

Tisdagen den 1 december

Kl. 13.00–15.52
18.00–18.22

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 10 november justerades.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Vänsterpartiets riksdagsgrupp anmält Elin Segerlind som suppleant i Nordiska rådets svenska delegation.

Andre vice talmannen förklarade vald till

suppleant i Nordiska rådets svenska delegation
Elin Segerlind (V)

§ 3 Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 3 december kl. 14.00*.

§ 4 Meddelande om återrapportering från Europeiska rådets möte den 10–11 december

Andre vice talmannen meddelade att *tisdagen den 15 december kl. 13.00* skulle återrapportering från Europeiska rådets möte den 10–11 december äga rum.

§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2020/21:11 för torsdagen den 19 november från socialförsäkringsutskottet och
prot. 2020/21:8 för tisdagen den 17 november från trafikutskottet.

§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:149

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:149 Privatekonomi i skolans undervisning
av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 11 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 30 november 2020

Utbildningsdepartementet

Anna Ekström

Interpellation 2020/21:157

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:157 En undersökning bland personer som identifierar sig som muslimer
av Ludvig Aspling (SD)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 7 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är fördröjning i beredningen som pågår.

Stockholm den 26 november 2020

Arbetsmarknadsdepartementet

Åsa Lindhagen

Interpellation 2020/21:170

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:170 Kapacitetsbrist i Skåne och övriga Sverige
av Lars Hjälmered (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 8 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 30 november 2020

Infrastrukturdepartementet

Anders Ygeman (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:175

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:175 Omsättningen på rektorer
av Kristina Axén Olin (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 11 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 30 november 2020

Utbildningsdepartementet

Anna Ekström

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:178 Utökad fordonsvikt för lätta lastbilar
av Jens Holm (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 11 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 30 november 2020

Infrastrukturdepartementet

Tomas Eneroth (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:179

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:179 Transporteffektivitet och klimatmålet 2030
av Jessica Thunander (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 11 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 30 november 2020

Infrastrukturdepartementet

Tomas Eneroth (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:184

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:184 Det ökade antalet skjutningar i samhället
av Thomas Morell (SD)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 11 december.

Stockholm den 27 november 2020

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Jenny Kvarnholt

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:188

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:188 Problem kring samordningsnummer
av Sofia Westergren (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 11 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 27 november 2020
Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Johan Ndure
Departementsråd

Interpellation 2020/21:189

Till riksdagen
Interpellation 2020/21:189 Förstärkning av Tullverket
av Kjell Jansson (M)
Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 11 december 2020.
Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 27 november 2020
Finansdepartementet
Magdalena Andersson (S)
Enligt uppdrag
Johan Ndure
Departementsråd

Interpellation 2020/21:191

Till riksdagen
Interpellation 2020/21:191 Åtgärder mot nedskräpning
av Jessica Rosencrantz (M)
Frågan kommer att besvaras fredagen den 29 januari 2021. Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.
Stockholm den 26 november 2020
Miljödepartementet
Isabella Lövin (MP)
Enligt uppdrag
Egon Abresparr
Expeditionschef

Interpellation 2020/21:192

Till riksdagen
Interpellation 2020/21:192 Hot mot förtroendevalda
av Thomas Morell (SD)
Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.
Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade arrangemang.
Interpellationen kommer att besvaras den 11 december.
Stockholm den 27 november 2020
Justitiedepartementet
Morgan Johansson (S)
Enligt uppdrag
Jenny Kvarnholt
Expeditionschef

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Konstitutionsutskottets betänkande
2020/21:KU1 Utgiftsområde 1 Rikets styrelse

Skatteutskottets betänkanden
2020/21:SkU1 Utgiftsområde 3 Skatt, tull och exekution
2020/21:SkU7 Omvänd skattskyldighet vid omsättning av vissa varor
2020/21:SkU13 Pausad BNP-indexering för drivmedel
2020/21:SkU14 Skattereduktion för förvärvsinkomster och utvidgad tidsgräns för expertskatt

Civilutskottets betänkanden
2020/21:CU4 Revision av det enhetliga elektroniska rapporteringsformatet
2020/21:CU5 Förlängning av de tillfälliga åtgärderna för att underlätta genomförandet av bolags- och föreningsstämmor
2020/21:CU1 Utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik

Utrikesutskottets betänkande
2020/21:UU1 Utgiftsområde 5 Internationell samverkan

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:150 om krisstöd till handelsbolag

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Edward Riedl menar att handelsbolag och kommanditbolag hamnat i kläm när de ekonomiska krisstöden har tagits fram. Edward Riedl har därför frågat finansministern om hon delar denna problembild och dess allvar, och hur ministern i så fall vill lösa detta.

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

Fru talman! Det är en väldigt ansträngande situation för landets företagare att driva sin verksamhet under de svåra omständigheter som den pågående pandemin har gett upphov till, särskilt när man driver en verksamhet där människor ska ha med människor att göra.

Regeringen har infört flera åtgärder för att underlätta för företagare med anledning av den pågående pandemin. Omställningsstöd baserat på minskad omsättning, tillfällig rabatt för fasta hyreskostnader i vissa branscher, utökad avsättning till periodiseringsfond, tillfälligt sänkta egenavgifter och anstånd med skatteinbetalningar är stödåtgärder som handelsbolag och delägare i handelsbolag har kunnat ta del av. Handelsbolag kan liksom alla andra företagsformer söka dessa stöd.

Den tredje vanligaste juridiska formen bland sökande av omställningsstöd var just handelsbolag. Cirka 1 000 handelsbolag ansökte om omställningsstöd för mars och april, vilket utgör 6 procent av alla handelsbolag som har minst 250 000 kronor i omsättning och är registrerade för F-skatt.

Inga företagsformer är uteslutna från stödet vid korttidsarbete, men i likhet med enskilda näringsidkare kan delägare i handelsbolag inte vara

anställda i bolaget. Det innebär att fysiska delägare i ett handelsbolag inte kan få stöd för korttidsarbete. Har handelsbolaget anställda kan dock de anställda omfattas av stödet.

Därför har regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna föreslagit ett nytt stöd till handelsbolag med minst en fysisk delägare.

Stödet till handelsbolag kommer att utformas med utgångspunkt i reglerna för omsättningsstödet för enskilda näringsidkare. Stödet följer perioderna i omsättningsstödet och ska avräknas mot andra stöd. Regeringen kommer i närtid att återkomma med den detaljerade utformningen.

Anf. 2 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Denna interpellation är i någon bemärkelse överspelad – tack och lov, kan jag säga. Jag återkommer till det.

Den 17 november lade vi moderater, tillsammans med Kristdemokraterna, fram ett utskottsinitiativ i finansutskottet med syfte att få fram ett krisstöd till handelsbolag och kommanditbolag som ännu inte fått samma krisstöd som andra företagsformer.

Jag skrev denna interpellation till ministern, eftersom jag vet att regeringen under denna kris jobbat väldigt långsamt med de tidigare krisstöden. När Moderaterna har lagt fram förslag har regeringen jobbat mycket långsamt. Därför var detta ett sätt att direkt sätta tryck i frågan.

Den 17 juni presenterade Moderaterna ett förslag med stöd till de enskilda näringsidkarna. Strax därefter gav en enig riksdag denna regering i uppdrag att mycket skyndsamt återkomma med ett stöd för de enskilda näringsidkarna.

Fru talman! Denna regering valde dessvärre att gå på semester. Det var först i augusti, efter flera påstötningar från Moderaterna, som vi till slut konstaterade att vi, om regeringen inte vill delta i arbetet, skulle göra detta direkt i Sveriges riksdag. Då kom regeringen tillbaka och gjorde sitt jobb, det vill säga att göra det som denna riksdag har sagt att regeringen borde göra. Detta gjorde regeringen högst motvilligt, som jag kan tolka det.

När denna lagstiftning togs fram – det är därför som jag rekapitulerar på detta sätt – var det åtminstone en av remissinstanserna som konstaterade att både handelsbolagen och kommanditbolagen även med denna lagstiftning riskerar att hamna utanför. Regeringen lade trots detta fram det lagförslag som sedan kom på bordet, gällande de enskilda näringsidkarna, utifrån det som riksdagen hade beställt.

Då lade vi tillsammans med Kristdemokraterna, som jag beskrev från början, fram ett utskottsinitiativ i finansutskottet. En vecka senare, den 26 november, gick regeringen ut och sa att man kunde tänka sig att göra detta. Det var ju bra.

Men min interpellation skrevs i detta vakuum. I vetskapen om att det tog nästan tio månader från att pandemin började tills de enskilda näringsidkarna fick sina stöd valde vi att vara lite proaktiva. Därav denna debatt i dag.

Min fråga var om ministern delar problembilden och allvaret. Jag kan konstatera att regeringen har gjort det, eftersom man gick oss till mötes i detta.

Fru talman! Ministern skriver i sitt svar: ”Därför har regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna föreslagit ett nytt stöd till handelsbolag med minst en fysisk delägare.”

Fru talman! Inte var det väl regeringen som tog fram förslaget till detta stöd? Man kan nästa tolka det så när man läser detta. Det var snarare så att regeringen och samarbetspartierna gick med på det utskottsinitiativ som lades fram i finansutskottet. Det viktiga är att stödet nu kommer att komma på plats. Frågan är egentligen avgjord. Men skulle ministern åtminstone kunna svara på min fråga? Är det verkligen ministrarnas uppfattning att det var regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna som tog initiativ till detta stöd?

Anf. 3 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Utan tvivel har vi sedan i början av mars befunnit oss i en mycket besvärlig situation – besvärlig och dödlig. Vi har sett att ett stort antal människor har fått sätta livet till i denna pandemi efter att ha drabbats av ett virus som sprids över världen och också i vårt land. Tusentals människor har mist livet på grund av detta. Vi har hundratusentals människor som har drabbats, varav en hel del också har behövt sjukhusvård.

Fru talman! Utöver det mänskliga lidandet och den sorg som många anhöriga har drabbats av efter att älskade har gått bort har vi sett en mycket stor påverkan på jobb, sysselsättning och företagande i vårt land. Vi har sett konkurser, och vi har sett ytterligare tiotusentals – ja, uppemot hundra tusen – människor bli arbetslösa. Detta är en kris som ingen av oss har sett tidigare. Vi har haft finansiella kriser, sysselsättningskriser med mera, men den bredd och den djup som den här krisen har drabbat inte bara Sverige utan i princip hela världen med har nog ingen av oss någonsin sett.

Mot den bakgrunden, fru talman, har denna regering från första stund jobbat intensivt. Vi kommer att fortsätta göra det inte bara för att möta hotet mot liv och stävja smittan så att människor inte behöver lida i onödan utan naturligtvis också för att mildra effekterna för jobb och företagande i vårt land. Det har inneburit att vi under de senaste nio månaderna har lagt fram över dussinet tilläggsbudgetar, på ett sätt som ingen regering någonsin har gjort tidigare. Vi har lagt fram stödåtgärder till en omfattning av flera hundra miljarder av skattebetalarnas pengar, fru talman. De pengarna har vi tillgängliggjort just för att se till att så långt det är möjligt mildra effekterna för jobb och företagande.

Vi har gjort detta för att vi behöver stå tillsammans i ett väldigt besvärligt läge. Jag hade gärna önskat att jag i september, oktober, november eller december hade kunnat säga: ”Nu behöver vi inte göra så mycket mer.” Men så ser det ju inte ut, utan vi är fortfarande i ett väldigt besvärligt läge. Därför fortsätter regeringen att jobba intensivt och har bara under den gångna månaden presenterat ett stort antal åtgärder för att fortsätta stötta vårt näringsliv. Det handlar om att förlänga en del av de innevarande programmen – och skruva i dem, eftersom det har visat sig att de inte har träffat alla de grupper vi vill att de ska träffa – men naturligtvis också om att utöka dem, för vi är som sagt i ett väldigt besvärligt läge.

Fru talman! Man kan som politiskt parti, som riksdag och som regering välja att under denna allvariga stund fundera på hur man på bästa sätt kan plocka kortsiktiga partipolitiska poänger – eller också kan man tänka: Den här situationen är mycket allvarig, så låt oss lägga partipolitiken åt sidan

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

och i stället hjälpas åt. Låt oss se till att göra vårt bästa och vårt yttersta, inte utifrån att någon av oss i grund och botten tror att det går att radera ut alla de negativa effekter som den här pandemin för med sig utan utifrån att vi tillsammans ska göra vårt yttersta för att mildra effekterna.

Jag är den förste att säga att det inte går att lova något även om vi gör vårt yttersta, fru talman. Varken som opposition – i alla fall om man agerar som ansvarstagande opposition – eller i regeringsställning går det att lova att ingen kommer att bli negativt drabbad under den här pandemin eller att alla lösningar vi får på plats är perfekta från första sekund. Jag tror att alla begriper att det omöjligen kan vara så, vare sig i vårt land eller i något annat land som har drabbats hårt under pandemin.

Fru talman! Ja, vi gör förändringar, och vi kommer att fortsätta göra förändringar. Vi kommer att fortsätta jobba intensivt och se till att med de gemensamma resurserna, som ju ska räcka till mycket, mildra effekterna på jobb och företagande i vårt land. Jag välkomnar också Moderaterna i det arbetet.

Anf. 4 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Till att börja med delar jag ministrernas bild av den allvarliga kris vi befinner oss i. Jag tror att alla vi som sitter i denna riksdag, och även regeringen, delar problembilden. Men det är inte det som är min fråga, fru talman.

Jag delar också ministrernas bild att det inte är tid att vara småaktig och ta politiska poänger som enskilt parti eller som regering. Därför är det nästan pinsamt med en regeringsföreträdare som står och säger det ena men ändå gör det andra, fru talman. I det här fallet är det nämligen så att regeringen konsekvent försöker smita undan ansvaret vad gäller smittspridningen. Det gäller inte den minister som står här i dag, men det gäller hans ministerkollegor och den regering han sitter i.

När det gäller smittspridningen har Sverige varit bland de sämsta i hela västvärlden på att hantera den. Det regeringen gör är att försöka skylla detta på sjukvårdsregionerna och sjukvårdspersonalen – att de inte har gjort tillräckligt och inte har gjort sitt. Man försöker gömma sig bakom statliga tjänstemän i stället för att ta det ansvar som en regering bör ta. Det är inte enskilda statliga tjänstepersoner som är ansvariga, utan det är alltid regeringen. Ändå har man skickat fram statliga tjänstemän att kommunicera detta.

Jag frågade om de ekonomiska krisstöden, fru talman. Ni som lyssnar på debatten märker ju att ministern väldigt smidigt försöker undvika att svara på den fråga som jag väldigt konkret och enkelt ställde, och jag ska för enkelhetens skull ställa den igen senare.

När det gäller de ekonomiska krisstöden har den här regeringen tagit till sig av det som Moderaterna har lagt fram, och det är bra. Det kritiserar jag inte; det är bara att det ibland har tagit väldigt lång tid att ta till sig förslagen. När det gäller att plocka politiska poänger har den här regeringen döpt om de stöd som Moderaterna lägger fram. Det har varit ett småaktigt bidrag i detta. En del saker har man fördröjt, med stora negativa konsekvenser, och en del stöd har man döpt om. Vårt omsättningsstöd blev omställningsstöd, till exempel, och det är ju svårt att förklara på annat sätt än att regeringen konstant försöker ta åt sig äran för saker den inte gör. Det

är småaktigt, fru talman, och en regering bör vara bättre än så. Det är min poäng.

Jag delar dock den bild ministern har av att det inte är tid för politiskt käbbel och småaktigheter. Därför bör den här regeringen sluta upp med det snarast och inte fortsätta hålla på så. Vill ministern bidra till det, fru talman och ni som lyssnar, kan han svara på den fråga jag ställde i mitt förra inlägg. Den är mycket enkel, och den går att besvara med ja eller nej – om man *vill* ställa sig över partikäbbel, vilket ministern nyss uttryckte att han vill.

Fru talman! Är det ministrarnas uppfattning att det var regeringen, Centerpartiet och Liberalerna som lade fram förslaget om stöd till handelsbolag och kommanditibolag, eller var det så att det var Moderaterna och Kristdemokraterna som tog initiativ till detta i finansutskottet och att regeringen en vecka senare gick med på det? Det är en mycket enkel fråga som går att besvara med ja eller nej.

Nu har ministern möjligheten att ställa sig över det partipolitiska käbbel som han nyss sa sig avsky och besvara frågan med ja eller nej, fru talman. Det är väldigt enkelt, och det går dessutom att följa i protokollen från finansutskottet. Återigen, fru talman: Är det ministrarnas uppfattning att det var regeringen som tog fram det här stödet, eller var det Moderaterna och Kristdemokraterna som tog det initiativet i finansutskottet?

Anf. 5 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Jag vill bara påminna ledamoten om att vi fortfarande, vilket ledamoten naturligtvis är väl medveten om, är mitt i denna pandemi. Den är på intet sätt över.

Det är dessutom en pandemi som när den slog mot inte bara vårt land utan mot många av de europeiska länderna gjorde det under stor osäkerhet – så pass stor osäkerhet att delar av Europa stängde. Inte ens den inre marknaden med fri rörlighet för varor och tjänster, eller för den delen för människor, fungerade. Det gav i sin tur en påverkan på vårt näringsliv på ett sätt som ingen av oss någonsin har varit med om. Fabriker i vårt land var tvungna att stänga, inte för att de ville stänga utan för att varor inte kunde komma fram. Det gällde till exempel insatsvaror från Frankrike och Belgien, vilket gjorde att Volvos fabriker i Västsverige var tvungna att stänga.

Hundratusentals människor kunde då permitteras med hjälp av det korttidsstöd som vi införde ganska snabbt. Därutöver, fru talman, har vi fram till dags dato sjösatt ett tiotal olika stöd. Dessa stöd omfattar tillsammans flera hundra miljarder av skattebetalarnas pengar. Det har gått i en hastighet som ingen av oss någonsin har varit med om – därför att det har varit nödvändigt. Även om man jobbar snabbt och försöker jobba så snabbt det bara går finns det dock ett antal grundlagsenliga krav på hur en regering ska bereda ett ärende, oavsett om det gäller ett budgetärende eller ett lagförslag. Många av dessa stöd är nämligen olika typer av lagar, och då krävs det att man bereder dem på ett sätt som är i enlighet med konstitutionen. Det har vi naturligtvis gjort. Det gör att det finns en viss tidsutdräkt, även om detta har gått snabbare än någonsin tidigare.

Fru talman! Vi är i ett besvärligt läge. Man kan naturligtvis välja att höja tonen och försöka plocka partipolitiska poänger, eller också kan man komma med konstruktiva förslag. Vi har varit väldigt tydliga från allra

första början: Vi är beredda att lyssna på alla. Vi är beredda att lyssna därför att Sverige behöver det. Vi behöver stå tillsammans.

Fru talman! När ledamoten Edward Riedl säger att det har varit väldigt sent och väldigt slött – jag kommer inte ihåg den exakta ordalydelsen, men det går i praktiken ut på att allting har gått väldigt långsamt – ska de som lyssnar vara medvetna om att vi med skattebetalarnas pengar har genomfört ungefär dussinet olika budgetändringar under de senaste nio månaderna med direkta stöd på flera hundra miljarder som är tillgängliga för våra företag och löntagare. Därtill kommer ungefär 500 miljarder ytterligare i olika garantier, lån med mera för att se till att företag som är livskraftiga inte i onödan går i konkurs.

Fru talman! Vi kommer att fortsätta att jobba. Jag förstår faktiskt inte riktigt den fråga som upprepas av ledamoten. Det är precis som ledamoten själv läste upp; jag har ingen annan uppfattning än den jag uttryckte alldeles nyss.

Jag förstår den retoriska poängen, men bortom denna typ av politisk retorik, gräl och käbbel, fru talman, är det viktigt att vi gemensamt utvärderar allt som har gjorts under denna pandemi. Det är ju därför – för att vi ska kunna dra lärdom av det – vi har en kommission som följer arbetet inom sjukvården och äldreomsorgen och förhoppningsvis också de insatser vi gör för att rädda svenska jobb och svenska företag. Den typen av professionella utvärderingar tror jag att vi alla, oavsett om vi är moderater eller socialdemokrater eller om vi företräder något annat parti, har glädje av.

Anf. 6 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Till dem som lyssnar vill jag säga att det inte kommer att komma något svar. Vi har en regering som säger att den vill stå över partipolitiskt käbbel och att den vill vara konstruktiv, men det den gör i praktiken när det gäller smittspridningen är att försöka smita undan ansvaret och skylla på sjukvårdsregionerna och på den personal som jobbar och sliter och gör sitt allra yttersta för att ta hand om de mycket svårt sjuka människor som kommer in till våra sjukhus. Där försöker man att flytta över ansvaret fastän regeringen är ytterst ansvarig, fru talman.

I den andra delen är denna regering otroligt småaktig. Man döper om krisstöd som Moderaterna lägger fram på bordet och försöker att ta åt sig äran för det. Sedan erkänner man på inget sätt detta utan vägrar snarare att besvara en mycket enkel fråga, vilket man skulle kunna göra i detta.

Det är ingen retorisk poäng, fru talman, utan det är en enkel fråga till ministern: Är det så att det är Centerpartiet, Liberalerna och regeringen som har tagit fram detta förslag, eller var det faktiskt så att det var Moderaterna och Kristdemokraterna som lade fram detta som ett utskottsinitiativ i finansutskottet som ni sedan gick med på? Det här är ju ändå lite viktigt i historieber beskrivningen, och vill man ställa sig över partipolitiskt käbbel ska man inte försöka att lura människor att man gör saker som man faktiskt inte gör. Regeringen och ministern har ju möjligheten att ställa sig över det man säger sig vara emot, det vill säga käbbel och sådant.

Men jag tror inte, fru talman, att vi kommer att få möta den ministern och den regeringen. Den här regeringen och den här ministern har valt väg. Man tänker jobba på det sätt man har gjort, det vill säga smita från ansvar

och vara småaktig. Jag tycker att det är synd, fru talman, och jag tycker att regeringen borde jobba på ett annat sätt.

Prot. 2020/21:44
1 december

Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Den här ministern och den här regeringen kommer att fortsätta att jobba intensivt för att se till att begränsa smittan och rädda så många människoliv det bara går. Vi kommer att fortsätta att jobba med våra gemensamma resurser – med skattebetalarnas pengar – för att se till att mildra effekterna för jobb och företagande. Jag kan inte stå här och lova – det tror jag inte att någon av oss egentligen kan göra – att vi därmed kan radera ut alla negativa effekter av denna globala pandemi, men vi ska göra vårt bästa.

Vi gör det inte ensamma. Vi gör det tillsammans med näringslivet, tillsammans med fackföreningarna och tillsammans som land; det tror jag är det absolut bästa när man är i ett väldigt svårt läge.

Därutöver är det ju så, fru talman, att man professionellt ska utvärdera det man gör, inte nödvändigtvis för att peka finger åt varandra utan för att lära sig både av det bra som man har gjort och av de misstag som har gjorts och de brister som kan finnas. Vi kan ju vara ödmjuka och säga att ingen av oss någonsin har varit med om en global pandemi på det här sättet, och därför är det väldigt viktigt att göra en ordentlig och professionell utvärdering. Det är därför vi har en coronakommission som nu steg för steg går igenom arbetet och kommer med rapporter. Närmast kommer kommissionen med en rapport om äldreomsorgen, som ju är ett område som har drabbats hårt.

Fru talman! Vi är i ett besvärligt läge. Vi är ett rikt land med stora resurser. Det innebär att vi har kunnat och kommer att fortsätta kunna göra insatser. Det innebär dock inte att detta är obegränsat. Hade vi följt de faktiska förslagen från Moderaterna om att lägga 100 miljarder i månaden, som ju Moderaterna föreslog under våren, hade vi haft väldigt svårt att göra de insatser vi gör just nu.

Fru talman! Jag tycker att vi har all anledning att ta denna situation på allvar och fortsätta att jobba tillsammans i stället för att käbbla.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:156 om korttidspermittering och försenade utbetalningar

Anf. 8 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig om jag anser att det är rimligt att företag som sökt korttidspermittering på fem månader inte ens får besked av Tillväxtverket om huruvida de kan få stöd eller om jag avser att vidta några åtgärder för att ändra på detta.

Många företag och företagare har drabbats hårt ekonomiskt till följd av spridningen av det nya coronaviruset. För att mildra de ekonomiska konsekvenserna för jobb och företag har regeringen vidtagit en rad åtgärder. Stödet vid korttidsarbete är en viktig åtgärd för att förhindra att personal

Svar på
interpellationer

blir uppsagd och för att möjliggöra för företag att snabbt komma igen när läget vänder. Stödet har också kommit att användas i stor utsträckning.

Sedan den 7 april i år har Tillväxtverket beviljat drygt 71 300 ansökningar vilka omfattar drygt 582 000 anställda och 28,8 miljarder kronor.

Fru talman! På Tillväxtverket arbetar normalt cirka 450 personer. Sedan den 1 april har myndigheten anställt drygt 110 personer och lånat in ytterligare cirka 130 personer från andra myndigheter. För att möta söktrycket har myndigheten även prioriterat om arbetsuppgifter för befintlig personal, och myndigheten gör för närvarande ytterligare personalförstärkningar. Under oktober månad arbetade totalt cirka 340 personer med handläggning och kontroll av stödet för korttidspermittering på Tillväxtverket.

Stödet är delvis ett nytt system, som har införts snabbt och som har hjälpt många företag att kunna behålla personal under den rådande krisen. Samtidigt måste handläggningsarbetet få ta den tid som behövs för att granska och kontrollera alla ansökningar.

Näringsdepartementet för en tät dialog med Tillväxtverket och följer upp myndighetens hantering av stödet.

Anf. 9 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Precis som ministern beskrev är vi inne i ett mycket allvarligt läge med ökad smittspridning. Den hälso- och sjukvårdspersonal och omsorgspersonal som redan har dragit ett tungt lass kommer under jul- och nyårshelgerna sannolikt att få dra ett ännu mycket tyngre lass. Det väntar svåra prövningar för att klara att begränsa smittan.

Det som jag har frågat om här, fru talman, handlar också om hur pandemin slår mot den svenska ekonomin och framför allt mot de svenska jobben och företagen. Jag ställde två frågor till ministern. Såvitt jag kan bedöma – den som lyssnar får väl avgöra själv – valde han att inte bemöta eller besvara någon av dessa två frågor.

Jag frågade om det är rimligt att företag som sökt korttidspermittering kan få vänta flera månader på att få ett besked om huruvida de ens är berättigade till det här stödet eller inte. Problemet med detta är inte enbart den oro som företagarna känner, utan det handlar också om att de företag som chansar och hoppas att de ska få ta del av dessa stöd inte behöver sparka sin personal. Det var det vi från början ville – att personal inte ska bli av med sina jobb och att anställda inte ska förlora sin försörjning. Vi har ju sagt att staten ska ta en stor del av den här kostnaden om arbetsgivaren inte säger upp sin personal.

Problemet som uppstår ifall man får vänta för lång tid på svaret är att om företaget inte är berättigat till stödet väntar konkurs och alla jobb förloras på företaget. Därför är det här en mycket allvarlig fråga.

Fru talman! Det jag frågar ministern är om han tycker att det är rimligt att det är på det här sättet. Ministern beskriver bra hur det ser ut. Jag har ingen annan bild än att det är tufft för dem som gör de här prövningarna, och de gör givetvis så gott de kan. Men frågan är om mer behöver göras för att rädda just svenska jobb och företag.

Vi moderater lade den 7 april fram förslag om heltidspermittering, och regeringen gick med på delar av detta som blev korttidspermittering den 14 april, som jag kan se i mina anteckningar. Det gjorde att vi kunde få

detta viktiga stöd på plats, så att företag inte skulle behöva säga upp sin personal utan i stället kunna ha personalen kvar. Även om de hade förlorat delar och, för vissa företag, hela sina intäkter och sin omsättning skulle personalen ändå inte bli av med jobben.

Det här är ingen vanlig kris. Den har vi själva så att säga orsakat i ekonomisk bemärkelse, för när vi ska minska smittspridningen stänger vi ned delar av samhället, vilket får oerhört stora konsekvenser för företagen. Då behöver vi hitta bra stöd för att ersätta dem.

Det stöd som Moderaterna tog fram om korttidspermittering, som det sedan blev, är ju ett bra stöd. Det har räddat väldigt många jobb och sett till att Sverige har kunnat styra bort från det som annars hade kunnat bli massarbetslöshet, även om arbetslösheten redan har ökat betänkligt.

Min fråga, fru talman, till ministern är ändå om han tycker att det är rimligt att det går så pass många månader som jag beskriver i min interpellation innan företagen får något svar, för det riskerar i förlängningen att leda till många förlorade arbetstillfällen.

Anf. 10 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Korttidsstödet är väldigt uppskattat bland företagarna, och jag kan säga att vi har all anledning att uppskatta det också som samhälle. Enligt Konjunkturinstitutet kan det ha räddat över 200 000 jobb relativt om vi inte hade haft det systemet.

Fru talman! Vi har ju prövats i ekonomiska kriser tidigare. Vid finanskrisen 2008 fanns inget sådant stöd på plats. Det innebar att många människor fick gå från jobben, delvis i onödan, därför att de hade arbetsgivare som hade fabriker i andra länder med den här typen av stöd. Då fick man dra ned i Sverige för att kunna behålla jobb på andra håll.

Det var mot denna bakgrund som den här regeringen tillsatte en utredare, Anders Ferbe, för att ta fram ett system för korttidspermittering i likhet med många andra länder och just kunna möta kriser tillsammans. Vi hade berett förslaget, och det var en av huvudanledningarna till att vi kunde få det på plats så snabbt som vi kunde när krisen började. Sedermera har vi behövt skruva i detta, senast i november när vi meddelade att vi kommer att förlänga det ytterligare. Vi är ju fortfarande i ett väldigt besvärligt läge, och vi behöver hjälpas åt. Så är det.

Vid den enorma anstormningen på grund av den här krisen tror jag att det är viktigt att ha rätt fakta. Huvudanledningen till att det här systemet behövdes under våren var inte några stängningsbeslut från den svenska regeringen eller riksdagen, utan det var att många av våra exporterande företag – Volvo, Scania med flera – hamnade i ett läge där andra länder stängde. Först var det problem i Kina med insatsvaror som vi inte kunde få på grund av logistikproblem och annat. Sedermera visade det sig att detta flyttades över till Europa, där många av de länder som stängde hade fabriker som tillverkade insatsvaror för just våra svenska industrier. Trots att varken vi eller företagen ville stänga fabrikerna var vi tvungna att göra det, eftersom det inte kom in några insatsvaror. Därför var det väldigt viktigt att ha det här systemet på plats.

Sedan dess har Tillväxtverket beviljat drygt 71 300 ansökningar. 582 000 människor har omfattats bara de senaste nio månaderna. Det har hittills kostat skattebetalarna 28,8 miljarder, och jag tror att det är helt rätt använda resurser.

Fru talman! Hur ser det då ut hos Tillväxtverket när det gäller ansökningstiden? Nu talar vi om månader. Jag kollade upp det innan jag kom hit till interpellationsdebatten. Väntetiden för nya ansökningar var vid den första avstämningen i genomsnitt tio dagar, sett till hela 2020. Tre månader efter beviljat stöd går handläggningen fort när det gäller de företag som inte fastnar i någon av kontrollerna.

Vad är det då för kontroller vi talar om? Jo, fru talman, när man använder så stora resurser, så mycket av skattebetalarnas medel, är det viktigt att de går till rätt företag, så att inte lycksökare, lurendrejare eller till och med organiserad brottslighet med lätthet kan komma åt skattebetalarnas pengar bara för att vi befinner oss i en kris. Det innebär att om en ansökan inte är komplett eller om man misstänker att det kan finnas något problem måste man kontrollera det ordentligt. Vi måste väl ändå vara helt överens om att när vi använder tiotals miljarder av skattebetalarnas pengar är det viktigt att de går till de företag som ska ha dem och inte att de hamnar fel i organiserad brottslighet eller hos lurendrejare.

Anf. 11 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Jag svarar gärna på ministerns frågor, även om tanken med interpellationsinstrumentet tvärtom är att regeringen ska besvara riksdagsledamöternas frågor. Men jag ska givetvis tillmötesgå ministern i den omvända ordningen.

Jag håller med ministern, fru talman, om att vi självfallet ska beivra allt fusk, all organiserad brottslighet som nu försöker ta del av de här stöden som är införda för att rädda människors jobb. Att rädda jobb och företag i Sverige är vad de här krispengarna ska gå till, inte till lurendrejare. Vi är helt överens om det.

Jag besvarar gärna ministerns frågor och skulle önska, fru talman, en liknande behandling, så som det här instrumentet i grund och botten är tänkt.

Låt mig börja med att säga att Sverige före krisen hade en mycket hög arbetslöshet. Efter att den här regeringen tog över, från september 2014 och fram till februari 2020, precis innan pandemin slog till, har Sverige lyckats sämst i hela Europeiska unionen vad gäller att bekämpa arbetslöshet. Det säger någonting om de problem som Sverige redan mötte den här krisen med. Därför har vi moderater från dag ett sagt att vi tänker arbeta konstruktivt. Vi kommer att lägga fram förslag på riksdagens bord för att säkerställa minskad smittspridning, rädda svenska jobb och företag och styra bort Sverige från eventuell massarbetslöshet, om den här krisen slår fullt ut mot vårt land.

Så har vi jobbat under hela den här krisen. Vi har lagt fram förslag på förslag. Det positiva man kan säga om regeringen är att regeringen har tagit till sig de flesta av våra förslag.

Det näringsministern nu beskriver är att det förslag som Moderaterna lade fram om permittering sannolikt har räddat ett par hundra tusen svenska arbetstillfällen, och det är bra. Det är väl investerade pengar. Om detta är jag och näringsministern givetvis helt överens.

Sedan kan man ställa sig frågan vilka det är som har nyttjat stödet. Det har ju sett lite olika ut under krisen. Och jag vet att också ministern vet att från början av krisen har vi absolut ingen annan bild. Från allra första början slog den mot den svenska exportindustrin. Men vartefter krisen pågick

lyfte många av de företag som hade tagit emot korttidspermitteringsstödet bort stödet under sommaren, därför att ekonomin i vissa avseenden hade börjat snurra igen. Men de ekonomiska hjulen hade börjat snurra väldigt ojämnt.

Så länge den här krisen pågår – vi vet inte hur länge – kommer säkert olika sektorer av svensk ekonomi att behöva den här typen och andra typer av krisstöd för att klara sig.

Om ministern i alla fall kom nära svaret att det finns en medelhandläggningstid som är relativt kort och om det skulle vara det enda svaret, fru talman, skulle jag vara nöjd, och alla de företagare som hör av sig skulle nog också vara rätt nöjda.

Många av de företagare som har ringt till mig har också försökt få tag i näringsministern och andra personer i regeringen, utan framgång. De har varit förtvivlade eftersom de har hört sammat det vi ville, det vill säga inte sagt upp sin personal, men inte fått något besked om när stödet kommer. Då hamnar de i ett mycket märkligt läge där de riskerar konkurs i stället för uppsägningar, och då förlorar alla jobbet.

Fru talman! Min fråga var om ministern tycker att detta är ett problem, inte medelhandläggningstiderna under hela pandemin utan att vissa företag har fått vänta så här länge på att få ett besked om de får stöd eller inte. Ytterst handlar det om att rädda svenska jobb och företag.

Anf. 12 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Ibland får man intrycket i kammaren och i den allmänpolitiska debatten att svenska folket skulle vara mer oflitigt än andra folk i EU och att vi skulle ha mycket högre arbetslöshet än andra.

Men tittar vi på svenska folket relativt andra folk i Europeiska unionen ser vi att svenska folket utan tvekan är EU:s flitigaste. Vi har högst sysselsättningsgrad av alla EU-länder. Det hade vi före krisen, och det har vi under krisen.

Då ställer sig vän av ordning givetvis frågan: Hur kan man då säga att vi har högre arbetslöshet än många andra länder? Jo, det beror på den enkla detaljen att vi också är EU:s flitigaste folk när det gäller att ställa oss till arbetsmarknadens förfogande, det vill säga är arbetskraftsutbudet betydligt högre i vårt land än i många andra EU-länder. Det beror på många saker. Man kan dölja delar av arbetslösheten genom att ha ett hemmafrusystem, något vi tack och lov inte har i Sverige sedan lång tid tillbaka. I vårt land jobbar både män och kvinnor, och så ska det också vara.

Fru talman! Att försöka ge sken av att svenska folket är mer oflitigt än andra är fel. Före krisen hade vi EU:s högsta sysselsättningsgrad, och nu under krisen har vi fortfarande EU:s högsta sysselsättningsgrad. Därtill har vi bland de högsta arbetskraftsutbudet i Europeiska unionen.

Ju fler jobb som växer fram och ju fler som vill jobba, desto bättre. Men inte minst i sådana här situationer kan det se ut på ett annat sätt, för arbetslöshetstalen bli ju högre när arbetskraftsutbudet är större på grund av att både män och kvinnor vill jobba, vilket i grunden är mycket positivt. Det tror jag att vi kan vara överens om.

Så till frågan. Skulle jag tycka att det var ett problem om man fick vänta i flera månader? Ja, självklart, om det vore det gängse. Men så är det inte. Tillväxtverket har, med stöd av regering och riksdag, kunnat handlägga ett

stort antal ansökningar, och som jag nyss läste upp har över 71 000 ansökningar beviljats sedan april.

Innebär det att de tio dagar i snitt jag nämnde gäller alla? Nej, givetvis inte, och jag tror att vi alla inser att skälen kan vara flera. Man kan miss-tänka att det handlar om organiserad brottslighet eller lurendrejure som försöker komma åt skattebetalarnas pengar. Ibland kan det handla om nå-got så enkelt som att ansökningen inte är rätt ifylld.

Är detta besvärligt? Ja, självfallet är det besvärligt. Läget är besvärligt för svenska företag, svenskt näringsliv och svenska löntagare på grund av att den pågående pandemin påverkar hela vårt samhälle och hela vår om-värld, vilket innebär att de marknader vi är beroende av för varor och tjäns-ter för tillfället är satta ut spel.

Innebär det att vi är nöjda med situationen eftersom vi är nere på en genomsnittstid på tio dagar innan man får någon form av besked om sin ansökan? Nej, och det är därför vi fortsätter att ha en kontinuerlig dialog med Tillväxtverket för att se vad vi kan göra för att ytterligare underlätta för svenska företag och löntagare. Vi vill ju både stötta seriösa företag och försvåra för organiserad brottslighet och lurendrejure att komma åt skatte-betalarnas pengar.

Anf. 13 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Till er som lyssnar: Jag har givetvis aldrig sagt människor i Sverige är bekväma. Vad jag sa men kanske inte var tillräckligt tydlig med är att denna regering är extremt dålig på att bekämpa arbetslöshet, faktiskt sämst i hela Europeiska unionen.

Socialdemokraterna gick till val på att Sverige skulle ha EU:s lägsta arbetslöshet. Ministern själv skrev under artiklar om det. Detta skulle vara överordnat alla andra mål för en socialdemokratiskt ledd regering. När det senare blev uppenbart att man inte var på väg i denna riktning utan var den sämsta regeringen i hela Europeiska unionen tog regeringen helt sonika bort målet om EU:s lägsta arbetslöshet.

Fru talman! Min kritik var att Sverige gick in i denna kris med problem som denna regering har varit med om att orsaka genom dålig politik på detta område.

Det som var min fråga i denna debatt var om ministern tyckte att detta var ett problem. Det enda svar jag fick var att med det medeltalet har re-geringen inget problem med det som händer.

Men detta är ett problem för de seriösa företagare som bryr sig om sina anställda och inte vill säga upp dem. De var glada när staten sträckte ut en hjälpande hand så att de inte skulle behöva avskeda personal utan i stället kunde behålla personalen och säkra arbetstillfällena. Men när de nu ringer kan de inte ens få besked om när de ska få besked trots att det gått flera månader.

Fru talman! Jag tycker att ministern borde titta på detta eftersom det ligger inom hans ansvarsområde. Men här har vi tydligen olika uppfatt-ning.

Anf. 14 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Utan tvekan är det så att arbete är och kommer att förbli denna regerings överordnade mål. Ett arbete betyder mycket för den en-skilde. Det ger egen försörjning, frihet och en känsla av att vara behövd.

Detta ska inte underskattas. Det handlar också om att vårt samhälle ska bygga på arbete. Hela vår välfärdsmodell bygger på att man är med och bidrar och därigenom kan ta del av det välfärdssamhälle som vi alla uppskattar.

Innan krisen började hade 300 000 fler ett arbete att gå till jämfört med 2014 när vi tog över. Det var bra, men vi var inte nöjda. Vi kommer hela tiden att behöva jobba för att fler ska kunna komma in i arbete, med allt vad det innebär.

Fru talman! Denna debatt handlar om korttidsstödet och stödet för de företag som drabbats i denna kris. Korttidsstödet är ett av de mest uppskattade och för skattebetalarna dyraste stöden vi har infört under detta år. De allra flesta ansökningar behandlas smidigt; de är rätt ifyllda och kommer från seriösa och friska företag.

Som jag sa är snitttiden för ett första besked tio dagar. Innebär det att alla får besked inom tio dagar? Nej, det finns säkerligen enskilda exempel där det inte är så. Men att måla upp en bild av att det i allmänhet skulle handla om flera månader är fel, och det är därför jag säger att det är där snittet ligger.

Skulle vi kunna göra gången ännu snabbare? Ja, om vi släppte på alla kontroller skulle det givetvis gå snabbare, men då är risken stor att både lurendrejure och organiserad brottslighet skulle utnyttja situationen och få del av skattebetalarnas pengar. Det kommer vi aldrig att gå med på.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:152 om kompensation för utebliven regionsjukvård

Anf. 15 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Edward Riedl har frågat mig om jag och regeringen har för avsikt att se till att uteblivna intäkter för regionsjukvård kan täckas av de medel som är avsatta för kostnader i samband med pandemin.

Coronapandemin är den allvarligaste påfrestningen för hälso- och sjukvården i modern tid. För att begränsa smittspridningen och säkerställa resurser till sjukvården och omsorgen har regeringen utöver den ordinarie vårändringsbudgeten och höständringsbudgeten därför hittills lämnat tolv extra ändringsbudgetar, varav fem med nya medel till regioner och kommuner. Därigenom har 20 miljarder kronor avsatts i år i riktade bidrag för att ersätta regioner och kommuner för merkostnader förknippade med covid-19 inom hälso- och sjukvården och omsorgen till följd av pandemin. Utöver detta har 9,8 miljarder avsatts för storskalig testning och smittspårning under året.

Dessutom föreslår regeringen att 4 miljarder kronor avsätts årligen under 2021 och 2022 för att stödja hälso- och sjukvårdens hantering av uppskjuten vård och fortsatt vård kopplad till covid-19. Därutöver fortsätter regeringen att avsätta medel till storskalig testning och smittspårning även under 2021.

För att öka kommunernas och regionernas förutsättningar att trygga tillgången till en bra vård, skola och omsorg har även de generella statsbidragen ökat med 26 miljarder kronor för innevarande år. För 2021

kvarstår behov, och av de extra resurser som anvisats för innevarande år föreslås i budgetpropositionen att 22,5 miljarder kronor anvisas som extra resurser för 2021.

Det är sammantaget mycket stora tillskott, och i sin ekonomirapport från den 20 oktober skriver Sveriges Kommuner och Regioner:

”Den konjunkturförsvagning som inleddes förra året gjorde att fyra regioner höjde skatten 2020 och många regioner gick in i år 2020 med besparingsbeting. Nu är bedömningen att höga generella statsbidrag, merkostnads- och sjuklöneersättningar i kombination med uppskjuten vård sammantaget leder till ett förmodat starkt resultat 2020. Detta trots ett rejält tapp av intäkter inom kollektivtrafiken och Folk tandvården. Prognosen för 2020 innebär ett resultat på knappt 9 miljarder kronor. Det är en kraftig förbättring i förhållande till prognosen som baserades på vårens delårsrapporter.”

Sammanfattningsvis bedömer jag att regeringen har tillfört regionerna stora resurser för att täcka ökade kostnader och minskade intäkter i hälso- och sjukvården under pandemin. Bland annat SKR:s prognos visar också att sektorn kommer att kunna redovisa positiva resultat, trots den ansträngda situation som 2020 inneburit.

Anf. 16 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Den personal som har slitit i sjukvården och omsorgen under både våren, sommaren och hösten står nu inför ännu större utmaningar de kommande veckorna. Sannolikt kommer många av dem som redan har gjort ett tufft jobb att få slita ännu mer under jul- och nyårshelgerna. Det var ett av skälen till att ett av de många förslag som Moderaterna lade fram i våras var ett coronatillägg, för vi tyckte att personalen borde ha kompenseras ekonomiskt. Men mer om det sedan.

Redan före krisen tog Moderaterna, tillsammans med Vänsterpartiet, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna, fram en extra ändringsbudget. I det läget tillsköt vi 7 ½ miljard extra därför att vi ansåg att både äldreomsorgen och sjukvården var underfinansierade i den budget som regeringen och samarbetspartierna lagt fram. Detta fick vi igenom, och vi kunde börja resursförstärka både sjukvården och äldreomsorgen redan i början av året.

Sedan har vi moderater, fru talman, under hela krisen pressat på för ytterligare resurser till hälso- och sjukvården, till skyddsutrustning och till coronatillägg till personalen. Vi har pressat på för mer pengar för att man ska klara av sina verksamheter.

Jag talar gärna med ministern om dessa frågor, men den fråga som jag ställde till ministern handlade om ett väldigt specifikt område. Jag tänker återkomma till det i stället och hoppas att ministern kanske har ett svar där. Det gäller de uteblivna intäkterna för de sjukvårdsregioner som har ansvar för regionsjukvård, mer specifikt de mindre sjukvårdsregionerna med detta ansvar. De större hade mer resurser att fördela ut när krisen slog till.

Den som lyssnar behöver förstå hur sjukvården i Sverige är både organiserad och finansierad. Regionsjukvården ska finnas där när vi behöver mer specialiserad vård, som kanske inte kan ges på det egna läns sjukhuset eller länsdelssjukhuset.

Jag är från Norrland och bor i Umeå. Där finns Norrlands universitetssjukhus, dit patienter kommer dagligen. De kommer med ambulansflyg, ambulanshelikopter eller olika typer av landtransporter till regionsjukhuset och får fantastiskt bra sjukvård. Den är högt specialiserad och den bästa man kan tänkas få. Men rent formellt är det Västerbottens sjukvårdsregion som säljer denna sjukvård till sjukvårdsregionerna, primärt i Norrbotten, Västernorrland och Jämtland, förutom till de patienter som finns i det egna länet.

I samband med pandemin har det kommit färre patienter till hälso- och sjukvården totalt sett. Man har sökt sig mindre till sjukvård. Det som har hänt med de små regioner som har ansvar för regionsjukvården är att de står med kostnaden för alla hjärtspecialister, alla cancerspecialister och alla som ska vara bäst så att det, när ministern, talmannen eller jag blir svårt sjuk, ska finnas ett led till dit vi kan komma för att få hjälp.

Min fråga är: Är det rimligt att skattebetalarna i ett av de fyra Norrlandslänen ska stå för hela kostnaden? Borde inte regeringen och staten, i det här fallet, skjuta till resurser så att det inte blir ett läns eller en sjukvårdsregions skattebetalare som får stå för alla kostnader?

Anf. 17 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Det är inte en hel budgetdebatt vi ska ha här, även om det är klart att mycket nu handlar om ekonomi. Låt mig bara påminna såväl Edward Riedl som alla som lyssnar om att det har gjorts omfattande välfärdstillskott sedan 2014, då nuvarande regering tillträdde, och de har fortsatt under hela tiden, både den föregående och denna mandatperiod. Tillskotten under denna mandatperiod är av icke tidigare skådat slag, och jag tycker att det är viktigt att påminna om att de tillskott som nu görs är verkligen omfattande. Men det är klart att det ser olika ut i olika regioner när det gäller hur man använder dem.

Det korta svaret på Edward Riedls fråga är att jag inte har några nya besked att ge i dag, men de 20 miljarder kronor som regeringen avsätter för att kunna ersätta för de merkostnader som finns i regionerna är av stor betydelse. Det är reglerat hur man kan söka dessa medel, och såvitt jag vet har inte minst Västerbotten fått del av dessa medel. Så sent som i förrgår tror jag att man fick 128 miljoner kronor, och sedan får man söka ytterligare i den sista omgången, där det fortfarande inte är klart än hur mycket alla sökt och vad man får.

Det har varit viktigt med en förändring i kostnadsutjämningen, som ska göra att de regioner som har större kostnader givet sin befolkningsstruktur får del av den. Där har Västerbotten fått en positiv förändring: nästan 260 miljoner kronor under 2020, som också kvarstår framöver.

Jag tycker att det är en viktig diskussion om hur man kan ge stöd till den sjukvård som finns. Det organiseras på lite olika sätt. När det gäller den regionsjukvård som Edward Riedl frågar om är jag den första att säga att större regioner nog inte hade varit en nackdel. Men nu fick vi ju inte sex större regioner, utan regionerna reglerar själva vem man ska erbjuda vården och hur man ska ersätta för den genom riksavtalet. Det är så det kommer att se ut även fortsättningsvis.

Det inte aktuellt att förändra hela den ordning som har gällt under 2020 när det gäller merkostnadsersättning. Det handlar om 20 miljarder kronor till samtliga regioner, inklusive till Västerbotten.

Anf. 18 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Före 2014 tillfördes det omfattande resurstillskott till svensk sjukvård och svensk äldreomsorg. Under alliansregeringens åtta år ökade resurserna till den svenska välfärden mycket och snabbt. Även där-
efter har resurstillskotten fortsatt att öka. Jag säger ingenting om det, om vi ska blicka tillbaka.

Det jag konstaterade var att i början av 2020 konstaterade Moderaterna, Vänsterpartiet, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna att den bud-
get som regeringen lagt fram för sjukvård och äldreomsorg inte var till-
räckligt väl tilltagen. Det var innan pandemin hade slagit till. Vi i denna
kammare tillförde dessa välfärdsområden ungefär 7 ½ miljard kronor.

Min fråga handlar, som jag försökte beskriva, specifikt om en del av
kostnadsersättningen där de mindre sjukvårdsregionerna med ansvar för
regionsjukvården drabbas.

I takt med att mindre sjukvård har efterfrågats har också mindre re-
gionsjukvård efterfrågats. Det handlar om hur sjukvården i dag är organi-
serad. Vi kan ha olika uppfattning om hur sjukvården borde organiseras,
om det ska vara större regioner, mindre regioner eller bara statens ansvar.
Där har olika partier olika ingångar.

Jag kan konstatera hur det ser ut i dag. Skattebetalarna i Västerbottens
sjukvårdsregion ska ta hela intäktsbortfallet för regionsjukvården i hela
Norrland. Det tycker jag är orimligt, fru talman. Jag förstår att ministern
inte kan ge besked här i kammarens talarstol. Men jag hade åtminstone
hoppats att ministern skulle kunna se att det kan vara ett problem och att
vi kanske borde titta på det.

Jag var lite hoppfull från början. Men sedan förstod jag att ministern
inte tyckte att det fanns något skäl att se över detta. Det tycker jag är synd.
Intäktsbortfallet för Västerbotten är i paritet med delar av de stöd som har
betalats ut.

De andra sjukvårdsregionerna kan täcka de kostnaderna inom den or-
dinarie hälso- och sjukvården och inom kollektivtrafikens minskade intäk-
ter medan det inte gäller för de små sjukvårdsregionerna som bär ansvaret
för regionsjukvården.

Det finns två sådana regioner. Norrlands universitetssjukhus i Umeå är
en av dem som drabbas väldigt hårt. Där tycker jag, fru talman, att det hade
varit bra om ministern åtminstone hade kunnat vara öppen för att det finns
en poäng i att inte *en* sjukvårdsregions skattebetalare ska ta intäktsbortfal-
let för hela områdena.

Jag hoppas att ministern alldeles oaktat vad hon säger här i talarstolen
kan tänka sig att överväga detta. Jag vet att hennes egna partikamrater
hemma i Västerbottens sjukvårdsregion brottas med detta. Jag hade hop-
pats på ett mer positivt svar.

Anf. 19 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Nu nämner Edward Riedl återigen 7 ½ miljard kronor som
att den stora insikten om stödet till välfärden kommer just från Modera-
terna, Kristdemokraterna, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet. Det
var ju synd att tre av de partierna när de fick chansen valde att besluta om
ännu ett jobbskatteavdrag för betydligt mer pengar än så bara året innan.
De hade kommit till bättre nytta i välfärden.

Men nu är vi där vi är. Det har tillskjutits 20 miljarder för merkostnader. Jag återkommer till att större regioner inte är en oväsentlig fråga att diskutera. Edward Riedl hör till ett av de partier som såg till att vi inte fick större regioner. Varför vill man ha större regioner? Jo, bland annat för att dela på de kostnader som kan vara svåra att bära för enskilda regioner.

Nu blev det inte större regioner. Det blev i stället en fråga om att reglera detta mellan regioner. Det är viktigt att man gör det på ett sätt som man upplever fungerar. Om jag har förstått Edward Riedls fråga rätt så är frågan om regeringen har för avsikt att införa ett speciellt stöd till Västerbottens regionsjukvård. Jag kan inte förstå frågan på annat sätt.

Jag beskriver här principerna. Alla de merkostnader som finns ersätts med 20 miljarder. De generella statsbidragen ökar med 22,5 miljarder. Det är 4 miljarder ytterligare för den vård som är uppskjuten som är kopplad till covid-19. Det är stora resurstillskott.

När frågan blir väldigt specifik om mindre regioners regionsjukvård är inte mitt svar att vi kommer att ha ett specifikt stöd till Västerbottens regionsjukvård, även om jag är mycket imponerad över det arbete som sker i alla våra regioner och inte minst i Västerbotten.

Den frågan är naturligtvis viktig att hantera för de regioner som ingår i det samarbetet så att man ser till att inte en av regionerna får bära den bördan själv.

Anf. 20 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Här spretar debatten betänkligt. Vi får höra att jobbskatteavdraget var problematiskt. Jag vill bara till den som lyssnar, även om det är långt ifrån debatten, konstatera att det Moderaterna gjorde var att sänka skatten för vanliga hårt arbetande människor runt om i hela landet. De fick 400 kronor i sänkt skatt varje månad. Det var sjuksköterskor, lärare och många av dem som går och jobbar och sliter. Den här regeringen sänkte skatten för dem som tjänar mer än 60 000 kronor i månaden när man tog bort värnskatten. Man kan fundera på prioriteringarna för vem man sänker skatter och varför. Men låt oss ta den debatten någon annan gång, även om jag förstår att ministern hellre talar om något annat.

Fru talman! Jag förstår heller inte det upprörda tonläget från ministern. Jag har inte efterfrågat ett specifikt stöd till Västerbotten. Jag har frågat om ministern kan tänka sig att se på intäktsbortfallet i regionsjukvården såsom den är organiserad i Sverige i dag. Det är ministerns ansvarsområde.

Det får väldigt stora konsekvenser för de sjukvårdsregionerna, och framför allt för de mindre regionerna som har ansvaret för regionsjukvården. Det blir *en* sjukvårdsregion, i det här fallet exempelvis Västerbottens sjukvårdsregion, som ska betala intäktsbortfallet för hela Norrland.

Det kan man tycka är rimligt. Det noterar jag att ministern tycker. Jag tycker inte att det är rimligt. Man hade kunnat överväga andra modeller. Men det jag efterfrågade var om man kunde se intäktsbortfallet som en del i de kostnader man skulle ersätta.

Fru talman! Den har regeringen och den här ministern har stått i tv flera gånger och sagt att man kommer att ta alla de extraordinära kostnader som dyker upp i samband med pandemin. Men när det gäller Västerbotten och de andra sjukvårdsregionerna med ansvar för regionsjukvården tänker ministern svika, säger hon i talarstolen.

För en liten sjukvårdsregion är det jättebra med de stöd som kommer. Men intäktsbortfallet är omfattande. Det borde också ersättas.

Anf. 21 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag tycker att Edward Riedl överdriver när han talar om uppskruvat tonläge. Så är det inte på något sätt. Det jag försöker beskriva är att väldigt stora resurser tillförs. Det finns regelverk för hur man kan få ta del av de ersättningsarna.

20 miljarder är mycket pengar. Av dem tillfaller 128 miljoner i det första skedet Västerbotten. När vi kommer till det som är regionsjukvård har vi inte för avsikt att göra en ny ordning och ny struktur.

Däremot är det förstås väldigt angeläget att de regioner som tillsammans ska hantera regionsjukvården inte lägger bördan hos en av regionerna. Man har förstås ett gemensamt intresse av att den sjukvården finns kvar.

Jag hoppas verkligen att det finns en dialog regionerna emellan om hur man ska se till att hantera situationen så att man bär det tillsammans. Men tillskotten är omfattande. De är verkligen av väldigt stor betydelse.

Det är 20 miljarder för merkostnader, 22 ½ miljard i generella statsbidrag, 4 miljarder årligen för uppskjuten vård och covid-19-vård. Det är väldigt mycket pengar.

Vi kan inte säga i dag hur många extraändringsbudgetar som 2021 kommer att innehålla. Men det skulle förvåna mig mycket om inte också det blir tvåsiffrigt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:136 om Palestina och ersättningar som främjar våldshandlingar

Anf. 22 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Elisabeth Björnsdotter Rahm har frågat mig vilken analys jag gör av riskerna kring att palestinska myndigheter betalar ut ersättningar till palestinska frihetsberövade som kan främja terrorism och våldshandlingar. Hon undrar också om jag vidtar några åtgärder.

Både jag själv och andra statsråd har svarat på frågor och interpellationer i dessa och angränsade frågor tidigare.

Frågan om fängslade palestinier berör stora delar av det palestinska samhället och är nära kopplad till den kraftigt polariserade konflikten. PLO, som tog avstånd från terrorism 1988, anger att man betalar ut pengar till fängslade palestinier och deras familjemedlemmar med utgångspunkten att dessa inte ska överges. I många fall handlar det om överlevnad i ett samhälle där få skyddsnät finns.

Palestinas president upprepade senast den 11 februari i år i FN:s säkerhetsråd att palestinerna inte ska använda sig av våld i sin strävan efter att nå fred. Det är ett åtagande som Palestina gjort inom ramen för Osloprocessen och som vi förväntar oss att det palestinska ledarskapet fortsätter att uppfylla. Jag välkomnar att den palestinska myndigheten har tillsatt en

kommitté under premiärminister Shtayyehs ledning för att granska hur ersättningssystemet ska fungera.

Sverige ger inget budgetstöd till Palestina och bidrar inte till de utbetalningar som görs.

Regeringen fördömer givetvis terrorism och står upp för Israels, liksom Palestinas, legitima säkerhetsbehov. Detta inkluderar till exempel vårt tydliga fördömande av Hamas urskillningslösa raketattacker mot Israel. Regeringen är tydlig i dialogen med den palestinska regeringen om vikten av att ta avstånd från våld, hatpropaganda och uppvigling. Det är förväntningar vi har på alla länder. Sverige har aldrig och kommer aldrig att acceptera terrorism. Det är vi tydliga med.

Anf. 23 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M):

Fru talman! Jag tackar utrikesministern för svaret.

Utrikesministern är tydlig med att Sverige fördömer terrorism och står upp för både israelers och palestiniers legitima säkerhetsbehov. Den uppfattningen delar jag självklart.

Utrikesministern poängterar också att Sverige inte ger något bistånd direkt till den palestinska myndigheten. Samtidigt betalar Sverige ut 22,5 miljoner kronor till den palestinska miljömyndigheten. Chefen för den palestinska miljömyndigheten var så sent som i oktober förra året ute och uppmanade till våld mot den israeliska befolkningen och hyllade palestinska terrorister.

Sverige är också en av de största givarna till FN:s organisation för palestinska flyktingar, UNRWA. Det finns flera exempel i närtid på hur läroböcker som används av UNRWA innehåller antisemitism och uppmaningar till våld mot den israeliska civilbefolkningen. Utrikesministerns statsrådskollega Peter Eriksson har på en skriftlig fråga från en partikollega till mig, Magdalena Schröder, svarat att EU ska genomföra en oberoende genomlysning av palestinska skolböcker.

Svenskt bistånd ska givetvis verka i svenska intressen. Därför måste det vara tydligt för var och en att svenskt bistånd varken direkt eller indirekt ska få användas till våldsuppmaningar eller antisemitism. Framför allt måste det ställas tydliga krav på de länder som tar emot svenskt bistånd att göra en motprestation. Om inte de uppfylls måste Sverige stå redo att frysa hela eller delar av biståndet – precis som man gjort till exempelvis Belarus, där Sverige så förståndigt frös biståndet då bristen på respekt för de mänskliga rättigheterna var stor.

Därför ställer jag frågan till utrikesministern: Vilka markeringar görs mot de palestinska myndigheterna och i synnerhet mot deras miljömyndighet?

Anf. 24 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Man kan såklart ha olika synpunkter på det palestinska ersättningssystemet till de frihetsberövade, vilket är vad interpellationen handlar om. Jag är medveten om att Israel, till exempel, är kritiskt till systemet utifrån samma resonemang som Elisabeth Björnsdotter Rahm redogör för, nämligen att det skulle uppmana till våldshandlingar. Andra menar att detta varken är avsikten med systemet eller faktiskt i sig har någon betydelse för att individer bestämmer sig för att begå våldshandlingar. Det är dock viktigt att säkerställa att risken för sådana effekter och tolkningar

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

tas bort, till exempel genom att man ser över den nuvarande konstruktionen som innebär att ersättningsnivån utgår från fängelsestraffets längd.

Att begära att Palestina över huvud taget inte skulle betala ut ersättningar till frihetsberövade och deras familjer skulle inte vara rimligt. Ersättningarna utgör ett socialt skyddsnät som bland annat går till familjer som kan ha förlorat sin huvudsakliga inkomstförsörjare och till att hjälpa frihetsberövade med återintegrering i samhället efter avtjänat straff.

Den faktiska situationen på ockuperat område i Palestina behöver också has i åtanke. Uppemot 1 miljon palestinier har under årens lopp hamnat i israeliska fängelser, trots att det enligt den fjärde Genèvekonventionen är förbjudet att hålla personer från ockuperade områden i fängelse på ockupationsmaktens territorium.

Som jag tidigare sagt har den palestinske premiärministern förklarat att man på palestinsk sida är beredd att undersöka om regelverket behöver anpassas, och en kommitté under hans ledning har tillsatts med det uppdraget. Det är bra om detta kan leda till att regelverket reformeras på ett sätt som gör att det inte uppfattas som att uppmuntra till våldsdåd. Jag välkomnar detta besked, också utifrån att det är ett initiativ som eventuellt kan föra parterna närmare varandra och stärka förutsättningarna för en dialog.

Den israelisk-palestinska konflikten har pågått alldeles för länge och behöver lösas. Det finns inget gångbart alternativ till en tvåstatslösning. Tyvärr ser vi att tvåstatslösningen är alltmer ifrågasatt och hotad, inte bara i ljuset av avsaknaden av en seriös fredsprocess i form av förhandlingar mellan parterna. Vi oroas också särskilt av fortsatt och accelererad bosättning, expansion och rivningar av palestinska byggnader på ockuperad mark i strid med folkrätten.

Sverige, EU och det övriga internationella samfundet behöver fortsätta att driva på för att skapa förutsättningar för en politisk process som kan leda fram till direkta fredssamtal mellan parterna. Bägge parter behöver ta ett steg för att bygga ömsesidigt förtroende och bidra till ett politiskt klimat som gör framsteg möjliga. Att Palestina och Israel nyligen återupptagit samarbetet i fråga om bland annat säkerhet och överföring av palestinska skatteintäkter, som Palestina suspenderade i maj i ljuset av annekteringshotet, är en positiv signal för bägge parter att ta fasta på. Det är en förtroendeskapande åtgärd.

Den process som Palestina nu säger att man inleder för att granska regelverket för stöd till frihetsberövade och deras familjer kan också betraktas som en förtroendeskapande åtgärd. Här finns kanske en chans att i någon mån minska misstroendet och avståndet mellan Israel och Palestina i denna fråga. Låt oss hoppas att så kan ske.

Anf. 25 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M):

Fru talman! Jag tackar utrikesministern för kommentaren till min interpellation.

Sveriges bistånd har möjliggjort för de palestinska myndigheterna att under 2019 betala ut motsvarande 1,5 miljarder kronor till palestinska fångar i israeliska fängelser och till frigivna. Jämfört med 2018 har denna utbetalning ökat med över 40 miljoner kronor. Även om detta inte utgör ett direkt budgetstöd har de palestinska myndigheterna genom Sveriges

indirekta bistånd råd att spendera 7 procent av sin budget på att betala ut löner till palestinier som skadat eller dödat civila israeler.

Utrikesministern har i en tidningsartikel i våras kallat detta för socialbidrag, vilket jag anser är felaktigt. Det framgår nämligen väldigt tydligt av den palestinska lagstiftningen att detta är en ren lön, och mottagaren betalar även skatt på denna så kallade lön som man får av den palestinska regeringen. Lönens storlek är också beroende av hur många år en palestinsk medborgare sitter i ett israeliskt fängelse, inte av familjens sociala situation.

Jag kan ge ytterligare exempel på vad en sådan här palestinsk så kallad terrorlön innebär. En palestinsk medborgare har varit frihetsberövad i ett israeliskt fängelse i mer än fem år. Efter frisläppandet garanteras man ett arbete inom de palestinska myndigheterna samt att bli undantagen från att betala avgift för högre utbildning och sjukförsäkring.

Jag skulle vilja be utrikesministern att vara mer konkret i hur man för en dialog med palestinska myndigheter gällande det så kallade bistånd som man ger men egentligen inte ger, framför allt om vilken effekt det här indirekta biståndet får i praktiken.

Anf. 26 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Låt mig börja med att säga att Elisabeth Björnsdotter Rahm har en rad direkt biståndsrelaterade frågor som jag föreslår att hon ställer i en interpellation till biståndsministern och inte till utrikesministern.

Elisabeth Björnsdotter Rahm påstår också att det palestinska ersättningssystemet utgör en incitamentsstruktur för terrorister och att den palestinska myndigheten och PLO skulle upprätthålla detta system för att på något sätt belöna palestinier som begår våldsdåd mot Israel.

Det här är en beskrivning som inte går ihop med den palestinska myndighetens och PLO:s tydliga ställningstagande för icke-våld som politisk metod. Det är också en beskrivning som bortser från de palestinska argumenten till försvar för det här ersättningssystemet: att palestinierna inte kan överge familjerna till de frihetsberövade som ofta döms till långa fängelsestraff av israeliska militärdomstolar, att de här familjerna behöver tillförsäkras en inkomst, en utbildning och trygghet och att det efter avtjänad fängelsestid behövs insatser för att återintegrera dem som har varit frihetsberövade i samhället.

Om detta stöd inte fanns, säger man från palestinskt håll, skulle radikala krafter vinna ytterligare inflytande. Kan inte Elisabeth Björnsdotter Rahm hålla med om att en ökad radikaliseringsvarken vore i Palestinas eller Israels intresse?

Regeringens övertygelse är att de som förespråkar eller utför terroristdåd måste bekämpas med alla medel. Vi behöver stärka de moderata krafterna i Palestina, de som tar avstånd från våld och som vill se förhandlingar om fred. Det var så regeringen resonerade när Sverige erkände Palestina 2014. Genom Sveriges bistånd till Palestina, som är en viktig del av vårt engagemang för en tvåstatslösning, bidrar vi till en sådan utveckling.

Vårt utvecklingsstöd går till aktörer som vill verka för fred och hållbar utveckling med ett starkt fokus på demokrati, mänskliga rättigheter, jämställdhet och rättsstatens principer. Att stärka det civila samhället är prioriterat.

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

Det är uppenbart att Palestina har lång väg att gå för att stärka sin demokrati och skyddet av mänskliga rättigheter. Att palestinska val inte har ägt rum sedan 2006 är ett stort avbräck för det palestinska styrets demokratiska legitimitet.

Det är angeläget att Palestina går vidare med planerna för att hålla val, som president Abbas tog upp i sitt tal i FN:s generalförsamling i september. EU, inklusive Sverige, stöder fullt ut dessa planer, och man är beredd att bistå på ett sätt som kan behövas.

Regeringen förväntar sig också att det framtida palestinska ledarskapet, som tillträder efter valen, åter bekräftar den nuvarande palestinska regeringens avståndstagande från våld, erkännandet av Israel och respekten för ingångna avtal med Israel.

Anf. 27 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M):

Fru talman! Tack, utrikesministern, för alla svar och för en viktig debatt!

Vi är överens om flera saker: att israeler och palestinier ska få leva i fred och säkerhet, att terrorism och våldshandlingar ska fördömas och att demokratiska värden är viktiga för en långsiktig fred.

Samtidigt noterar jag att utrikesministern inte riktigt vill svara på frågan om hur de palestinska myndigheterna hålls ansvariga för de så kallade terrorlönerna som alltså bara under 2019 uppgick till 1 ½ miljard. I praktiken uppmuntras det till terrorism och våldshandlingar mot den israeliska civilbefolkningen. Ett ekonomiskt stöd kan ändå inte utgå från vilken skada mottagaren har utsatt en annan människa för!

Israel- och Palestinakonflikten är komplex. Det finns ingen enkel lösning – det är vi helt eniga om. Däremot kommer detta med de så kallade terrorlönerna att vara ett av flera hinder för en varaktig fred.

Jag vill i mitt sista anförande tacka utrikesministern för att jag har fått svar på många av mina frågor. Jag skulle vilja be utrikesministern att konkretisera om man har för avsikt att se över det så kallade indirekta biståndet till Palestina och ställa krav på mänskliga rättigheter precis som man har gjort med Belarus.

Anf. 28 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Sverige ger inget budgetstöd till den palestinska myndigheten, så vi bidrar alltså inte till att finansiera det här ersättningssystemet som Elisabeth Björnsdotter Rahm är så kritisk till.

Regeringen tar avstånd från terrorism i alla sammanhang. Det finns inget försvar för terrorism. Regeringen står samtidigt upp för Israels och Palestinas legitima säkerhetsbehov och för deras rätt att existera inom säkra och erkända gränser.

Likasa tar den palestinska myndigheten och PLO avstånd från terrorism och bedriver sin kamp för palestinskt självbestämmande och en tvåstatslösning med fredliga medel.

Det finns en öppenhet hos den palestinska myndigheten när det gäller att granska hur ersättningssystemet ska fungera. En sådan utredning har redan inletts, och jag välkomnar det.

Det är oförnekligt att den fortsatta ockupationen orsakar en utbredd frustration och hopplöshet i det palestinska samhället. För regeringens vidkommande står det klart att för att långsiktigt minska risken för våld, både

mot israeler och palestinier, behövs framsteg mot en rättvis och hållbar fred baserad på tvåstatslösningen.

Tvåstatslösningen är förvisso hotad och ifrågasatt, kanske mer än någonsin, men det är genom att försöka vända den här negativa utvecklingen som vi kan bidra till att skapa en framtidstro även i Palestina. Hopp om att se ett slut på våld och ockupation och tro på en folkrättsgrundad tvåstatslösning där de två länderna Israel och Palestina kan leva i säkerhet och fred sida vid sida – det är precis detta som regeringens politik syftar till.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:146 om inbördeskrig och våldsamheter i Etiopien

Anf. 29 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Håkan Svenneling har frågat mig vilka initiativ jag avser att ta för att få till stånd en fredlig lösning på konflikten i Etiopien och vilka åtgärder jag och Sverige kan vidta för att stoppa det etniska våldet i landet. Han har även frågat mig hur jag och regeringen avser att arbeta för att grundläggande fri- och rättigheter ska respekteras av de etiopiska myndigheterna samt hur jag och Sverige kan bidra till att fria och rättvisa val kan hållas i Etiopien under 2021.

Efter en längre tid av ökade spänningar i Etiopien har konflikten mellan Etiopiens federala regering och delstatsregeringen i Tigray den senaste tiden eskalerat. Konflikten har hittills lett till ett stort antal döda, förstörd infrastruktur och ett mycket stort antal flyktingar och internflyktingar, varav flertalet är kvinnor och barn. Situationen hotar stabiliteten i landet och hela regionen. Regeringen tar utvecklingen på mycket stort allvar.

Med anledning av situationen hade jag ett telefonsamtal med Etiopiens utrikesminister Demeke Mekonnen den 19 november. Respekten för mänskliga rättigheter måste upprätthållas. Såväl Sverige som EU uppmanar alla inblandade att avstå från våld och i stället söka lösa konflikten med fredliga medel.

I frågan om utvecklingen i Etiopien har jag uttalat mig flera gånger tidigare i riksdagen, bland annat i ett antal i riksdagsfrågor (2019/20:967, 2019/20:1908 och 2020/21:144).

Vi är oroade över rapporter om allvarliga kränkningar och övergrepp av internationell humanitär rätt och de mänskliga rättigheterna. Det är centralt att skydda civilbefolkningen, få klarhet i vad som skett och säkerställa ansvarsutkrävande.

Den humanitära situationen är oroväckande. Vi uppmanar alla parter att garantera säkert, snabbt och obehindrat humanitärt stöd och tillträde till alla drabbade områden så att snabb och adekvat hjälp kan nå människor i nöd. Tigrayregionen är fortfarande avstängd. Över 40 000 personer har redan flytt över gränsen till Sudan.

Rapporter om etnisk profilering av tigreaner i Etiopien är oroande, liksom det hat som sprids på internet och i medierna. Det är viktigt att tigreaner inte utsätts för trakasserier och diskriminering, något som riskerar att förvärra en redan allvarlig situation och driva befolkningen längre isär.

Det är också av stor betydelse att det internationella samfundet upprätthåller sitt engagemang. Länderna i regionen, den regionala samarbetsorganisationen IGAD och Afrikanska unionen har alla en viktig roll att spela som konstruktiva partner till Etiopien i detta allvarliga läge.

FN, Sverige och EU strävar efter att föra en dialog med alla berörda parter och är redo att stötta initiativ till fredliga lösningar. Vårt utvecklingsbistånd till landet innefattar en rad insatser inom mänskliga rättigheter och demokrati, inklusive fria och rättvisa val. Vi har också ett stort humanitärt stöd. Detta förblir viktigt.

Vi kommer att fortsätta att noggrant följa situationen i Etiopien och på Afrikas horn, fortsätta att föra en nära dialog med relevanta aktörer i såväl Etiopien som i regionen och aktivt verka för en fredlig lösning samt full respekt för folkrätten, inklusive mänskliga rättigheter och internationell humanitär rätt.

Anf. 30 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! Jag lämnade in denna interpellation till utrikesministern med anledning av det krig som startats mellan Etiopiens regering och det regionala styret i Tigray. Jag vill tacka utrikesministern för svaret.

Förra året när Abiy Ahmed, premiärminister i Etiopien, tog emot Nobels fredspris var vi nog få som trodde att det inom ett år skulle bli krig i Etiopien. Vi kan nu i backspegeln konstatera att Abiy Ahmed inte är någon fredsduva och att hyllningskörerna av honom verkligen har kommit på skam.

Samtidigt är det tydligt att det regionala styret i Tigray, TPLF, har agerat utifrån sina egna maktambitioner och i reaktion på sitt eget förlorade maktinflytande i spåren av Abiy Ahmeds tillträde. De har helt enkelt varit vana att i över 25 år ha makten i Etiopien.

Under de novemberveckor som kriget har pågått har bristen på information varit mycket stor. Internet och telefoni har varit nedstängda i regionen Tigray, och dag för dag får vi ny information om hemskheter som har utspelat sig i regionen. Samtidigt ser kriget ut att gå mot ett åtminstone tillfälligt slut. Regeringsstyrkan har militärt besegrat TPLF och återtagit kontrollen över Tigray. Den etiopiska regeringens linje är att kriget är slut.

Mycket talar dock för att de etniska konflikterna kommer att fortgå. TPLF kommer med stor sannolikhet att återgå till gerillakrigsföring, likt före deras maktövertagande 1991. Risker är också stora att andra aktörer på Afrikas horn, såsom Eritrea och Sydsudan, dras in i konflikten.

Etiopien har tio gånger fler invånare än Sverige. Det är Afrikas näst folkrikaste land. Tigrayregionen är förhållandevis liten med 6 miljoner i invånare men har historiskt haft mycket makt och en stark ställning i landet.

Fru talman! Jag har inte ställt denna interpellation till utrikesministern för att någon av oss ska ta ställning för den ena eller andra sidan av konflikten, utan för att belysa och diskutera vad Sverige kan göra för det etiopiska folket.

Det etniska våldet har de senaste åren ökat kraftigt, och risken för nya våldsamheter är stor. Flera händelser av mord och våld har förekommit. De ansvariga för dessa brott måste utredas och ställas inför rätta. Det sker inte just nu. I medierna kan vi läsa att oron är stor hos dem som bor och

arbetar i en region där de tillhör en minoritet. De etniska konfliktlinjerna i politiken riskerar att förstärka våldet och försämma situationen.

Det är i detta läge som Sverige och omvärlden måste steppa upp. Risken är att den etiopiska regeringen, med Abiy Ahmed i spetsen, som inte är vald genom fria och rättvisa val, förlänger undantagstillståndet och ytterligare skjuter upp de planerade valen. Risken är att myndigheterna fortsätter med nedstängning av internet och telefoni. Det har varit vanligt förekommande de senaste åren. Risken är att oliktankande, journalister och politiker på nytt fängslas utan rättegångar och att det demokratiska utrymme som vidgades när Abiy Ahmed tillträdde kommer att krympa på nytt.

Den humanitära situationen, särskilt i Tigray, är nu svår. Internationellt bistånd måste kanaliseras för att stödja det etiopiska folket. Tusentals personer tros ha dödats under de senaste tre veckornas strider i Tigray, och över 43 000 människor har flytt över gränsen till Sudan. FN bedömer att 1,1 miljoner etiopier kommer att behöva hjälp till följd av konflikten.

Utrikesministern får gärna svara på hur hon ser på Abiy Ahmed som premiärminister och vad hennes budskap till den etiopiska utrikesministern var när de talades vid på telefon.

Det vore också intressant att höra vad utrikesministern anser att Sverige kan göra. Vi har en ambassad i Addis Abeba och har haft långvariga kontakter med Etiopien, som 1954 faktiskt var det första land som Sverige gav bistånd till.

Anf. 31 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Som Håkan Svenneling just sa har Sverige en långvarig relation till Etiopien och starka mellanfolkliga band. Det avspeglas också i det stora intresse för Etiopien som finns här i riksdagen. Jag har löpande fört en dialog med flera av riksdagens ledamöter om den demokratiska utvecklingen i Etiopien och de utmaningar som detta medför.

I samtal med etiopiska företrädare har Sverige konsekvent betonat vikten av att upprätthålla respekt för mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer. Jag och UD har också nära kontakter med den etiopiska diasporan i Sverige.

Jag delar helt och fullt oron över händelseutvecklingen i Tigray och de förödande konsekvenser vi ser i såväl Etiopien som regionen i stort.

Håkan Svenneling frågade mig om mitt samtal med min etiopiske kollega Demeke Mekonnen. Jag framhöll just detta. Vi hade ett mycket rättframt samtal om den allvarliga situationen i Tigray och dess verkningar. Jag uppmanade till fredliga lösningar. Jag underströk att humanitärt stöd måste nå de avskurna områdena. Jag betonade också att etniskt våld, kränkningar och trakasserier måste upphöra. Parterna i konflikten har ett stort ansvar för att respektera den internationella humanitära rättens krav och skydda de civila från krigets följder.

Vi ser också alarmerande rapporter om övergrepp från andra delar av landet. Alla typer av övergrepp mot och kränkningar av mänskliga rättigheter eller övergrepp mot civilbefolkningen är oacceptabla, oavsett vem som begår dem. Jag uttryckte också oro över att det etniska våldet ska öka i andra delar av landet när federala styrkor omgrupperas till Tigray.

Sverige fokuserar nu tillsammans med EU, FN, AU och andra internationella aktörer på att stötta initiativ till fredliga lösningar. Vi ser Afrikanska unionen som en nyckelaktör, och vi stöttar deras arbete. Genom

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

sitt ordförandeskap i AU kan Sydafrika ha möjlighet att göra skillnad. Jag kommer därför att prata med Sydafrikas utrikesminister Naledi Pandor om utvecklingen. I morse hade jag också ett längre samtal med min utrikesministerkollega från Eritrea, Osman Saleh Mohammed.

Regeringen fortsätter alltså att följa utvecklingen mycket noga och står redo att bistå på alla sätt vi kan.

Anf. 32 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! Det är glädjande att höra att utrikesministern har varit i samtal med den eritreanske utrikesministern, att hon planerar samtal med den sydafrikanska utrikesministern och att man ser AU som en nyckelaktör i det här. Jag tror att det är rätt väg att från svensk och europeisk sida stötta de regionala aktörer som finns på plats. AU har till och med sitt säte i Addis Abeba.

Det har slagit mig under de här veckorna i november att Abiy Ahmed har varit väldigt avvisande mot internationella initiativ. Det kanske kan skönjas någon liten förändring i tonen de senaste dagarna utifrån att han i någon mening anser sig ha vunnit kriget. Jag tror att det är en förhastad slutsats att dra. Vi vet att TPLF har varit gerillakrigförande tidigare.

Jag är också glad att ministern lyfter upp det etniska våldet och tydligt säger att det har pågått runt om i Etiopien. Det måste finnas med i problembilden. Den oromiska musikern Hachalu Hundessa mördades i somras. Den här månaden var det en massaker i Mai Kadra, där 500 personer mördades, enligt Amnesty. Det är oklart vem som bär ansvaret. Men det krävs definitivt utredningar i båda fallen. Det har varit bussattacker i västra Etiopien. Och i södra Etiopien har en by attackerats. Många har fått sätta livet till i de här etniska konflikterna. Våldet har verkligen varit närvarande. Det har inte varit så många rapporter om det, men man kan tänka sig att det har förekommit våld mot kvinnor. Det är viktigt att hålla koll på det.

Det är tydligt att det behövs demokratiska reformer i Etiopien. I praktiken har det varit ett enpartistyre sedan TPLF tog makten 1991. Man har haft ett slags federal ordning med olika falanger inom partiet utifrån etnicitet och region. Abiy Ahmed har reformerat detta. Han har tryckt ut TPLF från makten och gjort sig själv till det stora maktcentrumet. Frågan är nu hur andra grupper egentligen ska kunna få tillträde till makten så att det inte sker utrensningar av tigreaner på alla nivåer eller att till exempel flygkaptener inte får flyga, som vi har läst om i svenska tidningar. Det är väldigt viktigt att hålla koll på detta nu.

Det är även viktigt att hålla koll på det större regionala perspektivet för hela Afrikas horn. Vi har sett att robotattacker har genomförts mot Eritreas huvudstad Asmera. Med tanke på att utrikesministern har talat med deras utrikesminister vore det intressant att få höra lite mer om Eritreas syn på detta, det vill säga försöken att dra in landet i konflikten eller påverkan på Eritrea som land och som grannstat till konflikten.

Avslutningsvis behöver man även lyfta upp det humanitära behovet. Det är stort och delvis svårt att bedöma för FN då FN-personal har fått dra sig tillbaka. I detta avseende behöver man verkligen pressa den etiopiska regeringen med Abiy Ahmed i spetsen för att FN ska få komma på plats igen, vara i regionen och få en bild av hur många som behöver stöd.

För några är behoven akuta, bland annat för de flyktingar som befinner sig i grannlandet Sudan men också för de eritreanska flyktingar som har funnits i läger i regionen. De har i princip blivit lämnade vind för våg under en hel månad nu. De uppgår till ungefär 100 000. Vi vet att Etiopen är ett av de länder i världen som har störst flyktingmottagande och som tar ett väldigt stort ansvar. Men omvärlden måste i detta läge ställa upp och stödja Etiopiens flyktingar och Etiopiens folk.

Anf. 33 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Etiopien befinner sig redan innan den senaste utvecklingen i en omfattande förändringsprocess. Landet har de senaste åren präglats av demokratiska och ekonomiska reformer. Samtidigt har våld och konflikter, ofta med etniska undertoner, varit mycket vanligt förekommande. Det uppskjutna valet har ökat spänningarna.

Etiopen är ett av Sveriges största biståndsländer, men våra relationer handlar också om handel och närvaro av svenska företag, som exempelvis Ericson, HM, ABB, Volvo och Scania. Vårt utvecklingssamarbete med Etiopien är inriktat på långsiktiga insatser inom demokrati och mänskliga rättigheter, klimat, miljö, resiliens, affärsklimat och social trygghet. En betydande del av det svenska utvecklingsbiståndet kanaliseras genom multilaterala organisationer, till exempel FN, Världsbanken och civilsamhället.

Efter att de demokratiska reformerna inleddes 2018 ökade regeringen utvecklingssamarbetet för att stärka insatser inom demokrati, mänskliga rättigheter, rättsstatens principer, jämställdhet och fredsfrämjande. Vi gjorde detta eftersom vi såg ett behov av att snabbt kunna stärka den demokratiska utvecklingen i Etiopien och förebygga konflikter.

Stödet riktar sig bland annat till utveckling av institutioner och det civila samhället samt insatser för fred och försoning. Detta är givetvis fortsatt viktigt. Exempelvis stöder vi Etiopiens kommission för mänskliga rättigheter, ombudsmannafunktionen, valprocess och parlament. Genom utvecklingssamarbetet arbetar vi också för att främja framväxten av oberoende medier och civilsamhälle. Genom utvecklingssamarbetet stöder Sverige fredsbyggande och försoning i Etiopien.

Etiopien är ett av världens fattigaste länder. De senaste åren har man drabbats hårt av lokalt våld och konflikter liksom av torka, översvämningar och gräshoppsinvasioner med över 1,8 miljoner internflyktingar som följd. Covid-19 innebär även stora utmaningar. Det har inneburit en ännu större utsatthet för det etiopiska folket. Därför har Sverige ett stort humanitärt stöd. När nu över 40 000 etiopier har flytt till Sudan arbetar vi intensivt för att stötta biståndsorganisationer så att de kan öka hjälpen för människor i nöd även där.

Sveriges stöd till Etiopiens befolkning är långvarigt och omfattande. Den nuvarande utvecklingen är mycket oroande och understryker behovet av att också framöver arbeta med fred och försoning och stärkande av mänskliga rättigheter.

Anf. 34 HÅKAN SVENNELING (V):

Fru talman! Utrikesministern lyfter här upp biståndet till Etiopien och att det ökade under de positiva åren som vi har haft bakom oss. Det var ett viktigt vägval av regeringen. Frågan är nu om regeringen funderar i andra

banor när man ser att utvecklingen för demokrati och mänskliga rättigheter går i fel riktning. Det skulle vara intressant att höra om det.

Fru talman! Sverige, den svenska regeringen och riksdagen har ett ansvar att bry sig om utvecklingen i Etiopien. Om vi inte bryr oss är riskerna för ökat etniskt våld stora. Vi måste bry oss för att de mänskliga rättigheterna ska upprätthållas och att det demokratiska utrymmet inte krymper.

Den internationella pressen på premiärminister Abiy Ahmed och hans regering måste nu öka för att de ska öppna upp internet och telefoni, för att det humanitära biståndet ska komma in i Tigrayregionen och för att de som är på flykt i och omkring Afrikas horn ska få hjälp.

En av grundstenarna i denna konflikt har varit frågan om val. Båda parterna har kallat den andra illegitim. TPLF har gjort det utifrån att regeringen sköt upp valet, och regeringen har gjort det för att TPLF genomförde valet. Under coronapandemin är det såklart en utmaning att hålla fria och rättvisa val runt om i världen. Men Sverige måste vara ett språkrör för vikten av fria och rättvisa val, så att det etiopiska folket får en möjlighet att välja sina politiker under 2021 då premiärministern har lovat att val ska hållas. Jag hoppas att det svenska och internationella trycket för detta blir stort.

Vi måste också hålla högt tryck för att det ska finnas fria granskande medier, såväl inhemska som utländska, som tillåts verka. Vi har sett att tillstånden för flera utländska medier har dragits in eller att de har hotats. Politiska motståndare måste också åter få rätten att göra sina röster hörda. Vi har sett att man systematiskt har gripit och fängslat politiska motståndare.

Jag tackar utrikesministern för svaret, som jag tycker ligger i linje med vad jag själv anser är rätt väg att gå.

Anf. 35 Utrikesminister ANN LINDE (S):

Fru talman! Jag gläder mig som sagt över det stora engagemang för Etiopien som finns här i kammaren och i riksdagen. Den nuvarande utvecklingen är mycket allvarlig och förtjänar allas vår uppmärksamhet. Jag vill tacka Håkan Svenneling för att han har tagit upp detta i en interpellation och för, vad jag tycker, en god debatt.

Låt mig understryka några saker i mitt slutanförande. Vi ser med stort allvar på det som händer just nu i Tigray och Etiopien. Men det gör också att det kanske är än mer angeläget med stöd till mänskliga rättigheter och demokrati och till civilsamhället. Vi ser också de stora flyktingströmmarna till Sudan och att konflikten kan få, och har redan fått, konsekvenser för hela regionen.

Vi uppmanar tillsammans med EU och det internationella samfundet parterna i konflikten att upphöra med allt våld. Man måste garantera humanitärt tillträde och skydd av civila. Man måste också försöka hitta fredliga, långsiktiga och hållbara lösningar. Vi är, precis som EU, redo att stötta ett sådant initiativ. Och vi stöder som sagt Afrikanska unionens insatser.

Som jag tidigare sa är vi oroliga för att det etniska våldet ökar i Etiopien. Vi får rapporter om trakasserier och etnisk profilering. Alla typer av övergrepp och kränkning av mänskliga rättigheter eller övergrepp mot civilbefolkningen är oacceptabla, oavsett vem som begår dem. Vi kommer att fortsätta följa utvecklingen mycket noga. Vi kommer att verka för en

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

*Svar på
interpellationer*

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:82 om miljömålen och infrastrukturplaneringen

Anf. 36 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jessica Thunander har frågat mig om jag är beredd att riva upp och ompröva infrastrukturobjekt med hänsyn till miljömålen.

Låt mig inleda med att konstatera att Sverige har en mycket ambitiös klimatpolitik. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. De klimatmål som är uppsatta ska nås.

Just nu genomförs regeringens nationella trafikslagsövergripande plan för infrastrukturen för perioden 2018–2029, en satsning på över 700 miljarder kronor. Det innebär bland annat den största järnvägssatsningen i modern tid. Det gör vi för att öka tillgängligheten, modernisera svensk infrastruktur och öka möjligheterna för klimatsmarta transporter.

Utgångspunkten för den nationella infrastrukturplaneringen är att de transportpolitiska målen ska nås. Klimatmålen är en central utgångspunkt. Därutöver finns det också flera andra mål som riksdagen och regeringen satt upp. Det är många samhällsutmaningar där transportsystemet spelar en stor roll och flera behov ska vägas mot varandra.

Regeringen har nu inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan genom att uppdraga åt bland annat Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag. Utgångspunkter är bland annat att klimatomställningen ska genomsyra politiken och att klimatmålen ska nås. Klimatmålen är därför även en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Trafikverket redovisade sitt inriktningsunderlag den 30 oktober. Underlaget gick samtidigt ut på bred remiss och kommer att beredas på sedvanligt sätt inom Regeringskansliet.

Anf. 37 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Jag tackar infrastrukturministern för svaret. Jag vill dock påpeka att min fråga till infrastrukturministern inte handlade om järnvägen och hur mycket pengar regeringen satsar på den. Det är för övrigt alldeles för lite även om det är mycket, speciellt med tanke på den stora underhållsskulden, kapacitetsbristen på många ställen och de framtvingade nedläggningarna av flera regionala banor.

Jag är också fullt medveten om de klimat- och miljömål som regering och riksdag har satt upp – och om hur dåliga vi är på att styra mot dem. Enligt all forskning går det sisådär. Vi kommer inte att nå målen till 2030 med de styrmedel vi har och de saker vi gör i dag, trots det klimatnödläge vi befinner oss i och trots att vi borde ha ställt om för årtionden sedan och är på tok för långsamma. Snacka går, men det krävs betydligt fler faktiska effektiva åtgärder och mer verkstad.

Min fråga, som jag fortfarande inte tycker att jag har fått svar på, gäller de stora vägprojekt som ligger kvar i infrastrukturplanen sedan gammalt, trots att de direkt motverkar miljö- och klimatmålen. I rapporten *Miljömål i transportplaneringen* visar forskare på allvarliga brister i nuvarande planering och processer. Det finns ett betydande glapp mellan mål och utfall i infrastrukturplaneringen. I rapporten föreslås att Trafikverket i sin planering tydligare bör ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt. Man får ju den efterfrågan som man bygger för. Det är ingen hemlighet att vi behöver minska vägtrafiken för att klara klimatmålen till 2030.

I rapporten konstaterar forskarna att vägutbyggnader som skapar ny trafik går emot flera viktiga miljömål och att det inte är i linje med miljömålen att spendera miljardbelopp på vägobjekt som dels direkt motverkar klimat- och miljömålen, dels innebär att stora ekonomiska resurser tas i anspråk – resurser som behövs för att bygga framtidens hållbara och effektiva transportsystem i stället för att bygga ut gårdagens ohållbara system.

Infrastrukturplaneringen har mycket långa ledtider. Det gör att en stor andel av de investeringar som ligger i dagens planer beslutades långt innan dagens klimatmål antogs. Ska vi ta klimatmålet på allvar blir det tydligt att fokus för infrastrukturplaneringen behöver förändras.

I rapporten föreslås att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav. Man behöver utveckla modeller för att göra det möjligt att riva upp och ompröva gamla beslut om objekt som går emot klimat- och miljömålen och ersätta dem med projekt för att ställa om transportsektorn. Detta måste självklart göras med respekt för kommuner och regioner och utan att radera tilliten mellan parterna.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth: Avser ministern att ta initiativ i enlighet med rapportens förslag för att riva upp och ompröva infrastrukturobjekt som inte är förenliga med våra klimat- och miljömål?

Anf. 38 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag tycker att det är en väldigt viktig interpellation som Jessica Thunander har skrivit. Den rapport som det refereras till i interpellationen, *Miljömål i transportplaneringen*, är också väldigt viktig. Den handlar om att infrastrukturplaneringen borde utgå från vilka mål vi vill uppnå. Det handlar bland annat om att uppnå våra klimatmål. För transportsektorn har vi ett väldigt tydligt mål: Utsläppen ska minska med 70 procent till 2030. Det är mindre än tio år kvar till dess. Vi ska utgå från målen i stället för en basprognos som bygger på ökad trafik.

Om man läser det underlag som har kommit från Trafikverket får man inte riktigt känslan att de fullt ut utgår från vårt klimatmål, trots att de säger att de gör det. Här förutskickas det att vi ska få en ökad trafik. Man hoppas dock på en 70-procentig ökning av biobränsleinblandningen. Man hoppas på en storskalig elektrifiering, och kanske måste koldioxidskatten på bränsle höjas så mycket som till 50 kronor litern.

Jag tror inte att det här är en önskvärd och inte heller en realistisk utveckling. I stället pratar forskarna om att vi tydligare borde trycka på att vi måste bygga ett annat transportsystem och att vi måste ha ett mer transporteffektivt samhälle. Där håller jag fullt ut med Jessica Thunander: Då är det vissa storskaliga vägprojekt som måste omvärderas.

Här i Stockholmsområdet finns det planer på att bygga det som kallas Tvärförbindelse Södertörn, som också finns med i innevarande infrastrukturplan. Det är ett motorvägsbygge som skulle gå loss på ungefär 11 miljarder kronor. Det avfärdas av Naturvårdsverket just av miljö- och klimatskäl. De menar att man kommer att få ökad vägtrafik om man bygger en ny motorväg, precis som interpellanten tidigare sagt.

Därför tycker jag att det vore intressant att få höra från infrastrukturministern om det finns några konkreta motorvägsprojekt som han av klimatskäl är beredd att ompröva. Det skulle exempelvis kunna vara Tvärförbindelse Södertörn.

Eftersom vi alla pratar så mycket om vikten av att bygga ett transporteffektivt samhälle måste vi ibland också våga säga att vissa transporter kanske inte ska ske alls i framtiden. Vi behöver alltså transportera oss mindre på ett sådant sätt som leder till att utsläppen ökar. I det här sammanhanget tänker jag på vägtrafiken. Anser infrastrukturministern att det är önskvärt att vägtrafiken minskas? Det tycker jag är en väldigt viktig fråga att få besked om. Ifall ministern anser att det av klimatskäl är önskvärt att vägtrafiken minskas borde han väl också föreslå någon form av styrmedel och åtgärder som verkar för minskad vägtrafik för att vi ska få minskade utsläpp från transportsektorn. Annars framstår ministern som ganska handfallen och helt utan verktyg, även om intentionerna är goda.

Anf. 39 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar både Jessica Thunander och Jens Holm. Men jag är inte så pessimistisk. Jag tror att det finns goda möjligheter att nå målet att transportsektorn ska minska sina utsläpp med 70 procent till 2030. Det är omfattande initiativ som tas, inte bara i Sverige utan också internationellt och på Europeanivå med Green Deal. Med den storsatsning vi nu gör på elektrifiering och biobränsle med reduktionsplikten, det vill säga att blanda in biobränsle när vi tankar diesel och bensin, och på transporteffektivitet, finns goda möjligheter att nå målen. Vi följer naturligtvis dessa frågor, inte minst Klimatpolitiska rådet följer i allra högsta grad dessa frågor och gör nödvändiga genomlysningar, precis som för övrigt Trafikverket också gör.

Det var inte så länge sedan jag tog emot ytterligare ett program som Fossilfritt Sverige har tagit fram tillsammans med den tunga fordonsindustrin. Där redovisas hur tunga lastbilar ska elektrifieras, vilket kraftigt kan reducera utsläppen från tung trafik.

När det gäller arbetet med nationell plan tycker jag att man ska ha respekt för den process som finns. Nu är Trafikverkets underlag ute på remiss, och en ny nationell plan ska inte antas förrän 2022. Jag tycker att det framgår tydligt inte minst i underlag från Trafikverket hur viktig klimatfrågan där är.

För dem som följer debatten vill jag ändå samtidigt passa på att förklara några av de målkonflikter som finns. Det går an att generellt säga att det inte ska satsas på vägar. Men jag vill ändå att vi ska kunna göra trafiksäkerhetshöjande insatser. Jag uppvaktas nästan varje vecka om att man är ytterst tveksam till de hastighetssänkningar som görs på en del vägar på landsbygden, just för att vägarna inte har tillräcklig kvalitet. Där är önskemålen starka i hela landet om att sätta upp mitträcken och göra investeringar i vägar för att minska dödligheten i trafiken. Vilka vägar tycker Vänsterpartiet i det här sammanhanget att det inte ska satsas på? Ser ni inte en risk att de kan komma i målkonflikt med frågor om trafiksäkerhet? Det är en fråga jag tycker att man måste komma ihåg.

Vi ska arbeta ordentligt med att hela tiden växla över från väg till järnväg till klimatsmarta transporter. Jag har i många sammanhang berättat om ett lyckat exempel, till exempel i Malungsfors när vi elektrifierade Västerdalsbanan. Det gick i västra Dalarna tunga lastbilstransporter med skogsråvara. Det var 7 500 årligen som släppte ut 8 000 ton koldioxid. Nu är Västerdalsbanan uppgraderad. Det var en gammal nedlagd järnvägssträcka, och nu är den elektrifierad. Det är klimatsmart, det stärker konkurrenskraften hos skogsindustrin och det innebär i allra högsta grad minskade utsläpp. Detta innebär också en satsning inte bara i storstadsområdena utan faktiskt i hela landet. Och det är helt nödvändigt.

Vi måste ha detta för ögonen när vi funderar över vilka ställningstaganden som ska göras inför nationell plan 2022. Satsningar ska göras i hela landet, och hela landet ska vara med i den klimatomställning som behöver göras. Det ska finnas förutsättningar för utbyggd laddinfrastruktur eller elvägar, så att vi kan minska klimatutsläppen från transportsektorn sammantaget. Bilar kommer ändå att behövas. Man kommer att behöva transportera sig, och det finns inte tunnelbana överallt. Då måste transportpolitiken säkerställa att det finns bra tillgänglighet i hela landet, men det ska ske hållbart.

Det är därför vi har ambitionen att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsnation. Det genomsyrar i allra högsta grad infrastrukturpolitiken med de satsningar vi just nu genomför.

Anf. 40 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Jag tackar för svaret, infrastrukturministern!

Nu måste jag vara mycket tydlig. Min fråga handlar inte om underhåll av vägar. Jag bor själv på landsbygden, och underhållet är jätteeftersatt och mycket viktigt. Jag håller med om att det finns ställen i landet där man måste använda sig av bil. Det kommer att vara så även i fortsättningen oavsett hur mycket vi bygger ut järnvägstrafiken och även kollektivtrafiken. Det kommer att finnas ställen där vägarna måste rustas upp. Jag är fullt medveten om det.

Det handlar om stora vägtrafikprojekt, inte sällan i storstadsregioner där kollektivtrafik är ett verkligt alternativ. Det går direkt emot miljö- och klimatmålen, och det finns andra alternativ för att transportera sig. Det är viktigt att hålla isär dessa frågor, det vill säga nybyggnation eller underhåll av vägar där de verkligen behövs.

Infrastrukturministern tar också upp biodrivmedel och omställning till el. Det är också mycket viktiga frågor. De kommer inte att räcka om vägtrafiken fortsätter att öka så som i dag.

89 procent av råvarorna till biodrivmedlen i Sverige i dag kommer från utlandet. Mycket av dem produceras inte på ett hållbart sätt utan de drabbar andra befolkningar. Även om vi ökar produktionen av biodrivmedel i Sverige är biobränslepotentialen begränsad. Vi kan inte öka hur mycket som helst. Vi ska också komma ihåg att flyget och sjöfarten är intresserade av biodrivmedel, och vi måste fundera över var de biodrivmedel vi kan få fram används bäst. Var är de viktigast? Hur får vi en bättre transporteffektivitet?

Trafikverket tillsammans med fem andra myndigheter tog fram en rapport om hur vi ska nå klimatmålen och hur vi ska använda energi. Där var elektrifiering och biodrivmedel två delar, men den tredje delen var transporteffektivitet. Detta syns inte alls i inriktningsrapporten från Trafikverket till nationell plan.

Jag hoppas verkligen att vi når målen till 2030 och sedan blir helt fossilfria till 2045. Jag önskar att det är så. Det kan vi, men då måste vi steppa upp. Det är nio år kvar. Vi kan inte vänta med att sätta igång, utan det krävs ganska ingripande och stora åtgärder för att vi ska lyckas. Jag förstår också att det finns olika behov och mål att väga mot varandra, men klimatförändringen är helt livsavgörande. Människor lider och dör varje dag i klimatrelaterade katastrofer. Det är bränder, stormar, orkaner, översvämningar och så vidare. Det blir även mindre mängd jordbruksproduktion och så vidare.

Transporteffektiviteten måste bli bättre, och vi måste ha som mål att inte öka vägtrafiken – även om den fortfarande kommer att behövas.

Jag ställer fortfarande frågan: Är infrastrukturministern villig att ge Trafikverket i uppdrag att se över beslutade projekt med klimat- och miljömålen för ögonen?

Anf. 41 JENS HOLM (V):

Fru talman! Infrastrukturministern frågade Vänsterpartiet vilka vägar vi inte vill bygga till förmån för hållbara transportslag. Det lät inte som att infrastrukturministern hade riktigt lyssnat på mitt tidigare anförande. Jag talade om Tvärförbindelse Södertörn här i Stockholm – ett storskaligt motorvägsprojekt.

Förbifart Stockholm, ett annat motorvägsprojekt, är tyvärr igång. Det har visat sig bli det stora hål som bara slukar miljarder, som vi varnade för, och det kommer att öka trafiken i Stockholmsregionen.

Det finns diskussioner om Östlig förbindelse öster om Stockholm – också ett storstadsprojekt som kommer att leda till ökad trafik och kosta mycket pengar.

E22 Lund är också ett annat motorvägsprojekt.

Det finns mycket som vi lägger på stora städer som leder till ökad bilism, där vi i stället borde lägga pengarna på underhåll och till järnvägen.

Ministern nämnde biobränsle, och det tog Jessica Thunander upp. Jag kan bara konstatera att man i Trafikverkets underlagsrapport talar om en ökad användning med 70 procent av biobränsle till 2030. Det håller inte med en så storskalig produktion av biobränsle. Varifrån ska råvaran tas? Ministern får gärna svara.

Vi behöver bygga ett transporteffektivt samhälle. Det är önskvärt att minska vägtrafiken, och jag tycker att det är lite beklämmande att ministern inte kan säga det i riksdagens talarstol.

Vi behöver bygga hållbara, rättvisa, transporteffektiva städer, satsa mer pengar på gång- och cykelbanor, bygga fler grönområden, ta utrymme från bilar och ge utrymme åt smartare transportslag, bildelningspooler och annat. Nu under pandemin har vi goda möjligheter att göra just det, då folk rör sig mindre och vi kan bygga mer hållbara städer.

Vi i Vänsterpartiet avsätter pengar för detta. Vad gör regeringen?

Anf. 42 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, både Jessica Thunander och Jens Holm! Jag delar naturligtvis många av era ståndpunkter eftersom vi är precis där.

Vi genomför den största järnvägssatsningen i modern tid. Vi tar igen år av underinvesteringar i järnvägen men också år av försyndelser när det gäller vägunderhåll.

Vi ställer om transportsektorn med omfattande elektrifiering. Vi har tillsatt en elektrifieringskommission.

Jag har själv tydligt uttalat att vi får sluta bygga infrastruktur planerad utifrån män och bilar, ett uttalande som väckte en del uppmärksamhet men som faktiskt är sant eftersom det sällan har varit socioekonomi, jämställdhet eller andra parametrar som varit avgörande. Den tiden är förbi. Vi har ställt om transportplaneringen till att i dag innefatta också klimatomställning, regional sammanhållning och inte minst bostadsbyggande.

Men jag vill också ha respekt för det underlag som Trafikverket tagit fram och den process vi har. Vi får ett inriktningsunderlag som går på remiss, och vi har hearingar. Jag vill lyssna in vad civilsamhället, näringslivet och regionerna säger – inte minst Stockholmsregionen, som säkert kommer att ha synpunkter, tankar, idéer och önskemål om de vägprojekt som Jens Holm nu nämner.

Regeringens utgångspunkt är given: Vi ska ställa om. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland, och en viktig del i det handlar om att ställa om Transportsverige.

Också jag är i allra högsta grad oroad över ökade vägtransporter. Hela utgångspunkten för godstransportstrategin och det arbete vi gör är att flytta över mer gods från väg till järnväg och till sjöfart. Men man ska inte drömma sig fram till att det ska ske väldigt snabbt. Därför är det otroligt viktigt att vägtransporterna ställs om så att också de blir hållbara genom biodrivmedel och genom elektrifiering.

Elektrifiering är laddinfrastruktur, elvägar och premier för att förnya fordonsparken – både bussar och lastbilar, arbetsmaskiner och för den delen privatbilar. Sverige är det land i EU som nu har störst andel elbilar och laddhybrider i nybilsförsäljningen, så det går fort.

Naturligtvis handlar det också om biobränsle. Jag kan dela oron för den utmaning det innebär att säkerställa att biodrivmedlen räcker till. Det är en klassisk diskussion vi haft i Sverige, för det är klart att utgångspunkten inte kan vara att vi ensidigt ska importera bioråvaror. Sockerrörsetanol från Brasilien är väl det främsta exemplet. Därför är det en tuff prioritering framöver, och just därför en viktig utgångspunkt för mig, att vi påskyndar elektrifieringen av vägtransporterna. En stor del av de biodrivmedel vi kan producera i Sverige framöver tror jag nämligen kommer att behöva förbehållas flyget.

Flyget behöver göra sin omställning, och där tror jag att resan till elektrifiering kommer att ta lite längre tid. Även om jag är teknikoptimist och gläds åt att vi nu har elflyg på gång ska vi vara medvetna om att det kommer att ta tid att få helt och hållet elektrifierat flyg.

Jag vill verkligen ge Jessica Thunander rätt i att det krävs väldigt stora insatser framöver för att nå inte bara målen 2030 och utan också målen 2045. Jag vill passa på att säga det, för 2030 handlar mycket om styrmedel och förändring av beteenden. Men de investeringar vi har att göra framöver måste också riktas in mot målet att nå netto noll 2045. Det är ett av skälen till att vi behöver förstärka kapaciteten i järnvägen och se till att bygga ännu mer järnväg framöver, för det är klimatsmart så det förslår.

Anf. 43 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Jag håller helt med om detta att vi har byggt utifrån män och mäns bilar. Det är ju faktiskt sant. Vi har i årtionden byggt vår infrastruktur kring bilen och haft bilen som norm. Men det betyder att det går att bygga på annat sätt, utifrån andra normer och andra målsättningar.

Det måste vi också göra. Men det blir problematiskt när så många stora vägprojekt – nu pratar jag nya vägar – som ökar vägtrafiken fortfarande ligger kvar i planen. I förra planen är två tredjedelar av projekten sådana som har följt med från tidigare planer. Jag tycker att det behövs ett omtag, där man tittar på gamla projekt och tar med de klimat- och miljömål som inte fanns när man beslutade om dem.

Det är också problematiskt att Trafikverket exempelvis inte verkar se infrastrukturen som något som är viktigt i klimatomställningen, att döma av inriktningsplanen och hur Trafikverket pratar. Det handlar om att regeringen behöver bli mycket tydligare i sina direktiv så att Trafikverket verkligen ser sin roll i omställningen och ser att också infrastrukturen måste ställas om och göras om eftersom det är den som påverkar hur mycket trafik det är i olika trafikslag.

Det är bra att vi är överens om hur viktigt det här är, för klimatförändringen är här nu och det är bråttom.

Anf. 44 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jessica Thunander, för en viktig diskussion!

När det gäller grundfrågan om att lyfta ut ska vi komma ihåg att det inte görs så ofta. De gånger man lyfter ut objekt ur en nationell plan skapar det stora konvulsioner eftersom hela tanken är att det är en långsiktig planering så att det finns förutsägbarhet, inte minst för kommuner och regioner.

Det mest kända exemplet på utlyfta projekt är att den nytillträdde borgerliga regeringen 2006 valde att lyfta ut Norrbotniabanan. Jag har sagt det vid några tillfällen nu: Tänk om man inte hade gjort det! Då hade den varit byggd nu, ungefär. Då hade vi haft Norrbotniabanan längs Norrlands-kusten. Hur viktigt hade det inte varit för Northvolts etablering och för deras möjlighet att rekrytera personer till Skellefteåregionen? Hur viktigt hade det inte varit för möjligheten att ha klimatsmarta person- och gods-transporter längs hela Norrlandskusten i stället för bilar och lastbilar? Det är klart att det hade varit en väsentligt bättre investering.

Min utgångspunkt är att man ska vara väldigt försiktig med att förändra förutsättningar när det finns en vikt i att man har förutsägbarhet. Varje

nationell plan är å andra sidan en ny nationell plan. Men jag tror att man ska vara väldigt försiktig, inte minst utifrån behovet av förutsägbarhet i transportplaneringen.

Jag delar inte uppfattningen att Trafikverket inte ser klimatutmaningen. Jag tycker tvärtom att Trafikverket gör ett gediget arbete i att beskriva de utmaningar som klimatomställningen innebär för hela infrastrukturen. Där har man förstärkt sin kompetens, och man arbetar på ett väldigt bra sätt med att beskriva detta.

Det är också så att Trafikverket i sina processer, i upphandlingen av genomförandet av infrastrukturbyggandet, nu ställer helt andra klimatkrav än man gjorde förr i tiden. Det är också viktigt eftersom själva byggandet av infrastruktur, hur mycket vi än vill se det, i sig leder till ganska tunga klimatutsläpp.

Min utgångspunkt är att vi ska klara klimatmålen. Vi ska ställa om Transportsverige, och vi ska göra det i hela Sverige med hela Sveriges support – inte bara storstädernas.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellationerna 2020/21:94 och 121 om framtiden för flygplatser i Stockholm

Anf. 45 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har ställt flera frågor till mig om Bromma flygplats och kommunikationerna till och från Arlanda. Kjell Jansson har ställt flera frågor till mig om Bromma flygplats och framtiden för inrikesflyget. Jag väljer att svara på dessa frågor tillsammans.

Spridningen av det nya coronaviruset och sjukdomen covid-19 har påverkat flygresandet dramatiskt. Flygtrafiken har minskat kraftigt. Redan före pandemin såg vi ett minskat flygande. Vi befinner oss fortfarande i ett läge där framtidsutsikterna är osäkra. Både minskat flygande och covid-19 påverkar flygmarknaden, både på kort och på lång sikt.

Inom Regeringskansliet pågår en översyn av statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga regionala flygplatser och flyglinjer med allmän trafikplikt. Effekterna av den pågående pandemin och det minskade flygandet kommer att analyseras i det fortsatta arbetet.

Under rådande marknadsförutsättningar har Swedavia AB, utifrån bolagets uppdrag och affärsmässiga perspektiv, gjort en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Bolaget har presenterat sina slutsatser. Enligt Swedavias bedömning är det under rådande marknadsförutsättningar inte affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare. Konsekvenserna av Swedavias bedömning analyseras för närvarande i Regeringskansliet.

Vad gäller kommunikationerna till och från Arlanda är det naturligtvis eftersträvänsvärt att fler människor använder kollektiva färdmedel. Regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny nationell plan för utveckling av transportsystemet och avser att lägga fram en infrastrukturproposition för riksdagen under våren 2021.

Fru talman! Tack så mycket, statsrådet, för svaret! Fast det är svårt att vara nöjd med något som är så vagt och faktiskt egentligen inte svarade på någon av de frågor jag ställt.

Jag måste erkänna att jag på allvar är orolig för flygets framtid i Sverige. Det är sorgligt att se hur regeringen behandlar flyget, och det handlar inte bara om det som sker under den pandemi vi nu befinner oss i. Man införde ensidigt en flygskatt i Sverige i stället för att se hur man kan jobba internationellt för att diskutera till exempel koldioxidskatt. Vi hade redan före pandemin på två år förlorat tio direktlinjer från Arlanda ut i världen. Air India och Singapore Airlines har meddelat att de kommer att överge Arlanda efter krisen.

Sedan har vi frågan om Arlandarådet och deras rapport, som regeringen valde att inte göra offentlig. Detta skickar signaler till flyget: Vad är flygets framtid i Sverige? Hur ser regeringen på flyget?

Grunden till detta sorgliga agerande är Miljöpartiet, och jag förstår att det är svårt att regera tillsammans med dem om man ska komma överens i en sådan fråga som flyget. Emma Berginger var tydlig i en debatt nyligen: Vi ska inte flyga även om flyget ställer om, och det är bra om flygplatser läggs ned.

Flyget står i dag för 2 procent av världens utsläpp och tar i förhållande till detta orimligt stort utrymme i klimatdebatten. Flyget ställer om, och det behövs bra infrastruktur i dag och i morgon, med flygplatser som säkerställer att det går att bo och driva företag i hela Sverige.

Mitt i den kris vi nu befinner oss i, där flyget är en av de branscher som har drabbats allra hårdast, ger regeringen Swedavia i uppdrag att titta på om det är möjligt att stänga ned Bromma i förtid. Efter att ha diskuterat med inte minst Svenska regionala flygplatser har jag förstått att detta för dem kändes som spiken i kistan. Flygplatserna kämpar för sin överlevnad, och en förtida nedläggning av Bromma skulle helt enkelt kunna innebära att de inte har en chans att överleva.

Detta skapar en oerhört stor osäkerhet hos flygbolagen som trafikerar Bromma och som vi vet går på knäna redan i dag. Jag hade ett möte med Bra för inte så länge sedan. De har skjutit upp sin återstart och är osäkra på hur de ska hantera frågan om man lägger ned Bromma.

Rapporten skapar en oerhört stor osäkerhet kring inrikesflyget och möjligheterna att ta sig med flyg till och från Stockholm, något som är helt avgörande för om det ska vara möjligt att driva företag i många delar av Sverige.

Ännu mer osäkerhet skapar det faktum att denna rapport är hemlig. Det finns alltså inga som helst möjligheter till kritisk granskning och diskussion. Frågetecknen framåt är väldigt många. Vad var regeringens avsikt när man beställde rapporten? Ville man flygets väl hade uppdraget till Swedavia, om ett sådant nödvändigtvis måste ges mitt under brinnande pandemi, kunnat se mycket annorlunda ut. Dessutom hade man kunnat vara tydlig med att inrikesflyget till och från Stockholm inte får äventyras.

I sammanfattningen av Swedavias rapport står det i alla fall väldigt tydligt att Arlanda behöver utvecklas och byggas ut och att nya terminaler och ny rullbana behövs – annars kommer man att slå i taket relativt snabbt.

Alla mina tre frågor återstår efter infrastrukturministerns svar. Vilka är regeringens planer för flygplatserna runt Stockholm? Och hur tänker man kring inrikesflyget i Sverige?

Anf. 47 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet Eneroth, för svaret! Det ger dock fler frågor än svar.

Spridningen av coronaviruset har påverkat flygresandet dramatiskt, svarar statsrådet. Ja, så är det absolut. Men det går inte att planera ett samhälle för pandemi långsiktigt. Vi måste planera för någon form av normalkonjunktur, anser jag. När detta elände är över kan det bli en extrem uppgång i Sverige, med vår enorma exportindustri. Det kan bli något liknande det som skedde efter andra världskriget, när Sverige växte fortast i Europa.

Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att säkerställa inrikesflyget, om regeringen avser att avveckla Bromma i förtid, vilket allt tyder på? Koncessionen löper till 2038, men fler och fler signaler kommer om att man vill avveckla Bromma tidigare.

Om så är fallet bör regeringen under första kvartalet 2021 ge Trafikverket i uppdrag att starta projekteringen av den fjärde banan. Eller ska regeringspartnern Miljöpartiet, med 4 procent, ha vetorätt gällande den långsiktiga utvecklingen för Arlanda och flyget?

Flyget är viktigt för Stockholmsregionen och för hela Sverige. Vi är ett avlångt land. Många bor i Norrland och behöver komma ned hit, och även i Skåne behöver man komma upp till huvudstaden. Vad vill regeringen egentligen med Arlanda? Det är viktigt att få svar på detta.

Fru talman! Regeringen har begravt Arlandarådets utredning och hemligstämplat den. Min fråga är: Varför har regeringen gjort detta?

Utredningen pekar ut Arlandas betydelse för hela landet och vill att det satsas på Arlanda som Nordens ledande flygplats. Infrastrukturen vid flygplatsen är underdimensionerad. Trafikverket borde få i uppdrag att stärka kapaciteten runt flygplatsen. Fjärde start- och landningsbanan måste byggas för att klara framtida trafik. Det tar cirka 20 år innan den kan stå klar från det att projekteringen startar, fru talman, med vår gällande lagstiftning.

SAS har enligt sin koncession 70 procent av start- och landningstillstånden på Arlanda. Övriga flygbolag från hela världen har 30 procent. Detta gör att det är väldigt låst. Vi behöver på sikt få in fler flygbolag, som även gör långflygningar. Eller vill regeringen inte satsa på Arlanda långsiktigt? Tycker regeringen inte att Stockholmsregionen behöver ha några flygplatser, herr statsråd?

Fru talman! Det behöver byggas fler spår mellan Stockholm och Uppsala och skapas ett funktionellt resecentrum i Arlandaregionen. Det behövs förbättrad kapacitet på E4:an i Arlandaregionen, med fler körfält och utbyggda trafikplatser. Roslagsbanan bör förlängas till Sky City. Jag var själv med och drev detta när jag under många år var råd i Norrtälje. Det är en väldigt bra lösning. Med 1,2 eller 1,3 mil utbyggda spår får man redundans med Roslagsbanan till Sky City. Vidare behövs en förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda samt kringliggande flygplatsstad.

Fru talman! Tack, Maria Stockhaus och Kjell Jansson, för engagemanget! Först vill jag ta upp några ordningsfrågor. När det gäller uppdraget till Swedavia ligger ansvaret under statsrådet Baylan, så det är Näringsdepartementet som hanterar det. Det är bara för formens skull som man är noga. Maria Stockhaus är varmt välkommen att rikta sina frågor dit.

Med all respekt, detta med Arlandarådet är inget hemligstämplat. Jag ledde arbetet. Det var en process inom Regeringskansliet där vi tog fram ett gediget underlag som råd för den fortsatta processen för att utveckla flygets infrastruktur i Sverige. På samma sätt har vi inom Regeringskansliet också ett arbete för att titta på de regionala flygplatserna.

Jag tror också att alla inser att när pandemin sedan kom förändrades förutsättningarna för flyget. Maria Stockhaus sa att hon var oroad över flygets framtid. Det är nog väldigt många. Pandemin och den utveckling vi ser är ju ett dråpslag mot flyget. Under en period kom det rapporter som sa att allt reguljärt flyg mellan länder hade upphört.

Detta handlar ju inte om politisk vilja, utan det är en pandemi där utgångspunkten är att begränsa smittspridningen och se till att människor inte dör i en allvarlig sjukdom. På det sättet har vi fått göra dramatiska insatser i hela världen för att skydda människoliv. Konsekvenserna av detta har märkts inte minst hos flyget men också hos andra persontransporter.

Bara här i Sverige har vi gjort omfattande insatser för att stödja flyget för att upprätthålla samhällsviktiga transporter. Vi har infört allmän trafikplikt för att säkerställa att vi har flygförbindelser mellan Gotland och fastlandet eller i Norrland och för att kunna göra viktiga sjukvårdstransporter. Detta har gjorts i ett läge då marknaden inte klarade av detta. Då får vi med gemensamma skattemedel gå in och upphandla och säkerställa samhällsviktiga transporter.

Vi har gett omfattande stöd till de regionala flygplatserna, till de statliga flygplatserna, till Swedavia och till Luftfartsverket. Vi har inrättat flygkreditgarantier, som inte minst SAS har kunnat använda. Nog görs det väldigt mycket insatser, för flyget behövs. Men flyget behöver ställa om. Det är den enkla sammanfattningen.

Sverige är ett exportberoende industriland, och det är klart att flyget också ur den synpunkten är viktigt, men ingen ska tveka på flygets behov av att ställa om. Hur ska vi annars tolka den diskussion och den rörelse som fanns före pandemin och som handlade om flygskam? Där var det väldigt många som valde andra transportmedel i stället.

Flyget självt och dess företrädare har nu gjort resan och tagit fram ett ambitiöst program ihop med Fossilfritt Sverige, där flygets aktörer visar hur man ska ställa om. Det handlar om smarta landningsvägar, miljödifferenterade start- och landningsavgifter, biobränsleintroduktion och på sikt elflyg. Jag tror att den utveckling vi nu ser är helt avgörande, där flyget självt tar klimatfrågan på allvar.

Från svensk sida har vi tagit ledartröjan i de här frågorna och även internationellt vid generalförsamlingen i ICAO krävt att vi ska ha möjlighet att beskatta fossilt flygbränsle.

Moderaterna har en resa kvar att göra. Man inledde pandemin med att kräva sänkt flygskatt i ett läge där inga flyg gick. Det kanske inte är det mest verkningsfulla medlet. Och i klimatpolitiken föreslog Moderaterna

omfattande besparingar. Jag skulle gärna vilja se ett moderat samlingsparti som är lite mer modernt och börjar ta sig an hur vi med teknikutvecklingen ändå ska kunna klara klimatutmaningen och också upprätthålla en bra tillgänglighet.

Vi kommer att ta ställning till frågor om anslutningsförbindelser till bland annat Arlanda i samband med arbetet med nationell plan, och där ska jag naturligtvis särskilt lyssna på Stockholmsregionens företrädare.

Anf. 49 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Vi är helt överens om att en omställning även är nödvändig för flyget, men då måste det finnas ett flyg kvar att ställa om efter pandemin.

Jag har uttryckt en oro för flygets framtid. Pandemin är självklart en viktig anledning till att vi är oroliga för flyget. Tyvärr har vi en regering som gör situationen för svenskt flyg värre. Man gör inte allt man kan. Man är inte tydlig i sina signaler, så att svenskt flyg känner att man har stöd av den här regeringen.

Miljöpartiet sa nej till att upphandla flyg söder om Dalälven. Som jag sa tidigare uttrycker Emma Berginger från Miljöpartiet att det inte spelar någon roll om flyget ställer om och att det är bra om flygplatser läggs ned. Den typen av signaler från ett regeringsparti leder självklart till att man i en bransch som redan i dag går på knäna blir väldigt orolig för sin framtid.

Vi moderater är tydliga med att hela Sverige behöver flyget. Vi behöver flyget för att resa inom landet, och vi behöver flyget för att ta oss ut i världen. Det är helt avgörande för utvecklingen i hela landet att det finns goda kommunikationer.

I *Agenda* sa statsrådet Eneroth att det inte är vettigt att bygga ut en flygplats mitt i en pandemi. Jag skulle säga att det väl är just då som man ska passa på, när det flygs mindre och byggnationen inte påverkar mycket av själva flyget.

Det finns många olika prognoser för hur flyget återhämtar sig. Men mig veterligen finns det ingen prognos som visar att det inte återhämtar sig. Då måste vi ha en tillräcklig, modern kapacitet för att möta det ökade flygandet. Jag är faktiskt inte orolig för flyget bara på grund av corona utan också för att vi har en regering som gör en fruktansvärd situation värre.

Inrikesflygets aktörer känner stor oro inför en eventuell nedläggning av Bromma. Vi moderater hade ett möte med Swedavia. De var tydliga med att fysisk kapacitet och tillgänglig kapacitet är två helt olika saker. Det finns ett system för slottider som är en internationell överenskommelse och som styr fördelningen av flygtider på Arlanda. Även om det inte flygs på vissa slottider kommer de flygbolag som äger dem inte att släppa dem. Det vill säga att det inte finns något utrymme för inrikesflyget från Bromma att starta från Arlanda. Jag delar alltså Swedavias oro.

Jag har försökt gräva mycket i detta med slotsystemet och vad som krävs, och det har jag förstått att Swedavia också gör. Men i dagsläget finns det ingen lösning. I dagsläget innebär en förtida stängning av Bromma väldigt dåliga förutsättningar för inrikesflyget att flytta därifrån till Arlanda.

Miljöpartiets flyghat gör också att Västerås och Karlstad hotas av nedläggning, och även Skavsta har problem. De har inte fått ta del av något av

det stöd som flyget har fått. Det enda de har kunnat ta del av är de mer generella stödåtgärderna.

Om Bromma läggs ned undrar jag var affärsflyg, ambulansflyg, kustbevakning och brandflyg ska få plats någonstans. Det finns heller ingen redundans i Stockholmsområdet om alla dessa flygplatser försvinner. Hur ska inrikesflyget få plats på Arlanda, och hur ska allt annat samhällsviktigt flyg få plats i Stockholmsområdet?

Är det bättre att Arlanda blir en flygplats där man inte kan flyga internationellt till andra destinationer än Köpenhamn om man ska ta sig vidare ut i världen? Vill inte den här regeringen att det ska finnas direktflyg ut i världen, så att svenska företag kan ta sig ut i världen och utländska företag kan etablera sig i Sverige?

Anf. 50 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Jag kan försäkra statsrådet Eneroth om att Moderaterna inte är teknikfientliga, tvärtom. Vi är vana att driva på. Vi är ett modernt parti – ett idéparti som alltid kommer med nya lösningar. Men det är inte lika med att vi är fundamentalister när det gäller flyg och miljöpolitik, där det ibland verkar vara helt verkningslösa åtgärder som regeringen tar beslut om. Det är en helt annan sak. Om vi vill göra något med miljön handlar det om effektiva åtgärder och inte en massa trams – ursäkta!

Sverige är ett exportberoende land, kanske mer än något annat land i världen. 53 procent av bnp är export. Vi behöver resa mer. Våra affärsmän i storbolagen behöver komma ut och göra fler affärer för att ta hem fler order till Sverige och skapa fler arbetstillfällen i våra företag, inte färre. Då måste man underlätta för dem att komma ut och resa. Det är inte bara semestrar till Thailand som flyget ombesörjer, vilket man ibland kan få en känsla av när man ser på debatten.

Stockholmsregionen betalar i dag 45 procent av den statliga skatten. Cirka 40 procent av alla skatteintäkter kommer från Stockholmsregionen. Man får ändå en känsla av att regeringen driver en Stockholmsfientlig politik.

Jag kan ta några exempel. Det första är en förtida stängning av Bromma och en stoppad utbyggnad av Arlanda på grund av att ett fyraprocentparti blockerar detta. Jag är övertygad om att statsrådet Eneroth i grund och botten håller med oss om detta. Det är en stoppad byggnation av Östlig förbindelse. Det är en stoppad byggnation av Tvärförbindelse Södertörn.

Därtill kommer utjämningsskatten, som näst intill plundrar många Stockholmskommuner på pengar. Riksrevisionen gav nyligen stark kritik mot utjämningsskatten.

Fru talman! Vill regeringen bygga höghastighetståg för att all flygtrafik ska gå till Kastrup och Köpenhamn och så att vi kan skrota flyget här uppe? Är det målet som regeringen har? Ibland undrar man.

Fru talman! När kommer statsrådet Eneroth att starta de utlovade rundabordssamtalen med Arlandakommunerna? När kommer de rundabordssamtalen till stånd? De är utlovade, enligt kommunalråden i Arlandakommunerna. De saknar den dialogen.

En utbyggnad av Arlanda är nödvändig oavsett om eller när Bromma stängs. Det är lämpligt att börja nu, i och med att ni planerar en förtida stängning. Det är viktigt för Stockholmsregionen och övriga landet att Arlanda har stor kapacitet för flyg i framtiden.

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

Tidigare, på 80- och 90-talet när jag började med politik, jobbade de stora partierna – Moderaterna och Socialdemokraterna – ihop när det gällde infrastrukturfrågor, som flygplatser, vägar etcetera. Då gjorde man upp. Man gav först ett handslag. Sedan tog man beslut och körde. I dag verkar det som att Socialdemokraterna vill göra upp med extrempartier. Ursäkta, fru talman, men det är den känsla som vi har.

Anf. 51 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Låt mig först säga någonting om extrempartier. Här i riksdagen och i många kommuner och regioner i landet samarbetar numera Moderaterna med Sverigedemokraterna. Det är att samarbeta med ett parti som har en främlingsfientlig agenda och ett rasistiskt förflutet. Jag har inga bekymmer med att samarbeta med Miljöpartiet, Vänsterpartiet, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet eller Kristdemokraterna, men jag samarbetar inte med Sverigedemokraterna.

Jag kan verkligen uppskatta Kjell Janssons engagemang. Men jag bör påpeka att i Stockholmsregionen, som Kjell Jansson talar sig varm för, samarbetar Moderaterna med just Miljöpartiet. Jag hoppas inte att tongångarna där är att det är ett extremparti. Det är väl ett väl fungerande samarbete, och jag hoppas att partierna samsas om viktiga infrastrukturprojekt och ger regeringen råd om vilka satsningar som ska göras i Stockholmsregionen.

Jag förstår engagemanget i Stockholm, och jag tycker att det är viktigt. Jag noterar också hur det var för bara ett antal år sedan. Jag tror att prioriteringen i Stockholmsregionen var sju flygplatser, som var helt avgörande. Nu har det, tack vare en väldigt bra process bland handelskammare och engagerade politiker i Stockholm, varit en tydlig prioritering: att Arlanda flygplats är viktig. Jag välkomnar en sådan prioriteringsordning, för även Stockholmsregionen måste klara av att göra tydliga prioriteringar när det gäller infrastrukturpolitiken.

Det är klart att flyget står inför stora utmaningar; det vet vi allihop. Jag är teknikoptimist. Jag tror att flyget har möjlighet – det visar flygets aktörer själva – att klara en omställning. Med biobränsle och elektrifiering finns möjligheter. Jag hoppas att också Moderaterna är något mer teknikoptimistiska framöver – ett annat arv har funnits tidigare. Men jag noterar att nästkommande interpellationsdebatt här i kammaren kommer att handla om en moderat riksdagsledamot som ställer sig tveksam till ny teknik och digitalisering.

Jag tror att utgångspunkten för det vi står inför är att sansat bedöma: Vad innebär pandemin för transportsystemet, och vad innebär klimatutmaningen för transportsystemet?

Att mitt i en pandemi fatta avgörande beslut eller att självsäkert uttala sig om hur utvecklingen för flyget eller andra transportslag ska vara är inte alldeles enkelt. Lite ödmjukhet tycker jag faktiskt att också debattörerna borde ha i detta sammanhang.

Vi har underlag, inte minst Swedavias rapport. Jag tycker att vi kan se att det enligt Swedavias bedömning inte finns marknadsmässiga förutsättningar att driva Bromma vidare. Detta måste vi analysera. Vi måste se vad den stora kris som detta innebär för flyget innebär för förutsättningarna att upprätthålla bra transportsystem i Sverige.

Detta är ett av skälen till att vi just nu ger omfattande stöd till regionala flygplatser, till de statliga flygplatserna, till Swedavia och till Luftfartsverket. Vi ger inte minst stöd till flygbolag i form av en kreditgaranti till SAS. Detta gör vi med tanke på den omställning som flyget behöver göra. Jag vill på förekommen anledning säga: Flyget behövs. Men flyget behöver ställa om, och den omställningen kommer att kräva aktörer som har förmåga att göra en sådan omställning. Därför är det viktigt med de diskussioner som vi för med flygets olika aktörer. De diskussionerna förs naturligtvis inte bara inte bara i Stockholmsregionen och inte bara nationellt i Sverige. De förs internationellt, och de förs på Europainivå.

Det handlar om hur vi säkerställer att vi har väl fungerande flyg också i Europa med den utveckling som har varit under senare år. Det är en dialog där vi från Sveriges sida har ledartröjan i fråga om flygets omställning men också i fråga om effektiviseringen och användningen av luftrummet. Där deltar jag gärna i en fortsatt diskussion om flygets möjligheter, men ingen ska tveka om att flyget också behöver ställa om.

Anf. 52 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag måste säga att denna debatt inte har minskat min oro för flyget – det handlar inte bara om pandemiperspektivet utan också om regeringens inställning till flyget.

Jag måste få tydliggöra att när det gäller flygets återhämtning är det inte min bedömning att det kommer att återhämta sig. Jag följer de internationella bedömare, till exempel IATA, som tittar på flygets återhämtning. De bedömer att det kommer att återhämta sig. Det man diskuterar är tidsplanen. Sedan är det fråga om vi kommer att ha något flyg som kan återhämta sig i Sverige.

Jag får erkänna att jag efter denna debatt också är väldigt oroad över flygkapaciteten runt Stockholm. Jag har inte hört infrastrukturministern reflektera över eller bemöta frågan om slottider och hur det påverkar inrikesflygets möjligheter att få plats på Bromma om man, som vissa representanter för regeringen säger, inte ska bygga ut Arlanda. Hur ska inrikesflyget få plats? Och hur ska man kunna flyga till och från Stockholm? Det är enligt många regionala politiker en förutsättning för överlevnad för många av företagen.

Jag ser egentligen bara en lösning, och det är att koppla loss Miljöpartiet från allt som har med flyget att göra. Flyget ställer om, men det bryr sig inte Miljöpartiet om. Vi ska inte flyga ändå.

Jag håller med infrastrukturministern om att det är viktigt att flyget ställer om. Men de måste känna att det finns en framtid och att de har en regering som tror på dem.

Min fråga är om Socialdemokraterna är beredda att göra upp med den majoritet i riksdagen som faktiskt ser att flyget behövs och som vill ge flyget tydliga besked: Vi ser att ni har det svårt. Vi vill att ni ska finnas kvar. Vi ser att ni är viktiga för Sveriges framtid.

Anf. 53 KJELL JANSSON (M):

Fru talman! Jag kan konstatera att regeringen inte har någon som helst vilja att säkerställa flyget i Stockholmsregionen. Innebär detta, när Bromma stängs i förtid, att man ska använda Skavsta som inrikesflygplats och

bussa upp folk till Stockholm? Är det tanken? Mellan raderna känns det så.

Det är inget fel på Skavsta. Den flygplatsen är nyttig för den regionen, i synnerhet ned mot Östergötland. Men frågan är: Avser man att använda Skavsta i större omfattning? Är det därför man inte vill bygga ut Arlanda?

Jag tycker att det är tråkigt att regeringen visar en sådan ovilja i denna fråga. Det finns en klar majoritet i kammaren som är för att sätta igång detta jobb. Huvuddelen av riksdagspartierna förstår att det är nödvändigt och att pandemin inte kommer att pågå hur länge som helst. Det får vi verkligen hoppas, för det är inte roligt som det är nu när folk får låsa in sig och när vi som är ledamöter knappt får vara här om vi inte har debatter. Det är väldigt destruktivt.

Jag saknar också ett lite bredare anslag hos regeringen i denna fråga. De skulle kanske kunna bjuda in även oss övriga partier, som inte sitter i regeringen, till att vara med och diskutera dessa frågor. Det här är ändå stora frågor som gäller inte en eller två mandatperioder utan kanske 100 år framåt.

Under mina år som råd har jag alltid varit noga med att man ska göra upp stora infrastrukturfrågor över blockgränserna, eftersom sådana gäller lång tid oavsett valresultat.

Tack för debatten, herr statsråd!

Anf. 54 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Maria Stockhaus och Kjell Jansson! Det finns säkert sammanhang och frågor där vi kan samarbeta och där vi ser lika på utmaningarna. Det är min erfarenhet. Hela min historia som politiker i både riksdag och regering visar att jag gärna samarbetar och hellre ser det som förenar än det som skiljer oss åt.

Även om jag uppskattar Kjell Janssons engagemang vill jag dessvärre säga att det har varit ett antal tillfällen när vi har bjudit in moderater till diskussioner, vare sig det har handlat om stambanor, energiöverenskommelser eller en del andra överenskommelser, och så hoppar Moderaterna av.

Förmågan att hålla fast vid överenskommelser verkar väldigt svag hos Moderaterna under senare år. Det är inte den typen av moderat parti jag är van vid. Moderaterna var ett parti som man kunde skaka hand med och så gällde det under lång tid, precis som Kjell Jansson vittnade om. Det är jag van vid. Erfarenheten under senare år är dock ett parti som faktiskt byter uppfattning ganska ofta och dessvärre just nu i väldigt stor utsträckning anpassar sig till Sverigedemokraterna. Det är jag oroad över.

När det gäller flyget för regeringen och inte minst jag själv omfattande diskussioner med flygets olika aktörer. Det är ganska självklart i ett läge där flyget står inför stora utmaningar och där vi lägger mer resurser än någonsin bara på att upprätthålla regionala flygplatser och ett nationellt flygutbud. Vi upphandlar flygtrafiken eftersom marknaden inte klarar det. Vi ger flygkreditgarantier för att flygbolag ska kunna överleva.

Det är klart att vi gör stora insatser, men vi vill också försäkra oss om, och det tror jag att alla vinner på, att flyget gör en grön återstart. Vi ska se till att det är ett hållbart flyg som vi utvecklar i Sverige framöver.

Jag tror faktiskt att vi själva som individer, liksom företag, organisationer och många andra, bara kommer att vilja flyga om det är hållbart. Det

måste vara utgångspunkten, och jag tror att flygets aktörer själva delar den uppfattningen. Låt oss arbeta i den riktningen!

Prot. 2020/21:44
1 december

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

*Svar på
interpellationer*

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.52 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 15 Svar på interpellationerna 2020/21:153, 154 och 155 om fjärrstyrd flygtrafikledning

Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Edward Riedl har ställt frågor till mig inom området fjärrstyrd flygtrafikledning.

Eftersom samtliga frågor berör avtalet om flygledning på distans mellan Swedavia AB och Luftfartsverket väljer jag att besvara dem i ett sammanhang.

Avtalet mellan Swedavia och Luftfartsverket har ingåtts efter beslut i respektive styrelse och efter remittering till Försvarsmakten. Det är alltså inte regeringen som har fattat något beslut i frågan.

Swedavia äger de berörda flygplatserna och fattar beslut om hur bolagets verksamhet ska bedrivas.

Luftfartsverket utför flygledning åt Swedavia och har tecknat avtal om flygledning på distans från gemensam central för flygplatserna i Kiruna, Östersund, Umeå och Malmö.

Därmed är det också de två parterna som bedömer tidsplanen för införandet, tekniska förutsättningar och ekonomiska konsekvenser.

Flygsäkerheten får aldrig äventyras, och ansvaret för att införandet av flygledning på distans kan ske på ett säkert sätt ligger på berörda bolag och myndigheter. Införandet sker inom ramen för gällande regelverk och är föremål för Transportstyrelsens godkännande och tillsyn. En sådan prövning görs för varje enskilt fall. Det är alltså inte någon skillnad vad gäller kraven på säkerhet för flygtrafikledning på distans och traditionellt utförda torntjänster. Jag kan konstatera att fjärrstyrd flygtrafikledning eller flygledning på distans numera finns i drift sedan flera år i Sverige och i flera länder i Europa.

Anf. 56 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Jag har ställt rätt många frågor till ministern. Jag hade hoppats på att vi skulle få ha flera debatter och lite

längre tid. Jag ska försöka att hålla mig till de mest centrala delarna av detta.

Låt mig först säga att jag inte är emot teknikutveckling. Det är i grund och botten bra. Teknik kan göra saker både säkrare och billigare än tidigare. Det tror jag att vi har samma syn på.

När det gäller flyget är säkerheten alltid i fokus. Det ska den vara. Haveri inom flyget får stora konsekvenser och samma gäller när saker inte kan ske på ett säkert och riktigt sätt.

Fru talman! Jag har följt den här frågan under några år. Problemet är, precis som ministern beskriver i sitt svar, att man gömmer sig lite bakom att det är bolag och myndigheter som har de här ansvaren. Min poäng är att det är statligt helägda bolag, och det är en myndighet som staten ger uppdrag till.

Flygsäkerheten är i allra högsta grad en fråga för regering och riksdag, och av stort intresse för allmänheten, är min gissning. När man försöker att följa frågan på det sätt det ändå går att göra blir jag bekymrad, fru talman. Allt pekar på att det blir dyrare.

Jag har inte fått något papper som påvisar motsatsen. Här har fackförbund och andra försökt att göra beräkningar med konsulter och andra. Det ska mycket till för att jag ska bli övertygad om detta, givet allt man tvingas göra för att genomföra detta. Men finns det sådana siffror tar jag såklart tacksamt emot dem.

Det vi också vet, förutom att det verkar bli dyrare, är att flygsäkerheten ifrågasätts av de olika aktörerna inom flygbranschen. Piloterna har invändningar mot tekniken, exempelvis Pilotföreningens säkerhetsråd med flera.

Flygledarna ifrågasätter också flygsäkerheten kring detta. Det var ett upprop där jag tror att det var drygt 600 flygledare som skrev i några av de stora nationella tidningarna.

Det man upplever är att när man invänder mot detta blir man bemött på ett sätt som man inte borde bli bemött på inom branschen. Här handlar det om att vara transparent, lyfta upp problem till ytan och se till att allting hela tiden blir mer säkert.

Jag har följt frågan. Jag kan konstatera att man nu är två år försenad, trots att det inte var några problem att rulla ut detta. Det var färdig teknik. Men tiden rullar på, och man rullar inte ut den. Det är väl bra. Jag ifrågasätter inte det. Har man bekymmer med att få tekniken att fungera så som man vill är det väl bra att man väntar.

Fru talman! Jag tycker att regeringen och ministern borde ta ett mer aktivt grepp och inte bara följa frågan utan också agera i den. Flygsäkerheten är i allra högsta grad också regeringens ansvar.

Jag tror att jag ställde närmare bestämt sex frågor till ministern, och dem tycker jag inte att ministern svarar på. Jag får väl omformulera dem till *en* fråga så gott det går. Tycker ministern att flygsäkerheten, myndigheter och statliga bolag och att vara insatt och aktiv i de frågorna ligger på hans eller rättare sagt på regeringens bord?

Anf. 57 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Edward Riedl! Jag ska ärligt säga att jag verkligen uppskattar engagemanget när det gäller både fjärrstyrd flygtrafikledning och flyget i allmänhet. Det är jätteviktigt. Det är definitivt ett intresse som inte bara jag har; regeringen har ansvar för att säkerställa att vi upprätt-

håller flygsäkerheten tillsammans med alla de internationella regelverk som finns.

Det är otroligt viktigt för flyget och flygets olika aktörer att säkra den tradition, det kunnande, den erfarenhet och den säkerhetskultur som finns. Det senare är inte minst viktigt när det gäller introduktionen och den starka utvecklingen av drönare inom flyget. Det är precis samma sak. Det är en ny teknisk utveckling som sker, och det är ett nytt sätt att hantera, begagna och styra luftrummet. Då är det än viktigare att säkerställa flygsäkerheten.

Det är också skälet till att vi i Sverige har valt en ordning där fjärrstyrd flygtrafikledning ska genomgå samma prövning som vanlig flygtrafikledning. Det är Transportstyrelsen som har att godkänna. Det finns inga andra krav som ställs av lägre karaktär för att främja en digital eller teknisk utveckling, tvärtom. Flygsäkerheten kommer alltid främst. Det är en otroligt viktig utgångspunkt när vi introducerar ny teknik, inte minst inom flyget.

Att det skett förseningar är, såvitt jag har förstått det, både för att man vill säkerställa att implementeringen sker på ett bra sätt och för att pandemin nu, precis som på många andra områden, har bidragit till försening av implementeringen.

Både Swedavia och Luftfartsverket har tecknat ett avtal. Det är de som i huvudsak ska svara på frågor om de mer tekniska detaljerna för genomförandet.

Den utgångspunkt som regeringen har är att säkerställa att det klarar tekniska standarder och flygsäkerhetsregler och inte minst klarar att svara mot de önskemål och synpunkter som Försvarmakten har. Därför har Försvarmakten fått särskild möjlighet att yttra sig och också godkänt de förslag till utvecklingsområde för flygtrafikledning som Swedavia och Luftfartsverket tecknat avtal om.

Edward Riedl har motionerat om detta vid ett flertal tillfällen, och nu senast under riksmötet 2019/20. Som jag förstått det har Edward Riedl föreslagit att införandet av fjärrstyrd flygtrafikledning ska pausas. Det har utskottet avstyrkt. En enig riksdag, även Edward Riedls eget parti, har avslagit den motionen. Det torde ändå vara så i riksdagen att det finns en bred uppslutning bakom kravet att avslå motionsyrkandet och för den delen också fortsätta med den ordning vi har. Det är myndigheterna, och i detta fall bolagen, som arbetar med utveckling av tekniken. Självklart har vi också ett ansvar att säkerställa att man följer de regler som finns på flygtrafikområdet. Det är framför allt Transportstyrelsen som har huvuduppgiften, tillsammans med de internationella aktörer och de regelverk som finns att förhålla sig till.

Anf. 58 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Låt mig börja med att konstatera att detta med införandet lämpligen inte kan skyllas på pandemin, eftersom det nu är två år efter utsatt plan. Självfallet kan den ha påverkat de här månaderna, men eftersom svaret hela tiden har varit att detta är en färdig teknik som är mogen, går att använda och går att rulla kan jag bara konstatera att åtminstone tidsplanen är kraftigt spräckt.

Swedavia och LFV svarar inte på frågor annat än med att hänvisa till att det är affärshemligheter. I grund och botten handlar det dock om skattepengar och om flygsäkerhet, så jag tycker i allra högsta grad att det finns ett allmänintresse i detta. Åtminstone det mesta jag har kunnat få fram

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

visar också att både piloter och flygledare är oroad över den här tekniken och det sätt på vilket den nu är tänkt att införas.

Jag kan också konstatera att detta, vilket ministern var inne på, i mångt och mycket är internationella regelverk eftersom flyget rör sig över gränser. Det mesta sorterar under FN-organet ICAO.

Internationella transportfederationen har i dagarna släppt en rapport där de uttrycker oro, fru talman, för det vägval Sverige gör kopplat till just säkerheten. De vill att man ska utreda säkerheten mer nära än vad som gjorts tidigare.

Här har min kritik varit att man bör lyssna på de ingående parterna, som man gör överallt annars när det gäller flygsäkerheten. Vi uppmuntrar och uppmanar till, precis som i sjukvården, att allt som blir problem och brister ska lyftas fram så att vi kan åtgärda det. Det handlar om våra liv. När vi är i luften eller ligger i sjukvårdssängen vill vi ju att allting ska lyftas upp till ytan. Här har man valt en annan väg som gör mig bekymrad och som också gör många inom flygbranschen – piloter, flygledare och andra – mycket bekymrade.

Nu kommer väl ICAO att få ta ställning till det som man lämnar in där. Och än så länge har väl inte ICAO såvitt jag kan bedöma – där kan ministern möjligen hjälpa mig, fru talman – på något sätt signalerat att man skulle vara bekväm med en av de punkter jag frågar om, det vill säga att *en* flygledare ska kunna hantera flera flygplatser. Det var ju så besparingen uttrycktes från början: att man skulle kunna ha flygledare som hanterade flera flygplatser. Det finns väl ingenting – vad jag kan se, förstå eller läsa mig till – som skulle öppna den dörren ens lite på glänt. I internationella sammanhang verkar snarare även det första steget vara rätt långt att ta, så som tekniken ser ut i dag.

Jag förstår att jag inte kommer att få svar på alla frågorna. Jag tycker att det är viktigt – det får vara mitt medskick till infrastrukturministern – att titta på de ekonomiska aspekterna. De är inte ointressanta, och där ger man inga svar från myndigheter eller statliga bolag. Regeringen verkar inte heller ha några svar. Allt tyder dock på att det blir dyrare.

Om dessutom de ingående parterna hävdar att man är oroad över säkerheten finns det väl alla skäl i världen, fru talman, att faktiskt ta detta på stort allvar och fundera på hur implementeringen ska gå till. Det är inte att stoppa utvecklingen, utan det handlar om att implementera ny teknik på ett tryggt och ansvarsfullt sätt.

Anf. 59 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Nej, det handlar inte om att stoppa utvecklingen. Jag bara noterar att det Edward Riedl har föreslagit i riksdagen är att man ska pausa hela införandet av fjärrstyrd flygledning men att riksdagen enligt avslaget detta. Även Edward Riedls eget parti ställde sig bakom det avslaget.

Icke desto mindre delar jag uppfattningen att det är viktigt att detta genomlyses ordentligt. Ska man implementera ny teknik måste säkerhetstänket vara hela utgångspunkten. Det finns ingen tvekan.

För den som följer debatten kan det vara viktigt att veta vad fjärrstyrd flygtrafikledning är och vilka möjligheter som finns. Naturligtvis finns det utmaningar; så är det när man implementerar ny teknik. Men det innebär kanske också en möjlighet att ha ökad tillgänglighet, att flygplatser kan vara öppna under längre tid. Inte minst små, regionala flygplatser som

ibland har bekymmer med bemanningen kan ha bättre service och bättre tekniska förutsättningar och möjligheter att ta emot flygplan.

Detta konstateras också i den rapport som utskottet fick ta del av, där regionala företrädare välkomnar och ser fördelar med flygtrafikledning på distans – inte minst eftersom det innebär ökad tillgänglighet till flygplatserna och möjligheter till ökat öppethållande.

Men återigen – jag vill vara noga med det: Det är inte så att det finns ett strategival eller en diskussion om att samtliga flygplatser nu ska ha flygledning på distans. Swedavia och Luftfartsverket har uppdraget att utveckla svensk flygtrafikledning. De arbetar nu bland annat med flygledning på distans för att implementera det, i tron att det skapar ökad säkerhet och att det dessutom kan skapa effektivitet och förbättrade förutsättningar för tillgänglighet. Det måste vara utgångspunkten.

Och framför allt: När Transportstyrelsen prövar detta – och det gör man på samma sätt som annan flygtrafikledning; i varje enskilt fall prövar man också detta – har man hittills i varje prövning kommit fram till att det är okej att fortsätta med implementeringen.

För säkerhets skull har också Försvarsmakten fått yttra sig, och de ställer sig bakom detta. Det är naturligtvis otroligt viktigt, eftersom vi i Sverige har den unika situationen att vi har militär och civil flygtrafikledning kombinerad. Det är naturligtvis någonting som vi har stor nytta av då det är effektivt, men det innebär inte minst att det är viktigt att höra Försvarsmaktens synpunkter i detta fall.

Jag kan lova Edward Riedl att den stund jag hör om problem med införandet eller att detta skulle äventyra flygsäkerheten är jag den förste att dra i handbromsen, för det tänker jag inte acceptera. Utgångspunkten är att detta ska leda till effektivisering, ökad teknisk standard och ökad tillgänglighet. Det är så Luftfartsverket och Swedavia resonerar när de investerar i och utvecklar den här tekniken. Någon annan utgångspunkt kan man inte ha i detta sammanhang.

Anf. 60 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! Tekniken hade sannolikt i det här stadiet lämpat sig bättre för små flygplatser, där man skulle kunna höja kapacitet och säkerhet givet dagens situation. Men implementeringen, som den ser ut i dag, sker på relativt stora flygplatser – Malmö, Umeå, Östersund, Kiruna. Det är många flygrörelser. Det är kommersiellt flyg, ambulansflyg, transporter och mycket annat.

Jag har följt med upp i flygledartorn och pratat med dem som jobbar med detta, både flygledarna och piloterna. Det finns ett ganska stort motstånd mot den här tekniken. Jag har också sett hur det ser ut uppe i flygledartornen och hur man visuellt hanterar olika kontakter. På Umeå flygplats, som jag kan bäst – jag har varit uppe i tornet några gånger – ser man när det kommersiella flyget kommer in, när ambulanshelikoptern är på väg och så vidare. Det kommer den nya tekniken inte riktigt att klara av, så som den ser ut i dag. Å andra sidan är den ju inte implementerad ännu.

Det har väl varit min kritik från början, och det är därför jag har lyft detta under lång tid: Jag tycker att man ska lyssna på de parter som finns inom den här branschen. Man ska lyssna till piloter; man ska lyssna till flygledare. Nu är det också ytterligare något internationellt organ som

Prot. 2020/21:44
1 december

Svar på
interpellationer

lyfter oro kring just säkerheten med implementering av den här tekniken, så som den ser ut i dag.

Jag hoppas också, fru talman, att den här tekniken ska bli mogen och möjlig. Men hur kan man säga att det inte finns någon plan? Man bygger ju fysiskt för att få in väldigt många flygplatser i den här infrastrukturen.

Hade vi haft mer debattid hade jag kunnat berätta mer om detta. Men vi får väl återkomma, som jag brukar säga till ministern, i frågan. Jag kommer inte att släppa taget om den.

Anf. 61 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! I högtidliga sammanhang brukar många företrädare säga att Sverige ska vara ett land i teknisk framkant. Vi ska vara ett land som leder digitaliseringen. Vi ska vara modiga när vi utvecklar ny teknik och när vi ser till att Sverige tar vara på kreativiteten, engagemanget och den tekniska kompetens som finns.

Vi måste också kunna visa omvärlden att det fungerar. Jag tror att det är en viktig utgångspunkt oavsett om vi talar om läkemedelsindustrin eller om transportområdet. Vi ska ligga långt fram för att hitta smarta lösningar och inte minst på klimatområdet hållbara lösningar.

Jag brukar ibland säga att vi ska vara en permanent världsutställning när det gäller att implementera klimatsmart teknik. Inom flygområdet finns det stora utmaningar när det gäller att minska utsläppen, hitta smartare flygvägar, övergå till biobränsle och elektrifiering och hitta rätt styrmedel. Men det innebär också att vi måste hitta sätt att ha en effektiv flygtrafikledning.

Det är därmed inte sagt att den flygtrafikledning vi i huvudsak har i dag i hela världen inte är bra. Den är väldigt bra. Jag har, precis som Edward Riedl, varit i flera flygtrafiktorn och är imponerad av den kompetens som finns och av det arbete som man gör, inte minst under ibland väldigt stressade situationer när det är flera inkommande plan. Så är det kanske inte just nu under pandemin, men generellt sett är det så.

Samtidigt ska man vara medveten om att det ofta har varit en brist på flygtrafikledare och att det också har varit problem med rekryteringen. Det kan av redundansskäl vara bra att säkerställa att det finns bra tekniska system också.

Låt oss följa utvecklingen. Jag ser fördelar med att vi provar och utvecklar teknik i Sverige. Men aldrig får vi tumma på flygsäkerheten! Det uppdraget har Transportstyrelsen, Swedavia och naturligtvis Luftfartsverket. Sedan får vi se till att säkerställa att vi har ett både hållbart och säkert flyg.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

Proposition

2020/21:54 Ökad ordning och säkerhet i frivården

Följande interpellationer hade framställts:

den 27 november

2020/21:193 Förhandlingar om frihandelsavtalet TTIP

av *Hans Rothenberg* (M)

till statsrådet *Anna Hallberg* (S)

den 30 november

2020/21:194 Kommissionens plan för integration

av *Ludvig Aspling* (SD)

till statsrådet *Åsa Lindhagen* (MP)

2020/21:195 En utredning om förskolan

av *Kristina Axén Olin* (M)

till utbildningsminister *Anna Ekström* (S)

2020/21:196 Femårslicenserna för jägare och sportskyttar

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

2020/21:197 De tidsbegränsade licenserna

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet *Mikael Damberg* (S)

2020/21:198 Trygghetsskapande åtgärder för lantbrukare

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

2020/21:199 Elproduktion i norra Sverige

av *Lars Hjalmered* (M)

till statsrådet *Anders Ygeman* (S)

2020/21:200 Ökad svensk matproduktion

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet *Jennie Nilsson* (S)

2020/21:201 Fusk i inom transportnäringen

av *Thomas Morell* (SD)

till justitie- och migrationsminister *Morgan Johansson* (S)

2020/21:202 Bidrag till extremism i civilsamhället

av *Jonas Andersson* i Linköping (SD)

till kultur- och demokratiminister *Amanda Lind* (MP)

2020/21:203 Bankskatten

av *Edward Riedl* (M)

till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

2020/21:204 Taxonomi

av *Edward Riedl* (M)

till statsrådet *Per Bolund* (MP)

2020/21:205 Ekonomiska krisstöd

av *Edward Riedl* (M)

till finansminister *Magdalena Andersson* (S)

§ 18 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 27 november

2020/21:717 Den negativa utvecklingen i Uganda

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2020/21:718 Motåtgärder mot Iran

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:719 Konsumentvägledning för alla

av *Angelica Lundberg* (SD)

till statsrådet Lena Micko (S)

2020/21:720 Vaccinationsintyg

av *Per Ramhorn* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:721 Syriers möjlighet till återvandring

av *Markus Wiechel* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:722 Djurplågeri

av *Sara Gille* (SD)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:723 Miljöarbetet kring landets soptippar

av *Sara Gille* (SD)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:724 En statlig garanti för återförsäkring vid export

av *Camilla Brodin* (KD)

till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:725 Barnnäktenskap

av *Sara Gille* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:726 Mobilsurfande cyklister

av *Monika Lövgren* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:727 Konsekvenserna av den så kallade gymnasielagen

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:728 Munskydd i kollektivtrafiken

av *Staffan Eklöf* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:729 Straffet för nätpedofiler

av *Boriana Åberg* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:730 Investeringsparkonton

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:731 Jordbruksverkets it-system

av *Mikael Larsson* (C)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:732 Regelverket för kryptovalutor

av Rickard Nordin (C)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:733 Enskilda vägars betydelse för landsbygden

av Kjell-Arne Ottosson (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:734 Säkerhet för personer som flytt till Sverige

av Magnus Jacobsson (KD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:735 Virkesavlägg vid allmänna vägar

av Kjell-Arne Ottosson (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:736 Manipulation av färdskrivare

av Magnus Jacobsson (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

den 30 november

2020/21:737 Lärares anslutning till våldsbejakande extremistorganisationer

av Björn Söder (SD)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:738 Tillsättning av ambassadörer

av Josef Fransson (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:739 Införande av gårdsförsäljning

av Alexandra Anstrell (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:740 Arbetet med informationssäkerhet

av Alexandra Anstrell (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:741 Kompetensförsörjning för att klara säkerhetsskyddsarbetet

av Alexandra Anstrell (M)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2020/21:742 Regler som slår mot microcatering

av Alexandra Anstrell (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:743 Bolagsmålvakter

av Mikael Eskilandersson (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:744 Krisplanering och bolagsrätt

av Mikael Eskilandersson (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:745 Taxonomin och kärnkraften

av Mattias Bäckström Johansson (SD)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:746 Avpersonifierade ansökningar

av Mikael Eskilandersson (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2020/21:44

1 december

2020/21:747 Slutförvaret av kärnavfall

av *Lars Püss* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:748 Stöd till restauranger

av *Katarina Brännström* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:749 Finansieringen av förvarsplatser hos Migrationsverket

av *Katarina Brännström* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:750 Tillsyn av utbildningar

av *Lars Püss* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:751 Ekonomiskt stöd till företag med säsongsstyrd omsättning

av *Katarina Brännström* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:752 Ahmadreza Djalali

av *Helena Antoni* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:753 Implementeringen av EU:s vapendirektiv

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:754 Utredning om Sjöfartsverket

av *Anders Hansson* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:755 Elbristen i Skåne

av *Anders Hansson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:756 Långtidssjuka i covid-19

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till statsrådet Ardalán Shekarabi (S)

2020/21:757 Barns tillgång till stöd och hjälp via socialtjänsten

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:758 Avvecklande av elområden i Sverige

av *Anders Hansson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:759 Risker med vindkraften

av *Lotta Olsson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:760 Sjukvårdspersonals skyldighet att orosanmäla

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:761 Skydd för riskgrupper vid värmeböljor

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:762 Fler civilanställda inom polisen

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:763 Arbetslösheten

av *Saila Quicklund* (M)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:764 Microcatering

av *Malin Höglund* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:765 Idrottsgymnasier

av *Malin Höglund* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:766 Kris för Västmanlands hotell och restauranger

av *Åsa Coenraads* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:767 Pausade trängselskatter under pandemin

av *Sten Bergheden* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:768 Tillgången på munskydd vid eventuellt ändrade restriktioner

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:769 Behovet av fler parkeringsplatser under pandemin

av *Sten Bergheden* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:770 Avslagsmotiveringar i hbtqi-asylärenden

av *Åsa Coenraads* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:771 Personlig integritet inom skolan för personer med funktionsvariation

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:772 Åtgärder för att göra Sverige till en attraktiv flyghub

av *Åsa Coenraads* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:773 Tillgången till porr på internet för barn

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:774 Den personliga integriteten för personer med funktionsvariation

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:775 Information om fördyringar rörande stridsflygförmågan

av *Allan Widman* (L)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:776 Motverkande av återfall i sexualbrott mot barn

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:777 Begränsning av tillgången till grovt våld på internet för barn

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2020/21:44

1 december

2020/21:778 Statens ansvar för kompetensutveckling under pandemin
av *Lotta Olsson* (M)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:779 Individuellt brandskydd för extra utsatta människor
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:780 Resurser för larmnumret 112
av *Marléne Lund Kopparklint* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:781 Föreningar och stiftelser som används för olaglig verksamhet
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:782 Felaktiga utbetalningar av statsbidrag till studieförbund
av *Cassandra Sundin* (SD)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:783 Biståndspolitik och migrationssamarbete
av *Hans Wallmark* (M)
till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2020/21:784 Den kubanska kommunistregimens människorättsbrott
av *Hans Wallmark* (M)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:785 Ett Sverige i framkant
av *Margareta Cederfelt* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:786 Stöd till ambulansflygtransporter
av *David Josefsson* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:787 Frivilligt lämnande
av *Katarina Brännström* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:788 Åtgärder för personer som varit sjuka i covid-19 och passerat dag 180
av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:789 Kinas handelsrestriktioner mot Australien
av *Hans Wallmark* (M)
till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:790 Anslag till länsvägar
av *Per Åsling* (C)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:791 Svenska kraftnäts ansökan om koncession för luftledning
av *Alireza Akhondi* (C)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:792 Åtgärder mot AP-fonderna
av *Björn Söder* (SD)
till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:793 Utbyte av fångar och kroppar mellan Azerbajdzjan och Armenien
av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:794 Sändningstillståndets demokratiparagraf
av *Björn Söder* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

Prot. 2020/21:44
1 december

2020/21:795 Bilden av Sverige i utlandet
av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:796 Underlag för svar på fråga
av *Ida Drougge* (M)
till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:797 Ett realistiskt sektorsmål
av *Magnus Jacobsson* (KD)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:798 5G-utbyggnaden
av *Hans Wallmark* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

§ 19 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 30 november

2020/21:582 Praktisk tillämpning av barnrätt
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

2020/21:640 Havsbaserad vindkraft
av *Jörgen Berglund* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 18.22.

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 13 anf. 39 (delvis)
och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 3 Meddelande om frågestund	1
§ 4 Meddelande om återrapportering från Europeiska rådets möte den 10–11 december	1
§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövningar	1
§ 6 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	2
§ 7 Ärenden för bordläggning	5
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:150 om krisstöd till handelsbolag	5
Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	5
Anf. 2 EDWARD RIEDL (M)	6
Anf. 3 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	7
Anf. 4 EDWARD RIEDL (M)	8
Anf. 5 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	9
Anf. 6 EDWARD RIEDL (M)	10
Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	11
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:156 om korttidspermittering och försenade utbetalningar	11
Anf. 8 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	11
Anf. 9 EDWARD RIEDL (M)	12
Anf. 10 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	13
Anf. 11 EDWARD RIEDL (M)	14
Anf. 12 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	15
Anf. 13 EDWARD RIEDL (M)	16
Anf. 14 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	16
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:152 om kompensation för utebliven regionsjukvård	17
Anf. 15 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	17
Anf. 16 EDWARD RIEDL (M)	18
Anf. 17 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	19
Anf. 18 EDWARD RIEDL (M)	20
Anf. 19 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	20
Anf. 20 EDWARD RIEDL (M)	21
Anf. 21 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	22
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:136 om Palestina och ersättning som främjar våldshandlingar	22
Anf. 22 Utrikesminister ANN LINDE (S)	22
Anf. 23 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	23
Anf. 24 Utrikesminister ANN LINDE (S)	23
Anf. 25 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	24
Anf. 26 Utrikesminister ANN LINDE (S)	25
Anf. 27 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	26
Anf. 28 Utrikesminister ANN LINDE (S)	26
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:146 om inbördeskrig och våldsamheter i Etiopien	27

Anf. 29	Utrikesminister ANN LINDE (S).....	27	Prot. 2020/21:44
Anf. 30	HÅKAN SVENNELING (V).....	28	1 december
Anf. 31	Utrikesminister ANN LINDE (S).....	29	
Anf. 32	HÅKAN SVENNELING (V).....	30	
Anf. 33	Utrikesminister ANN LINDE (S).....	31	
Anf. 34	HÅKAN SVENNELING (V).....	31	
Anf. 35	Utrikesminister ANN LINDE (S).....	32	
§ 13	Svar på interpellation 2020/21:82 om miljömålen och		
	infrastrukturplaneringen	33	
Anf. 36	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	33	
Anf. 37	JESSICA THUNANDER (V)	33	
Anf. 38	JENS HOLM (V)	34	
Anf. 39	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	35	
Anf. 40	JESSICA THUNANDER (V)	36	
Anf. 41	JENS HOLM (V)	37	
Anf. 42	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	38	
Anf. 43	JESSICA THUNANDER (V)	39	
Anf. 44	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	39	
§ 14	Svar på interpellationerna 2020/21:94 och 121 om		
	framtiden för flygplatser i Stockholm	40	
Anf. 45	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	40	
Anf. 46	MARIA STOCKHAUS (M).....	41	
Anf. 47	KJELL JANSSON (M)	42	
Anf. 48	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	43	
Anf. 49	MARIA STOCKHAUS (M).....	44	
Anf. 50	KJELL JANSSON (M)	45	
Anf. 51	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	46	
Anf. 52	MARIA STOCKHAUS (M).....	47	
Anf. 53	KJELL JANSSON (M)	47	
Anf. 54	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	48	
	Ajournering.....	49	
	Återupptaget sammanträde.....	49	
§ 15	Svar på interpellationerna 2020/21:153, 154 och 155 om		
	fjärrstyrd flygtrafikledning.....	49	
Anf. 55	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	49	
Anf. 56	EDWARD RIEDL (M)	49	
Anf. 57	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	50	
Anf. 58	EDWARD RIEDL (M)	51	
Anf. 59	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	52	
Anf. 60	EDWARD RIEDL (M)	53	
Anf. 61	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54	
§ 16	Bordläggning.....	54	
§ 17	Anmälan om interpellationer.....	55	
§ 18	Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	56	
§ 19	Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	61	
§ 20	Kammaren åtskildes kl. 18.22.....	61	