vilka besked som gäller är inte bra.

Om någon skulle uppleva skador på grund av detta har man att vända sig till Justitiekanslern. Det finns naturligtvis en ordning och struktur för detta i Sverige. Men utgångspunkten måste vara att man ska kunna lita på besked från myndigheterna. Det förekommer inte några påtryckningar eller någonting annat från Regeringskansliet eller regeringen, så som det påstås i interpellationen.

Återigen: Jag tycker att det är oroväckande när företrädare för ett av de stora oppositionspartierna tar så lättvindigt på klimatkrisen och så uppenbart väljer andra ekonomiska prioriteringar när det gäller vilka insatser vi ska göra för att styra om transportsektorn till att bli hållbar.

De budgetförslag som vi har lagt på riksdagens bord från de partier som står bakom och har presenterat budgetförslagen ligger naturligtvis fast.

Anf. 5 JAN ERICSON (M):

Herr talman! Nu är det ju inte statsrådet som frågar ut eller kritiserar ledamöter i interpellationsdebatterna, utan det är ledamöterna som ställer frågor till statsrådet.

Jag tycker inte att klimatfrågan rättfärdigar att myndigheter ger felaktiga uppgifter till medborgarna. Det är det som den här interpellationen handlar om. Den handlar inte om klimatdebatten, utan den handlar om vilket besked från en svensk myndighet man har rätt att kunna lita på. Och där har faktiskt Tomas Eneroth som ansvarig minister i uppgift att se till att myndigheterna gör det jobb som de ska.

Tomas Eneroth nämner myndighetsdialog som lösning på det här. Ja, det kan möjligen vara en intern lösning mellan ministern och myndigheten, men det hjälper ju inte de människor som har drabbats av detta.

Tomas Eneroth säger att en av de stora husbilstillverkarna i Sverige, som har varslat 25 personer på grund av denna olyckliga skattechöjning på husbilar, kan vända sig till Justitiekanslern. Jag tror inte att Justitiekanslern tar upp en sådan fråga. Jag tror inte heller att det är en fråga för Justitiekanslern att alla de återförsäljare som jag har haft kontakt med kommer att få sälja betydligt färre husbilar, vilket kommer att göra att de måste varsla personal.

Det stora problemet är att man jämför husbilar med andra tunga fordon, precis som Ann-Charlotte Hammar Johnsson nämnde här. Husbilen är en väldigt speciell typ av fordon. I Frankrike till exempel anser man att det är ett hus på hjul, och vad jag har förstått tar man inte ut någon fordonsskatt alls på husbilar i Frankrike. I Sverige har vi ett helt annat synsätt. Här ska man alltså med de nya reglerna betala kanske uppemot 35 000 kronor om året i fordonsskatt för en husbil. Det är naturligtvis helt oskäligt och orimligt.

Jag tycker tyvärr att statsrådet tar det här lite väl lättvindigt. Jag känner ju statsrådet Eneroth som en seriös och erfaren politiker och har ändå lite svårt att tro att han innerst inne tycker att detta är rimligt, vare sig skatteinivån eller att en svensk myndighet offentligt i en tidning går ut och så kategoriskt och tydligt ger beskedet till svenska folket: När den nya lagstiftningen träder i kraft den 1 september förändras inte uttaget av fordonsskatt för husbilar. Man skriver så i tidningen. Detta klara och tydliga besked till branschen och kunderna är undertecknat av den verksamhetsansvarige vid myndigheten, och en månad senare gör man precis tvärtom och

lurar människor. Jag tycker att det är helt oacceptabelt. Statsrådet borde ta det på mycket större allvar och inte bara hänvisa till en kommande myndighetsdialog utan ta tag i frågan och säga, precis som man har gjort i exempelvis Norge: Vi skjuter på beslutet och gör en ordentlig analys av hur husbilar rimligen bör beskattas.

Det finns en annan konstig effekt av detta. Riktigt stora och tunga husbilar beskattas på ett annat sätt, alltså som tunga lastbilar. Det innebär att en riktigt stor, tung och exklusiv husbil kan ha en fordonsskatt som bara ligger på 4 000–5 000 kronor om året, medan de mindre husbilarna får 30 000 kronor om året i fordonsskatt. Detta är helt orimligt. Då borde man rimligen göra en översyn av vad som är en rimlig beskattning av en husbil och under tiden frysa beslutet hos Transportstyrelsen, i enlighet med det besked man faktiskt gav till människor i somras.

Den moderata linjen är att vi ska stå fast vid det som myndigheten har sagt och sedan titta på frågan i lugn och ro. Det hade varit ett rimligt sätt att hantera saken.

Anf. 6 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Herr talman! Transportstyrelsen ligger ju inom infrastrukturministerns ansvarsområde, medan detta berör även andra områden i Regeringskansliet och såväl Finansdepartementet som Näringsdepartementet.

Att människor väljer att semestra i husbil gynnar både landsbygd och glesbygd. Det bidrar till handel och konsumtion på platser som behöver intäkter för att behålla verksamheter och jobb. Detta har inte minst nämnts i regeringsförklaringen.

Genom sina inköp i vårt avlånga land bidrar de som semestrar i husbil till att livsmedelsbutiker, tankställen och lokala sevärdheter kan fortleva. Försäljning av närproducerade hantverk och produkter får också en extra skjuts. Besöksnäringen är en av Sveriges snabbast växande näringar. Den skapar möjligheter för tillväxt, sysselsättning och utveckling över hela landet.

Med tanke på vad infrastrukturministern nyss svarade Jan Ericson kan man ju fundera på om det är meningen att den här delen av vårt näringsliv, där vi semestrar och gör avtryck när vi rör oss, ska tas bort från Sverige. Ska vi sluta att ha en besöksnäring, med tanke på den diskussion som förs? Eller är det rimligt att vi i Sverige fattar beslut som i det stora hela inte har en sådan påverkan? Jag tycker att det här är en anmärkningsvärd diskussion som inte leder till hur Sverige ska ta sig framåt i världen.

Regeringen har slagit fast att Sveriges attraktionskraft som besöksdestination är en viktig fråga och konstaterar på sin hemsida att fler turister och längre vistelser ger besöksnäringen stora affärsmöjligheter inom dess olika branscher.

Näringsministern! Ska vi ha en besöksnäring, och ska man som svensk kunna röra sig i landet? Jag vill ha svar på om vi ska ha en Transportstyrelse som ger rätt besked och om vi kan göra som i Norge.

Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag måste säga att jag blir förvånad över det senaste inlägget från Ann-Charlotte Hammar Johnson.

Vi har haft en kraftig ökning av besöksnäringen i Sverige under senare år. Vi har satt rekord när det gäller campingturism. Den här regeringen har sett till att besöksnäringen har stärkts ordentligt.

Det kan så vara att svenskar väljer att semestra mer hemma och att turister kommer hit tack vare vår fantastiska natur, vår möjlighet att erbjuda bra besöksmål, vår valutakurs eller annat. Låt oss bara konstatera att besöksnäringen utvecklas positivt.

Att tro att detta skulle förändras radikalt för att en myndighet i en debattartikel i Göteborgs-Posten ger ett felaktigt besked tror jag med förlov sagt är att dra lite stora växlar på en fråga. Det är givetvis inte acceptabelt att en myndighet ger felaktiga besked. Vi måste kunna lita på myndigheter. Det måste därför korrigeras, och det gjordes efter ett antal veckor.

Som statsråd ser jag allvarligt på detta, och därför tar vi upp det i en myndighetsdialog. Någon annan indirekt styrning är jag faktiskt begränsad att göra. Annars kallas det ministerstyre, och då får jag tala med ledamöterna i konstitutionsutskottet, vilket jag helst vill undvika. Därför är det viktigt att man i myndighetsdialog och på annat sätt klargör att det måste vara rätt information från myndigheten.

Det är inte bara i besöksfrågan skon klämmer för Moderaterna utan i skattefrågan. I sin budget kommer Moderaterna givetvis att ha helt andra prioriteringar. Ni vill sänka skatterna på det som är klimatpolitik. Det kunde vi se i M-KD-SD-budgeten som ni röstade igenom för knappt ett år sedan och som innehöll kraftiga besparingar på klimatpolitiken. Dessutom är ert offentliga uttalande om att ni inte avser att höja koldioxidskatter utan tvärtom sänka skatter på det som är miljöstörande en tydlig signal om på vilket allvar Moderaterna tar klimatfrågan.

Jag är bekymrad över detta. Jag är bekymrad över när ledamöter i Sveriges riksdag säger att det inte finns någon klimatkris eller att ökad koldioxid gör jorden grönare – detta i ett läge när miljontals ungdomar världen över är oroade och engagerade och när världens forskningsexperter säger att vi måste agera här och nu. I Sverige har vi haft en bred samsyn i detta under en längre tid, med klimatlag och klimatberedning, men den nya våg av populism jag ser inom Moderaterna gör mig oroad.

Vad gäller grundfrågan ska man självklart kunna lita på myndigheters besked. Om det sker misstag, vilket det gjorde i detta fall när ett felaktigt besked gavs i en debattartikel, ska det korrigeras så snart som möjligt.

Har Jan Ericson någon bild av hur många fordon som såldes under de fyra veckor då det rådde ovisshet om beskattningen för husbilsbranschen?

Drabbas man av skador har vi en ordning i Sverige som innebär att man kan vända sig till Justitiekanslern.

Man ska kunna lita på myndighetsbesked, och de ska korrigeras om det blir felaktigheter. Ett besked i en debattartikel i Göteborgs-Posten ska givetvis vara korrekt, och det var det inte. Men att tro att det förändrar förutsättningarna för till exempel hela den svenska besöksnäringens utveckling är med förlov sagt inte en seriös argumentation.

Återigen: Jan Ericson är skyldig vad gäller klimatfrågan. Ser Moderaterna inte den klimatkris vi har framför oss? Förstår ni inte de besked som kommer från världens experter? Hör ni inte de ungdomar som demonstrerar ute på världens gator? Blundar ni för det som just nu pågår? Det gör mig orolig, för jag trodde ändå att Moderaterna var ett stort oppositionsparti som var berett att ta ansvar också för framtidens stora frågor.

Anf. 8 JAN ERICSON (M):

Herr talman! Statsrådet fortsätter att försöka leda in detta på något helt annat än vad det handlar om. Det här är ingen klimatdebatt, utan vi debatterar skatten på husbilar.

I sin budget satsade Moderaterna lika mycket pengar som Socialdemokraterna gjorde bara något år tidigare. Att ministern kallar detta för en katastrofal slakt är ganska intressant. Jag tror för övrigt inte att höjd skatt på husbilar löser jordens klimatproblem.

Vi har fått uppgifter från husbilsbranschen om att årets försäljning av husbilar hittills har minskat med 50 procent. Det är ganska dramatiskt. En av de stora tillverkarna har varslat 25 personer, och ett antal återförsäljare kommer också att varsla.

Vi talar mycket om turism och gröna näringar och om att semestra på hemmaplan i stället för att flyga till Thailand. Samtidigt straffbeskattas en av dessa grenar, det vill säga husbilsägandet. Det går inte riktigt ihop om man tar klimatfrågan på allvar.

Samtliga fyra partier i januariöverenskommelsen står bakom beskedet från Transportstyrelsen. Därmed är alla fyra partier medansvariga till att man inte kan lita på en svensk myndighet. Beskedet står alltså fast trots att myndigheten har gett ett annat besked. Jag tycker att det är ganska allvarligt.

Låt mig upprepa den moderata linjen: Vi tycker att det första beskedet från Transportstyrelsen ska gälla. Man måste kunna lita på en myndighet. Sedan ska man i lugn och ro utreda den långsiktiga beskattningen av husbilar, med tanke på husbilens särart. Den är inte i första hand ett transportmedel utan ett fritidsboende på hjul.

Att ministern inte skulle ha möjlighet att ge instruktioner till en myndighet om hur den ska hantera en sådan här komplicerad fråga stämmer givetvis inte. Det är klart att han kan göra det om han vill göra det. Frågan kan till och med lyftas upp i riksdagen. Givetvis går det att lösa, och jag hoppas att ministern tar detta på allvar.

Anf. 9 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag förstår att Jan Ericson undviker klimatdebatten och inte vill ha den här även om, allvarligt talat, frågor om koldioxidbeskattning och beskattning av fordonsflottan numera är en klimatfråga.

Transportsektorn står för störst del av utsläppen. Klimatpolitiska rådet pekar ut att den största utmaningen vi har är att nå 70-procentmålet för transportsektorn. Vi har kommit en bra bit på väg och är ungefär halvvägs, men det återstår mycket.

Jag har min bakgrund i fordonsindustrin och känner väl till både husbilsbranschens och övriga fordonsindustrins stora utmaningar vad gäller omställningsarbetet. Här finns ett starkt engagemang och en vilja att ställa om, hitta nya drivlinor och klara klimatutmaningen. Man blir inte behjälpt i detta arbete av tron att frånvaron av styr signaler är den bästa möjligheten. Vi satsar på forskning, utveckling och innovation. Det är det bästa sättet att klara omställningen och visa omvärlden att det går att ställa om.

Återigen: Jag är bekymrad över att Moderaterna på senare år har valt att nedprioritera klimatpolitiken i ett läge då samtliga Sveriges partier borde ha en helt annan prioritering. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi skulle kunna göra så otroligt mycket mer, vilket skulle



kunna sprida hopp i omgivningen och skapa näringspolitiska förutsättningar för inte minst svensk fordonsindustri på exportvärdens olika marknader.

Vad gäller grundfrågan är det olyckligt att en myndighet ger ett felaktigt besked i en debattartikel. Sådant måste korrigeras. Men det är också olyckligt om man tror att ett felaktigt besked i en debattartikel, som korrigeras några veckor senare, får helt oöverstigliga konsekvenser för svensk besöksnäring.

Givetvis kommer jag som statsråd att agera i dialog med Transportstyrelsen så att misstaget inte upprepas och felaktiga besked ges.

Återigen: Klimatfrågan är något som vi måste ta på allvar, och jag tycker att det framgår av denna debatt att Moderaterna inte längre gör det.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

### **§ 3 Svar på interpellation 2018/19:274 om försäljning av sälprodukter**

Anf. 10 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Herr talman! Runar Filper har frågat mig om regeringen tänker inleda ett svenskt påverkansarbete med mål att förändra dagens EU-lagstiftning eller få till stånd ett undantag för försäljning av sälprodukter från skyddsjakten inom EU.

Det svenska småskaliga och kustnära fisket har stora problem med skador av säl på redskap och fångst. Skyddsjakt är ett viktigt verktyg i arbetet med att förhindra sådana skador, tillsammans med utveckling av alternativa redskap.

År 2018 meddelade Naturvårdsverket tillstånd till jakt efter närmare 1 400 sälar längs den svenska kusten i syfte att skydda fiskarnas redskap mot säliskador. Inom ramen för dessa tillstånd fälldes nästan tusen sälar.

Regeringen har genom beslut om förordningsändring den 18 juli 2019 möjliggjort för Naturvårdsverket att besluta om licensjakt efter gråsäl. Förändringen träder i kraft den 29 november i år.

År 2009 infördes ett import- och försäljningsförbud för sälprodukter inom EU. Som ett resultat av bland annat svenskt påverkansarbete tillkom dock ett undantag för fortsatt försäljning av sälprodukter från skyddsjakten inom EU.

Efter en tvist i Världshandelsorganisationen, WTO, togs det svenska undantaget bort 2015, trots en aktiv insats från regeringen och andra aktörer för att kunna behålla det. Sverige framhöll att säljakten i Sverige bedrevs som skyddsjakt med begränsat kommersiellt intresse. En grundläggande princip i WTO:s regelverk är att medlemmarna inte får behandla inhemska produkter och importerade produkter olika.

Det är viktigt att påpeka att det inte har riktats någon kritik från EU-håll mot skyddsjakten som sådan, vilken är en nationell angelägenhet. Skyddsjakten ger dessutom forskningen och miljöövervakningen viktiga fakta när det gäller bland annat Östersjöns miljötillstånd och vad sälarna äter. De som skickar in hela eller delar av skjutna sälar kan få ersättning för detta.

Prot. 2019/20:11  
27 september

-----  
Svar på  
interpellationer

Frågan om handel med sälprodukter har behandlats flera gånger i näringsutskottet, senast i betänkande 2017/18:NU11. Näringsutskottet avstyrkte då den aktuella motionen i berörd del och anförde i sitt ställningstagande bland annat att det finns ett stort motstånd mot säljakt inom EU, att frågan har spelat ut sin roll i närtid och att möjligheterna att i nuläget driva frågan bedömdes som mycket små. Miljö- och jordbruksutskottet lyfte fram detta i betänkande 2018/19:MJU9 och delade näringsutskottets bedömning.

Sverige måste rätta sig efter gällande lagstiftning och är således förhindrat enligt EU-rättens nuvarande utformning att sälja sälprodukter inom EU. Regeringen instämmer i utskottets bedömning att möjligheterna att i nuläget driva frågan är mycket små.

Anf. 11 RUNAR FILPER (SD):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret på interpellationen!

Jag har förstått regeringens syn på frågan, och inte minst fick jag ett liknande svar tidigare på en skriftlig fråga som jag ställde här i våras. Men antalet sälar i södra Sverige har ökat dramatiskt, och detta märks för kustfiskarna, som blir allt färre. Förutom att sälen konkurrerar med yrkesfiskarna sprider den så kallad sälmask till torsken, vilket i sig har visat sig vara ett otyg.

Sveriges Fiskares Producentorganisation vill att EU-förbudet mot att handla med sälprodukter ska rivas upp så att fler ska vilja jaga säl, men det saknas incitament för att nå upp till kvoterna för skyddsjakt, som i sig är bra. Det ska skjutas 1 500 gråsälar, 305 vikare och 440 knobbsälar, men när man inte får någon lön för mödan är det svårt att känna entusiasm för att jaga.

Att riksdagen gav regeringen i uppdrag att införa licensjakt på säl och att regeringen nu har hörsammat detta och äntligen kommit dithän är jättebra, men frågan är om det är tillräckligt. Enligt internationella regler är det, som vi vet, förbjudet att sälja sälens kött eller päls. Det är därför jag har ställt denna interpellation.

Förbudet infördes för att skydda sälarna mot tjuvjakt, men nu när Sverige ska införa licensjakt borde förbudet ses över och i förlängningen tas bort. Att sälarnas kött och päls inte får säljas kan medföra att säljägare inte tar hand om kropparna från de skjutna sälarna, som sjunker till botten. Det blir ganska svårt, och man har inga incitament för att ta till vara dem. Detta är också en etisk fråga. Att skjuta djur utan att ta till vara kroppen är inte försvarbart och inte god viltvård över huvud taget.

Troligtvis kommer det att krävas andra stimulansåtgärder om vi ska lyckas minska sälbestånden. Vi måste skjuta tusentals fler sälar än i dag om det ska göra någon skillnad. Det handlar om självförsörjningsgrad av livsmedel med fisk från havet. Vi ser nu att röster höjs för denna fråga. Det finns ett stort intresse för den, och det kan inte vara omöjligt att förändra detta om man bara vill.

Att skjuta djur utan att ta till vara kroppen är som sagt inte försvarbart och inte god viltvård. Historiskt sett har kött, skinn och fett varit en handelsvara. Norrbotten har lyft upp frågan vidare inom regionnätverket Östersjökommissionen, där regioner runt Östersjön samlas. Anledningen är att man hoppas kunna få ett större gensvar från EU om det hela kommer via regionsamverkan. Även Jägareförbundet lovordar initiativet.

Det är som sagt bra att licensjakt nu införts, men det kommer knappast att bli lättare att uppnå den avskjutning som skyddsjakterna misslyckats med då incitament saknas för att ge sig ut på jakt. Framför allt måste det skjutas betydligt fler.

Hur tänker regeringen agera här? Anser statsrådet att licensjakten kan bidra till att frågan om handel med sälprodukter åter kan väckas på EU-nivå?

Anf. 12 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Herr talman! Tack, Runar Filper, för att du lyfter upp denna viktiga fråga!

Jag håller med om mycket av den problembeskrivning som interpellanten ger uttryck för. Vi har problem med stora och växande sälpopulationer som orsakar skador på både redskap och fiskar och sprider parasiter, och detta är skälet till de omfattande tal vi haft för skyddsjakt. Det är också skälet till att vi, inte minst i ljuset av rapporten från Ices om hur dåligt torsken i Östersjön mår, fattade beslut om och gick vidare med förslag om licensjakt, som kommer att införas från och med den 29 november i år.

Detta är viktiga steg i syfte att få till en ordnad förvaltning också på detta område. Jag kan absolut se problematiken som uppstår när det gäller de åtgärder som vi vidtar för att förmå jägare att vara intresserade av att skjuta säl. Det är dessutom inte helt enkelt att skjuta säl, utan det krävs duktiga jägare för att över huvud taget kunna åstadkomma det. Detta är en problematik som vi kommer att behöva hantera framgent.

När det gäller steget därifrån till att aktivt driva frågan om undantag i EU i nuläget gör jag dock bedömningen att frågan är för tidigt väckt. Min bild, givetvis utifrån att vi bevakar frågan kontinuerligt, är att motståndet mot detta i EU-kretsar är stort. Det finns inget ifrågasättande av att vi har skyddsjakt eller hur vi hanterar dessa frågor nationellt, men när det kommer till handelsfrågorna är motståndet kompakt, skulle jag vilja säga. Sverige och Finland står ganska ensamma i sin position här.

Vi väljer, trots detta, att rapportera in effekterna av att vi inte kan hantera dessa frågor. Jordbruksverket gör sammanställningar och rapporterar in till EU kontinuerligt för att hela tiden visa på det som vi, precis som interpellanten, tycker är ett dåligt sätt att hantera frågan. Men det pågår inga regelrätta förhandlingar, för vi har inte kunnat identifiera några nya vänner på detta område så här långt.

Frågan kompliceras av skälet till att det svenska och finska undantag som vi hade mellan 2009 och 2015 försvann, nämligen att Norge och Kanada väckte en tvisteförhandling inom ramen för WTO. Det innebär att vi blev av med vårt undantag, för vi förlorade tvisteförhandlingen.

WTO är för Sverige ett ohyggligt viktigt organ. Vi är ett litet handelsberoende land som är helt beroende av att det finns en fungerande tvistlösningsorganisation i världen. Vi är djupt oroade över utvecklingen på andra sätt för WTO och att de inte fullt ut respekteras av alla länder och fråntas verktyg. Att Sverige skulle obstruera mot WTO är därför för mig helt främmande.

I nuläget är min bedömning att vi vidtar alla nationella åtgärder vi kan. Vi bedriver ett påverkansarbete såtillvida att vi ständigt informerar om hur

utvecklingen ser ut och vad vi tycker om frågan, men jag har inte identifierat någon framkomlig väg att försöka lyfta upp frågan på ett aktivt sätt på EU-nivå.

Anf. 13 RUNAR FILPER (SD):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Vi ser i dag kritiskt låga nivåer på siklöja i Bottenviken. En stor anledning till att bestånden har minskat är säl som där tar upp till åtta gånger mer än vad fisket gör. Här handlar det inte bara om gråsäl, alltså den säl som nu får jagas genom licensjakt. Nej, här handlar det framför allt om vår minsta säl – vikaren – som man har stora problem med uppe i norra Västerbotten.

Vilket problem anser ni att det är att det finns fler sälar än bara gråsälen som ställer till skador? Vilket ekosystem vill man ha i Bottenviken? Vill man ha ett fiske, eller vill man ha säl? Om det är fiske man vill ha måste sälpopulationen förvaltas på ett annat sätt än i dag. Det är uppenbart.

En sänkning av fiskekvoten kan få stora konsekvenser för kustfisket i Norrbotten. En stor del av kustfiskarnas årsinkomst kommer från försäljning av Kalixlöjrommen. Om kvoten sänks med 80 procent, som forskare från SLU föreslår, är produkten mycket hotad. Siklöjans nedgång kan medföra att den kända Kalixlöjrommen försvinner från marknaden. Det var den löjrom som först av alla certifierades.

Licensjakt på gråsäl i Östersjön är som sagt bra, inte minst för exempelvis torsken. Men forskare hävdar att behovet är ännu större i Skagerrak, eftersom torsken är ännu mer hotad där. Därför vill forskare och fiskare på västkusten att licensjakt införs även på knobbsäl. Syftet är att man vill försöka rädda det hårt ansatta torskbeståndet. Bedömningen är att knobbsälar åter 15 000 ton fisk i Skagerrak och Kattegatt på ett år. År 2002 rörde det sig om ca 5 000 ton.

De senaste årens ökning av sälarnas konsumtion är ett allvarligt hot mot torsken. Därför vill fiskare och forskare att licensjakt ska kunna införas även längs den svenska västkusten, främst längs Bohuskusten.

I Norge har man en helt annan politik vad gäller detta. Där har man bestämt att det inte får finnas mer än 10 000 sälar längs hela den norska kusten. Det är ungefär så många knobbsälar som det finns vid Bohuskusten.

Grannparken till Koster är nationalparken Hvaler på den norska sidan. Där ökas avskjutningen, medan sälarna är skyddade på den svenska sidan.

Har regeringen i åtanke att förändra jaktförordningen gällande knobbsälen för att möjliggöra licensjakt även på västkusten och gällande vikaren i Bottenviken i norra Västerbotten och på den finska sidan? Tror statsrådet ändå inte att den svenska regeringen har stora möjligheter att få undantag från handelsförbudet i fråga om detta om man nu går på offensiven och driver frågan ordentligt i EU? Det tror åtminstone många forskare. Och varför är man så duktig i Norge men inte i Sverige på viltvård i fråga om sälarnas påverkan på fångster och så vidare?

Anf. 14 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Herr talman! Jag tackar för följdfrågorna och det utvecklade resonemanget i fråga om denna interpellation.

Det är mycket bra att det finns ivriga politiker som vill gå långt och gå fort fram. I någon mening är det det som driver utvecklingen av politiken

framåt. Samtidigt behöver vi ha pragmatiska politiker som funderar på tajmning och på avvägningar mellan olika intressen och olika storheter och försöker fatta avvägda beslut.

När det gäller den senare delen av Runar Filpers anförande kan jag konstatera att han lyfte fram många olika delar när det gäller både olika fiskar och olika sålsorter. Jag kommer inte att gå igenom alla och ge svar på var och en av dem, eftersom tiden inte medger det.

Rent generellt och övergripande kan jag konstatera att vi förhandlar om svensk fiskepolitik. Men vi gör inte det nationellt, utan vi gör det inom ramen för Baltfish och inom ramen för EU. Vi går just nu in i en period då vi ska börja förhandla om fiskekvoter för nästa år. Det arbetet påbörjas i oktober. För Sveriges del har det varit ohyggligt viktigt att vi kan lita på samlade vetenskapliga bedömningar för att fastställa dem. Jag tror inte att politiken är väl skickad att fastställa fiskekvoter.

Då är det väldigt viktigt att medlemsstaterna har ett förtroende för det som är det vetenskapliga rådet, alltså Ices. Sverige har generellt sett stått bakom det som har varit Ices råd när det gäller kvoter. I förhandlingsrundor blir det dock sällan exakt Ices rekommendationer som blir utslaget på totalen.

Men med detta sagt, alltså att vi står bakom och stöder dem, är det klart att vi också lyssnar på synpunkter som kommer in från den svenska näringen om att man av olika skäl inte delar dessa råd. Runar Filper lyfte fram något exempel på frågor som finns i den svenska debatten som vi tittar på, som vi lyssnar in och som vi försöker värdera inför att vi ska ha en förhandlingsrunda.

Runar Filper lyfte också fram det beslut som har tagits om licensjakt kopplad till gråsäl. Det är gråsälen som är identifierad som det mest akuta problemet att hantera givet det som var utgångsläget för beslutet, nämligen Ices rapport om tillståndet för torsken i Östersjön. Då är det gråsälen som är det stora bekymret. Men jag är mycket mån om att vi ska ha en god förvaltning av alla viltbestånd i Sverige, alltså oavsett om vi talar om säl eller andra sorters djur. Det är en grannlaga uppgift som måste tas mycket seriöst. Det tar ibland tid att komma fram till vad som är en rimlig avvägning.

Jag tycker att det är bra att det har tagits ett steg som innebär att vi nu faktiskt diskuterar licensjakt som ett alternativ till bara skydds jakt när det gäller de olika sälarterna. Att vi inte har licensjakt betyder dock inte att man inte jagar på de andra sorterna, som ledamoten förträffligt redogjorde för i sin interpellation. Vi har fortfarande skydds jakt som instrument när det gäller knubbsäl och vikare. Vikare anses inte ha gynnsam bevarandestatus på det sätt som de andra arterna numera har i Sverige. Det gör att den frågan är betydligt mer komplicerad.

Min ambition är att man ska ha en fortsatt god dialog med näringen, med forskningen och med andra berörda för att säkerställa en god viltvårdsförvaltning över tid.

Anf. 15 RUNAR FILPER (SD):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Vi tar också stor hänsyn till både näring och forskning. Som jag sa är det flera forskare som har hävdat att vi måste få större incitament för att kunna jaga säl, eftersom många tusen fler än i dag behöver skjutas.

Runt om i landet höjs nu röster mot EU:s förbud mot handel med sälprodukter. Det är ett faktum. Förbudet är märkligt och verkar vara följden av ett slags politiskt spel.

Sedan 2015 råder det alltså totalförbud mot handel med sälprodukter, vilket statsrådet har redogjort för. EU-reglerna gör undantag för vissa inuitsamhällen och ursprungsbefolkningar. Men en svensk säljägare får inte sälja någonting från sälen. Det är ett märkligt förbud. Att skjuta djur utan att ta till vara kroppen är inte försvarbart och inte god viltvård. Historiskt sett har skinn, päls, kött och fett varit en handelsvara. Sälkött kan också vara en gastronomisk upplevelse om det tillagas på rätt sätt.

Lokala politiker och jägarföreträdare kämpar för att riva upp handelsförbudet. Så är det. Intresset hos jägare att gå ut och skjuta en säl som man inte får ta till vara kan inte vara alltför entusiasmerande. Om inte licensjakten, som träder i kraft den 29 november i år, faller väl ut och om inte avskjutningen ökar nämnvärt jämfört med tidigare skydds jakt måste det till incitament. Det förstår vem som helst.

Ett hävande av handelsförbud kan dock ta många år att verkställa. Det är vi medvetna om. Skulle en ersättning per skjutna säl kunna vara ett sätt att locka fler att jaga? Förr kallades det skottpengar. Det förordas faktiskt av både forskare och säljägare. Tusentals fler sälar behöver skjutas runt om i Sverige om det ska få någon effekt. Men denna skydds jakt är inte så enkel som att bara gå ut och skjuta en säl. Det får bara göras 200 meter från den plats där man fiskar och där redskap eller fångster har förstörts. Det gör det mycket mer komplicerat än vad det låter.

Kan statsrådet svara på hur säljakten ska kunna nå önskvärd effekt utan dessa nämnda incitament?

Anf. 16 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Herr talman! För att det inte ska finnas några oklarheter kring det vill jag först understryka att jag anser att frågan om att möjliggöra kommersialisering av sälprodukter är viktig. Däremot ser jag problem med att hantera frågan på ett sådant sätt att man i nuläget driver den i EU som stor, och det är för att vi i någon mening gör det hela tiden. Vi har en ständig inrapportering av hur vi ser på frågan, vilka effekter vi bedömer att vi ser och så vidare. Så här långt gör vi inte bedömningen att det finns fler länder som är beredda att gå Sverige till mötes på den här punkten. Frågan kompliceras även av att WTO har synpunkter i frågan.

Samtidigt behöver vi, precis som ledamoten säger, jobba med incitament. Vi kommer att behöva jobba med kunskaphöjning när det gäller jägare, för att de över huvud taget ska kunna skjuta sälar. Vi kommer att behöva jobba med andra typer av incitament när det gäller hur man tar till vara kött, päls och fett för eget bruk i första läget, annars går den kunskapen förlorad. Det är också fullt möjligt att ta vara på detta – ibland i debatten kan det låta som att man över huvud taget inte får äta köttet, och så är inte fallet. Man får ta hand om det för eget bruk. Redan i dag finns också möjlighet att få ersättning för sälkött; mellan 600 och 2 630 kronor kan man få om man lämnar in sina sälar. Detta tror jag dock är ganska okänt.

Jag tror alltså att vi gemensamt har ett stort ansvar att jobba med att både beskriva de problem som finns på området och vara konstruktiva i att försöka hitta lösningar som ger praktiska vägar framåt. Vi behöver även jobba med att sprida kunskap om det som trots allt är möjligt här och nu.

Prot. 2019/20:11  
27 september  
-----

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

#### § 4 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 26 september*

##### **2019/20:18 Beställansvar utan verkan**

av *Thomas Morell* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

##### **2019/20:19 Återupprättade relationer mellan Sverige och Israel**

av *Lars Adaktusson* (KD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

#### § 5 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 26 september*

##### **2019/20:52 Stoppade arbeten inom järnvägssektorn**

av *Patrik Jönsson* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

##### **2019/20:53 Kompetensflykt inom järnvägssektorn**

av *Patrik Jönsson* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

##### **2019/20:54 Brister i trafikmiljön**

av *Thomas Morell* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

##### **2019/20:55 Missbruk av attfallsreglerna**

av *Erik Ottoson* (M)

till statsrådet Per Bolund (MP)

##### **2019/20:56 Bolagsverket**

av *Tobias Andersson* (SD)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

##### **2019/20:57 Konkurrensverket**

av *Tobias Andersson* (SD)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

##### **2019/20:58 Rättvis behandling av Universeum och andra kunskapscentrum**

av *Robert Hannah* (L)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

Prot. 2019/20:11  
27 september  
-----

**2019/20:59 Finansieringen av den nya så kallade vårdmomsen**  
av *Lars-Arne Staxäng* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

**2019/20:60 Vårdmomsen och januariöverenskommelsen**

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

§ 6 Kammaren åtskildes kl. 9.52.

Sammanträdet leddes av talmannen.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

*/Olof Pilo*



<b>§ 1 Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Svar på interpellation 2019/20:6 om Transportstyrelsens besked om husbilsskatt .....</b>	<b>1</b>
Anf. 1 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	1
Anf. 2 JAN ERICSON (M) .....	1
Anf. 3 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M) .....	3
Anf. 4 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	4
Anf. 5 JAN ERICSON (M) .....	5
Anf. 6 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M) .....	6
Anf. 7 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	6
Anf. 8 JAN ERICSON (M) .....	8
Anf. 9 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) .....	8
<b>§ 3 Svar på interpellation 2018/19:274 om försäljning av sälprodukter .....</b>	<b>9</b>
Anf. 10 Statsrådet JENNIE NILSSON (S) .....	9
Anf. 11 RUNAR FILPER (SD) .....	10
Anf. 12 Statsrådet JENNIE NILSSON (S) .....	11
Anf. 13 RUNAR FILPER (SD) .....	12
Anf. 14 Statsrådet JENNIE NILSSON (S) .....	12
Anf. 15 RUNAR FILPER (SD) .....	13
Anf. 16 Statsrådet JENNIE NILSSON (S) .....	14
<b>§ 4 Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>15</b>
<b>§ 5 Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>15</b>
<b>§ 6 Kammaren åtskildes kl. 9.52 .....</b>	<b>16</b>