

Onsdagen den 5 juni

Kl. 9.00–12.25

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 15 maj justerades.

§ 2 Anmälan om ledamöter och ersättare i Europaparlamentet

Följande berättelse från Valprövningsnämnden upplästes och lades till handlingarna:

Berättelse om granskning av bevis för ledamöter till Europaparlamentet

Till Valprövningsnämnden har från Valmyndigheten inkommit bevis för de tjugo (20) ledamöter i Europaparlamentet och ersättare för dem som utsetts genom val i Sverige den 26 maj 2019.

Valprövningsnämnden har denna dag granskat bevis för de nya ledamöterna och ersättarna och därvid funnit att det blivit utfärdat i enlighet med 14 kap. 30 § vallagen (2005:837).

Stockholm den 3 juni 2019

Svante O. Johansson

Ersättare för ordföranden

/Agota Földes
sekreterare

§ 3 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Alice Bah Kuhnke* (MP) av sagt sig uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 19 juni.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2018/19:244

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:244 Påtryckningar mot Försäkringskassan
av Arin Karapet (M)

Interpellationen kommer att besvaras den 11 juni 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Socialdepartementet

Annika Strandhäll (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 5 Ärende för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Skrivelse

2018/19:129 till kulturutskottet

*Ändamålsenliga
sanktioner mot
otillåtna avfalls-
transporter*

§ 6 Ändamålsenliga sanktioner mot otillåtna avfallstransporter

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2018/19: MJU16

Ändamålsenliga sanktioner mot otillåtna avfallstransporter (prop.
2018/19:79)

föredrogs.

Anf. 1 MARLENE BURWICK (S):

Fru talman! Frågan om avfall och hur det påverkar oss människor och naturen blir mer och mer aktuell. Inte minst är det tydligt i våra hav och längs våra stränder eller när vi ser de stora avfallsdeponier som finns runt om på vår jord.

Något som kanske inte är lika allmänt känt är den illegala verksamhet som uppstår i avfallets spår. Den illegala avfallsexporten påverkar miljö och människors hälsa eftersom de mottagande länderna ofta saknar kapacitet att ta hand om avfallet på ett säkert sätt. Den främsta drivkraften bakom illegala avfallstransporter är stora förtjänster i kombination med låg upptäcktsrisk. Det finns kopplingar till annan grov brottslighet, exempelvis bedrägerier, skattebrott, stölder, penningtvätt och narkotika- och människosmuggling.

Det är viktigt att avfallstransporter noga övervakas och kontrolleras så att avfallet inte dumpas i länder där avfallslagstiftningen eller kontrollen av avfallet är bristfällig. Illegala avfallstransporter till utvecklingsländer är ett stort problem, och det är angeläget att regelverken följs.

Det har dock visat sig vara svårt att tillämpa de i Sverige nu gällande straffbestämmelserna. De bör därför ändras så att de går att tillämpa på ett mer ändamålsenligt och effektivt sätt, och det är det som regeringen nu föreslår.

Gränsöverskridande transporter av avfall kan ske genom export av avfall till länder utanför EU men även genom transporter av avfall inom EU och genom import av avfall till EU. EU:s avfallstransportförordning begränsar och reglerar gränsöverskridande avfallstransporter för att transporterna ska ske på ett sätt som säkerställer en hög skyddsnivå för miljö och människors hälsa.

Medlemsstaterna ska i sin tur fastställa bestämmelser om sanktioner vid överträdelser av förordningen. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

De nu föreslagna ändringarna i straffbestämmelserna gäller främst export av avfall från ett land i EU till länder utanför EU.

Fru talman! Ett enigt miljö- och jordbruksutskott föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i miljöbalkens straffbestämmelser om otillåtna avfallstransporter. Straffansvaret för otillåten avfallstransport ska omfatta den som anordnar eller genomför en transport av avfall som är avsedd att gå till ett land utanför EU i strid med EU:s avfallstransportförordning.

Förslaget innebär att brottet anses fullbordat på ett tidigare stadium än enligt nuvarande bestämmelser. Vidare ska straff kunna dömas ut även när en transport har anmälts eller godkänts om anmälan eller godkännandet bygger på oriktiga uppgifter.

Det införs en särskild brottsrubricering för grova fall av otillåtna avfallstransporter. Det ska inte dömas till ansvar i ringa fall eller om den som anordnat transporten frivilligt vidtagit en åtgärd som lett till att transporten inte genomförts. Vad gäller begreppet frivillighet i det avseendet anser utskottet att ett tillbakaträdande efter det att en tillsynsmyndighet inlett en kontroll inte ska kunna betraktas som frivilligt.

Straffansvaret för försvårande av miljökontroll utvidgas till att även omfatta bestämmelser i avfallstransportförordningen. Det införs en möjlighet att hålla kvar och omhänderta avfall om det behövs för att säkerställa att ett föreläggande eller förbud med koppling till avfallstransportförordningen följs. Vidare ska avfall som varit föremål för brott kunna förverkas. (Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 12 juni.)

§ 7 Svenskt deltagande i Förenta nationernas stabiliseringsinsats i Mali

Sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande 2018/19:UFöU3
Svenskt deltagande i Förenta nationernas stabiliseringsinsats i Mali
(prop. 2018/19:69)
föredrogs.

Anf. 2 KENNETH G FORSLUND (S):

Fru talman! Sverige gör sedan lång tid stora insatser internationellt för fred och säkerhet genom att kvinnor och män, huvudsakligen ur den svenska försvarsmakten men även från polis och andra myndigheter, deltar i internationella insatser beslutade av FN:s säkerhetsråd. Det antal personer per hundra tusen invånare i landet som deltagit och deltar i dessa insatser gör antagligen Sverige till den absolut största bidragsgivaren till dessa säkerhetsoperationer världen över.

Dessa insatser har över tid blivit alltmer komplicerade, allt farligare att genomföra och alltmer tekniskt avancerade. I dag har vi inte lika många i aktiv tjänst i världen som vi hade för en del år sedan. Många i Sverige tror och förväntar sig att vi fortfarande har samma stora antal, men i takt med att uppdragen har blivit mer komplicerade och farliga har antalet minskat. Vi fortsätter dock att göra viktiga insatser.

Fru talman! Jag vill särskilt tacka de kvinnor och män och deras anhöriga som deltar i dessa insatser. Det är inte bara den som är på plats där ute i den farliga miljön som deltar, utan det gör också de anhöriga, hela familjen och hela släkten. Ett stort tack till alla er!

För ett par år sedan besökte jag tillsammans med andra ledamöter i utrikes- och försvarsutskottet Mali och den pågående svenska insatsen där, den insats som riksdagen i dag debatterar och ska fatta beslut om att förlänga.

Något som var slående i mötet med den svenska personalen och som visade sig tydligt var den professionalism, det kamratskap och den värme som finns bland den svenska personalen. Då tänker jag inte på att det var 52 grader varmt ute i öknen i skuggan, om man hade kunnat hitta någon, utan på den värme som råder mellan den svenska personalen och som är grunden både för deras samarbete och för deras möten med människorna där ute, som de är satta att skydda och hjälpa. Det var uppenbart när vi fotpatrullerade i en liten by ute i öknen att det svenska bidraget och den svenska personalen var både uppskattade och respekterade av de människor vi mötte, som välkomnade oss när vi kom förbi.

Vi besökte vid detta tillfälle också huvudstaden Bamako, såväl som att vi var ute vid insatsen i Timbuktu. I Bamako mötte vi både den politiska ledningen och ledande tjänstemän i förvaltningen för att diskutera det fredsavtal som sakta – tyvärr alltför sakta – håller på att införas och som också är grunden för den svenska närvaron. Det som vi är där för att skydda och säkra är införandet och tillämpandet av det fredsavtal som finns.

Det är en FN-ledd insats. På senare år har det av olika skäl inte varit så vanligt att vi har deltagit i FN-ledda insatser, men denna insats och särskilt den svenska medverkan har bidragit inte bara till säkerheten på platsen utan också till att utveckla FN-systemet och FN:s insatser ute i världen.

Den svenska personalens kompetens och skicklighet har bidragit på ett positivt sätt och fortsätter att bidra till att utveckla FN-systemet och göra FN bättre på att genomföra denna typ av insatser.

Insatsen för svensk del i denna form kommer i och med förlängningen att gå mot sitt slut. Den kommer att ersättas av någon annan svensk insats i Mali, och detta kommer regeringen att återkomma med förslag om till riksdagen i höst.

Med detta vill jag yrka bifall till det sammansatta utrikes- och försvarsutskottets förslag att bifalla regeringens proposition om fortsatt svenskt deltagande i insatsen i Mali.

Anf. 3 BEATRICE ASK (M):

Fru talman! I detta ärende föreslås att riksdagen ska medge att regeringen ställer en svensk väpnad styrka bestående av högst 470 personer till förfogande för deltagande i FN:s stabiliseringsinsats i Mali. Förutsättningen är att det finns ett giltigt mandat för styrkan, enligt beslut av FN:s säkerhetsråd.

Sverige har sedan 2013 varit engagerat i det internationella engagemanget i Mali. Engagemanget har förändrats och vuxit över tid, men det kommer från och med december i år att avvecklas i den form vi ser nu. Regeringen bedömer att insatsen under normala omständigheter kommer att uppgå till ungefär 320 personer på plats fram till slutet av november. Därefter blir det en successiv reducering. I bemyndigandet ingår möjligheten att tillfälligt förstärka insatsen.

Som Kenneth G Forslund sa tidigare har regeringen lovat att återkomma med ett eventuellt nytt truppbidrag med basering i Gao. Vi i utskottet förutsätter att regeringen i detta sammanhang gör en analys av säkerhetsituationen i området, för situationen i Mali är fortfarande mycket besvärlig. Jag tycker att det finns anledning att här i riksdagen notera att både insatsen och avvecklingen av engagemanget i Camp Nobel är komplicerade. Arbetet inom det förband vi har är riskfyllt och ställer stora krav på personalen.

I förra veckan fick några av oss en påminnelse om allvaret i de internationella insatser vi beslutar om. Överbefälhavaren tilldelade i samband med veterandagen Försvarsmaktens förtjänstmedalj till viktiga medarbetare. Bland andra sergeant Robin Rönnholm från Storuman, vice korpral Erik Röckner från Arvidsjaur, sergeant Oliver Sjögren från Bålsta, major Tobias Lindblom från Boden, löjtnant Anders Pettersson från Boden och fanjunkare Per-Olof Eriksson från Boden fick förtjänstmedaljen i silver med svärd.

Man får denna medalj om man har utfört sina uppdrag på ett extraordnärt bra vis under strid eller krigsliknande förhållanden. De jag nu har nämnt fick sina motiveringar för sitt utmärkta ledarskap respektive mod och annat, det vill säga ett extraordinärt arbete i samband med en terroristattack mot FN:s sektorshögkvarter i Timbuktu i Mali den 14 april 2017. Det var en mycket allvarlig och besvärlig situation, där sex svenska utsända agerade förtjänstfullt.

Löjtnant Gabriel Donati från Stockholm fick också förtjänstmedalj i onsdags för att han med stort personligt mod undsatt en kollega under pågående granatbeskjutning mot International Campus i Mogadishu i Somalia i januari 2016.

Förste sergeant Jonathan Renman från Lycksele hedrades för att med stort personligt mod och fara för sitt eget liv i det iskalla vattnet försökt rädda liv vid bärgningsbandvagnsolyckan i Alån i Boden i mars 2017.

En person i skyddad befattning gavs också förtjänstmedaljen för sina insatser under svåra förhållanden.

Jag nämner dessa personer för att understryka att våra internationella insatser och verksamheten i övrigt ytterst bygger på medarbetare som med risk för sin egen bekvämlighet och ytterst sina liv genomför det som vi här i riksdagen talar om och tycker är väsentligt. De, liksom våra veteraner, är värda respekt, men också allt det stöd som kan ges under och efter fullgjort uppdrag i olika insatser. Här finns mer att göra. Det vet vi i det sammansatta utskottet, det vet vi i försvarsutskottet och det tror jag att många andra känner till också.

Det sammansatta utskottet välkomnar att Försvarsmakten har agerat för att begränsa effekterna av brister som upptäckts när det gäller medicinsk evakuering för den svenska styrkan i Mali. Det är viktigt om något händer att man snabbt kan komma under rätt sjukvård och att de modeller vi har för att sköta detta på ett bra sätt fungerar. Här noterades en del brister för en tid sedan. Detta har Försvarsmakten åtgärdat, och vi lyfter fram att vi tycker att det är bra.

Fru talman! Internationella insatser är viktiga, men de också väldigt krävande, i flera bemärkelser. Den direkta kostnaden för insatsen i Mali är betydande. Men den, liksom andra insatser, ianspråktar också personella resurser som är begränsade. Därför är det viktigt att återkommande göra en avvägning mellan insatser och resultat, något som upprepat i utskottets dialoger med regeringen. Mitt intryck är att det råder enighet om detta, även om utvärderingar i dessa sammanhang är svåra att göra.

Jag anser att vi framöver, när vi tar emot allt fler värnpliktiga och förhoppningsvis stärker svensk försvarsmakt i övrigt, åtminstone under en övergångsperiod måste prioritera det nationella försvaret. Den typ av väldigt kunnig personal som vi är vana att skicka ut räcker inte till allt under en övergångsperiod, och vi kommer att få göra besvärliga prioriteringar.

Sammantaget är det dock Moderaternas uppfattning att regeringens proposition i denna fråga, när det gäller insatsen i Mali och förlängningen, kan bifallas.

(Applåder)

Anf. 4 BJÖRN SÖDER (SD):

Fru talman! Sveriges riksdag fattar beslut när vi ska sända väpnad trupp utomlands. Genom åren har svenska män och kvinnor tjänat Sverige med livet som insats. De har valt att bryta upp från bekvämligheter och säkerhet för att runt om i världen kämpa för fred och frihet, långt bort från sina nära och kära. Genom åren har de dragit till Sinais stekheta öken och till Kongos djupa djungel. De har kämpat bland Libanons berg och i Cyperns delade landskap. Deras minne lever vidare i Bosnien och i Kosovo, i Tchad och i Somalia, i Afghanistan, i Irak och i Mali och på många andra platser.

De har alla offrat en del av sig själva för sitt land och för vad de trott på. En del har återvänt sargade i både kropp och själ, och en del har inte kommit hem med livet i behåll.

Under många år behandlades de, precis som på många andra håll i världen, styvmoderligt av vårt samhälle utan särskild uppskattning eller erkännande. Men de reste aldrig iväg för att vinna priser eller fördelar utan för att tjäna sitt land, sitt folk och freden. Det hedrar dem mer än någonting annat.

I dag när vi debatterar och fattar beslut om en förlängning av Maliinsatsen är det därför på sin plats att minnas alla som gjort dessa uppoffringar, särskilt de som har betalat det yttersta priset för sitt mod. Vi bör ära dem för deras uppoffringar för vårt land. Jag vill ta tillfället i akt att här och nu rikta ett stort tack till alla Sveriges veteraner, såväl internationella som nationella, och deras anhöriga.

Fru talman! Förra veckan högtidlighöll vi veterandagen. Vi som hade förmånen att bevista Försvarmaktens generaldirektörs seminarium kunde bland annat ta del av en undersökning som gjordes för några år sedan – 2015. I denna hade man frågat veteraner om de ansåg att utlandstjänstgöring motiveras och uppmärksammas av politiker. Siffrorna var ytterst nedslående. Hela 75 procent ansåg att påståendet inte stämde alls eller stämde ganska dåligt.

Nu är det några år sedan denna undersökning gjordes, och en del har hänt. Bland annat har vi infört en ny allmän flaggdag den 29 maj i syfte att hedra och uppmärksamma svensk personal som omkommit vid, deltagit eller deltar i nationella och internationella militära eller civila insatser. Runt om i landet i olika kommuner högtidlighålls veterandagen, inte bara här i Stockholm. Jag har själv motionerat i min hemkommun Kristianstad, som är en gammal militärstad, om att man ska införa ett kommunalt högtidlighållande av veterandagen. Jag skulle bli mycket besviken om man inte inför ett sådant. Det skulle i alla fall inte bättra på siffrorna över stödet för politiker när nästa undersökning görs. Det är självklart otroligt viktigt att vi som beslutar om dessa insatser också uppvisar stöd och ger vår uppmärksamhet på alla tänkbara plan till dem som utför insatserna.

Fru talman! När det gäller dagens beslut om att förlänga insatsen i Mali till den 30 juni nästa år står vi sverigedemokrater bakom ett sådant. Det finns ett tydligt folkrättsligt mandat för insatsen, och insatsen sker i FN:s regi. Vi sverigedemokrater ser FN som det primära samarbetsorganet för att hantera konflikter och värna fred och säkerhet. En grundläggande förutsättning för internationella insatser ska vara ett tydligt mandat från FN:s säkerhetsråd.

Det svenska styrkebidraget har gjort en betydelsefull insats, och vi kan vara stolta över den. Även om insatsen i sin nuvarande form kommer att börja avvecklas från och med den 1 december kan vi nog förutsätta att det kommer att finnas efterfrågan på fortsatt svenskt deltagande i Mali. I sin proposition skriver regeringen att man avser att återkomma till riksdagen i denna fråga. Om Sverige ska fortsätta sin insats anser vi att det är viktigt att regeringen trycker på FN när det gäller till exempel den medicinska evakueringsförmågan. Trots att vi nu har befunnit oss i Mali i flera år och i insatsens inledning uttryckte stark kritik mot bristerna i Medevac kan vi fortfarande konstatera att brister kvarstår till vissa delar, vilket påverkar det svenska förbandets operationsområde.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag också ge regeringen visst beröm för att den har lyssnat in synpunkter från oppositionen. Under den tid som

Maliinsatsen har pågått tycker jag att målsättningen med det svenska deltagandet tydliggjorts på ett bättre sätt, och mätbara nationella mål har ställts upp.

Fru talman! Härmed yrkar jag bifall till förslaget i utskottets betänkande.

Anf. 5 DANIEL BÄCKSTRÖM (C):

Fru talman och ärade ledamöter! I december 2014 kom den första personalen ur det svenska underrättelseförbandet till Mali och den blivande Camp Nobel utanför Timbuktu. Det är snart fem år sedan, och vi har följt arbetet med insatserna och utvecklingen under dessa år.

Just under dessa försommardagar lämnar personal i pågående insats Mali 09 området och kommer hem till Sverige, och medlemmar i Mali 10 tar plats för att successivt ta över ansvaret.

Häromdagen rapporterades det om två granater som slog ned utanför FN:s internationella camp. Dessa granater slog inte ned i närheten av bebyggelse eller personal. Men det är exempel på hur vardagen ser ut under pågående insatser där vi från svensk sida tjänstgör och tar stort ansvar.

Åtskilliga svenskar har under dessa fyra och ett halvt åren varit på plats och är det fortsatt. Det är en stor del av den svenska försvarsmakten, och många duktiga och specialiserade soldater, män och kvinnor, har tjänstgjort och tjänstgör för vår räkning på riksdagens uppdrag. Jag vill rikta ett varmt tack till dem och till dem som nu går in i Mali 10 för att fullgöra detta åtagande.

Vårt styrkebidrag med underrättelseverksamhet, varningsradar och stöd i olika former är mycket viktigt. Det är också viktigt i en tid då det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde och i omvärlden, med oron i Afrika, i Mali och områdena runt omkring, visar den globala trenden.

Vi behöver finnas på plats och samtidigt utveckla vår nationella förmåga och ta ansvar på hemmaplan.

Uppgifterna i detta uppdrag är att verka för dialog och försoning, att minska spänningar mellan olika grupper av människor, att skydda civila, att stabilisera befolkningscentrum, att motverka asymmetriska attacker mot civila och mot FN-personal. Det handlar också om att främja respekten för mänskliga rättigheter och om att stödja myndigheterna i Mali när det gäller att kunna skapa säkerhet för humanitära transporter.

Från och med december kommer nuvarande mission att förändras, och det blir en avveckling av Camp Nobel. Sedan återstår det att se hur regeringen väljer att fortsätta att prioritera, dimensionera och utforma förslag till kommande arbete.

Parallellt är det viktigt att se hur vi ska hantera internationella insatser både på kort och på lång sikt. Vårt ansvarstagande internationellt att delta militärt och civilt i insatser bidrar till fred, utveckling, demokrati och mänskliga rättigheter. Även om säkerhetsläget under tid kan förändras i dessa områden har vår insats betydelse och är viktig.

Totalt består den militära personalen i hela Minusmainsatsen av 11 632 personer som finns på plats i Mali. Detta var i januari. Det finns även 1 767 poliser och 1 400 övriga anställda på plats i olika insatser. Det vittnar om att vi finns i ett sammanhang där vi bidrar på många sätt.

Utmaningarna har berörts, både när det handlar om medicinsk evakuering och när det gäller våra soldaters förmåga att verka i mörker. Denna bristande förmåga är begränsande. Det behöver vi ta med oss inför andra insatser. Men vi behöver också följa de återstående månaderna under nuvarande insats.

Centerpartiet anser att det är viktigt att vi kan stärka vår nationella förmåga utifrån det rådande säkerhetsläget i vårt närområde men att det inte ska förändra eller minska möjligheterna på längre sikt att också ta ansvar i ett bredare internationellt perspektiv. Dessa saker bör inte ställas mot varandra. Det finns också positiva effekter för den nationella förmågeutvecklingen att finnas på plats vid internationella insatser.

Det är viktigt att principen är att det handlar om FN-mandat. Men det är inte nödvändigt att det är FN som har ledarskapet. Det kan även vara andra som tar detta ansvar. Det är oerhört centralt att vi finns med och att vi också verkar för stabilitet i ett internationellt perspektiv.

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet från det sammansatta utskottet och tackar för ett fint arbete under dessa månader i det sammansatta utskottet. Jag önskar också allt gott för det fortsatta uppdraget i Mali.

(Applåder)

Anf. 6 HANNA GUNNARSSON (V):

Fru talman! I dag debatterar vi och fattar beslut om Sveriges insats i Mali, där Sverige deltar som en del av FN:s stabiliseringsinsats.

Det är såklart lägligt att detta ärende kommer just nu, endast en vecka efter det att vi som sitter i försvars- och utrikesutskotten deltog i firandet av veterandagen här i Stockholm. På veterandagen uppmärksammas Sveriges veteraner, alltså de personer som har deltagit i svenska insatser utomlands. I år uppmärksammades särskilt de soldater som åkte till Sinai i början av 70-talet och de läkare, sjuksköterskor och övrig personal som arbetade på Röda Korsets sjukhus i Busan i Sydkorea i början av 50-talet. Vi som deltog i högtidlighållandet av FN-dagen tidigare i höstas fick också en tydlig påminnelse om att många svenskar har riskerat och förlorat sina liv i arbetet för fred och utveckling runt om i världen.

I dag diskuterar vi alltså Sveriges insats i Mali. I dagarna har den tionde gruppen svenska soldater tagit över stafettpinnen på Camp Nobel i Timbuktu. Det är nu ett ganska stort antal svenska soldater som har deltagit i insatsen i Mali.

Det är självklart på sin plats att framföra ett stort tack till alla de svenska soldater som har deltagit i den här insatsen och till dem som nu påbörjar sitt uppdrag där. Ni som deltar i detta uppdrag gör stora uppoffringar, med lång bortavaro från familj och vänner här hemma, och deltar i ett arbete som innebär stora risker. Även ni anhöriga som är kvar hemma och väntar, säkerligen ofta med en stor känsla av oro, är värda vår stora tacksamhet och vårt stöd för att få vardagen att fungera här hemma.

Fru talman! I den proposition som regeringen har lagt fram som bakgrund till Sveriges insats i Mali får vi en beskrivning av säkerhetsläget och utvecklingen i landet. Det går att läsa att Mali är ett av världens fattigaste länder, där det sedan lång tid råder väpnad konflikt, stora problem med drog- och vapenhandel, kidnappningar och terrorism. Säkerhetsläget i Mali har under de senaste åren pendlat fram och tillbaka. Det finns ett

Prot. 2018/19:100
5 juni

*Svenskt deltagande i
Förenta nationernas
stabiliseringsinsats i
Mal*

fredsavtal, men det har också brutits. Konflikterna grundar sig bland annat i stora klimatförändringar i form av minskad nederbörd och stor torka som har tvingat befolkningen att lämna sina hem och lett till ökad utsatthet och fattigdom. Här ser vi hur viktigt det är att se klimatförändringar och naturkatastrofer som säkerhetspolitiska hot och som grund till krig och konflikt och att bekämpandet av klimatförändringarna därmed också är ett sätt att arbeta för en fredligare värld.

Som en kontrast lever vi i ett av världens fredligaste och rikaste länder. Det är därför självklart att Sverige ska delta i internationellt arbete för att främja fred, demokrati och utveckling i världen. Vi gör det på olika sätt, framför allt med bistånd i olika former och genom att skicka expertis ut i världen för att hjälpa till att bygga upp demokratiska samhällen. Men vi gör det också med militär för att bevara säkerhet och skydda civilbefolkningen.

Det är viktigt att vi alltid ser de bakomliggande orsakerna till krig och konflikter och aktivt är med och arbetar internationellt för att konflikter inte ska uppstå. Sveriges olika former av biståndsarbete är ett förebyggande arbete för att undvika krig och lidande för civilbefolkningen.

För Vänsterpartiet är det otroligt viktigt att Sveriges militära insatser sker under ledning av FN och med ett tydligt stöd i folkrätten i stället för att ledas av enskilda länder eller Nato. Respekten för folkrätten måste alltid finnas med i grunden. Insatsen i Mali grundar sig på en inbjudan från Malis regering och ett stort antal beslut och resolutioner från FN:s säkerhetsråd. Det är en förutsättning för att vi i Vänsterpartiet ska acceptera Sveriges militära deltagande. Även om vi är stora anhängare av FN:s arbete för fred och utveckling måste vi också kunna erkänna att FN har brister och tillkortakommanden och behöver demokratiseras och göras mer jämställt.

Sverige ska ha en framträdande roll i de olika delarna av FN:s arbete som ger utveckling och förbättring. Det är vårt solidariska ansvar som ett fredligt, demokratiskt och rikt land.

Slutligen vill jag säga att jag är väldigt glad över att regeringen i sin proposition så tydligt tar upp Sveriges arbete för att främja kvinnors deltagande utifrån FN:s resolution 1325 om kvinnor, fred och säkerhet och att detta har ett stort fokus i vårt internationella arbete. Att Sverige har en feministisk utrikespolitik är väldigt viktigt för oss i Vänsterpartiet, och vi ska vara ett internationellt föredöme för jämställdhetsarbete runt om i världen. Det ska också nämnas att Sverige är en stor biståndsgivare till Mali och att vi deltar med stort humanitärt stöd till de många miljoner människor som lever under mycket svåra förhållanden i landet.

Sverige ska göra allt som vi kan för att stödja arbetet för fred, demokrati och utveckling i Mali och grannländerna så att Malis befolkning får leva i frihet och fred och tillsammans fatta demokratiska beslut om sitt eget lands framtid.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag till beslut.
(Applåder)

Anf. 7 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Sverige är en demokrati och ett fritt land där vi har ynnest att leva i säkerhet. Ett sådant land har också ett ansvar att delta i och bidra till att stärka säkerheten och freden och i förlängningen också garantera människors frihet i hela världen. Sverige har gjort det under lång tid, och det ska vi vara stolta över. Men, fru talman, framför allt måste vi vara stolta över och visa respekt för och tacksamhet till de människor som faktiskt själva och ytterst med livet som insats tar steget och i handling bidrar till fred, säkerhet och i förlängningen frihet.

Jag vill rikta ett stort tack till de veteraner som finns i Sverige nu, till de personer som är på väg ned till Mali och andra insatser runt om i världen och till de personer som är på plats just nu men också till deras anhöriga. Att delta i den här typen av insats är inte någonting som man gör själv, utan det är någonting som hela familjen och alla anhöriga som man har omkring sig är med på.

Sverige har inte bara ett ansvar att visa respekt och tacksamhet, fru talman, utan Sverige har också ett ansvar att ta hand om de här personerna så bra vi kan. Det kan handla om förbättrad möjlighet till medicinsk evakuering. Det kan också handla om en mycket, mycket bättre veteranvård när man väl har kommit tillbaka till Sverige.

Fru talman! Jag tycker att det är givet att Sverige ska vara en aktiv part i de fredsinsatser som FN har runt om i världen. Jag tycker att det är givet att Sverige ska delta i Mali. Det är inte så komplicerat att fatta det beslutet, men det är en väldigt komplicerad och svår situation, och då behöver de personer som befinner sig på plats för Sveriges räkning ha rätt resurser och få rätt stöd för att klara insatsen så bra som möjligt.

Fru talman! Sverige ska vara ett land som tar ansvar för fred och säkerhet och i förlängningen, och kanske ytterst, för enskilda människors frihet runt om i hela världen. Jag är stolt över att Sverige har gjort så i Mali och att vi i någon form kommer att fortsätta göra det i Mali. Jag yrkar bifall till det sammansatta utskottets förslag. Jag hoppas att de som lyssnar på det här ska nås av hur samlade vi är i riksdagen i vår respekt och tacksamhet till de individer som faktiskt själva axlar det här ansvaret på plats.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 12 juni.)

§ 8 Indelning i utgiftsområden

Konstitutionsutskottets betänkande 2018/19:KU33

Indelning i utgiftsområden (prop. 2018/19:100 delvis och framst.

2018/19:RS5 delvis)

föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut skulle fattas den 12 juni.)

§ 9 Granskning av meddelande om att ytterligare stärka rättsstatsprincipen inom EU

Konstitutionsutskottets utlåtande 2018/19:KU37
Granskning av meddelande om att ytterligare stärka rättsstatsprincipen inom EU (COM(2019) 163)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 12 juni.)

Sjöfartsfrågor

§ 10 Sjöfartsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU14
Sjöfartsfrågor
föredrogs.

Anf. 8 JOHAN BÜSER (S):

Fru talman! Jag vill passa på att förvarna om att jag kommer att förlänga mitt anförande med två minuter.

I dag, fru talman, är det med stolthet som jag ställer mig i riksdagens talarstol. Jag tänkte passa på att berätta lite om varför sjöfarten är så viktig för Sverige, men framför allt tänkte jag berätta om vilka initiativ vi socialdemokrater i regeringsställning har varit med om att ta för att flytta fram positionerna för den svenska sjöfarten. Till sist tänkte jag säga något lite visionärt om samhällsbyggnad – den samhällsbyggnad som vi socialdemokrater så innerligt älskar att få ägna oss åt.

Fru talman! Cirka 90 procent av Sveriges export- och importvolymerna transporteras i dag på fartyg under någon del av processen från råvara till färdig produkt. Den socialdemokratiskt ledda regeringen har tagit många initiativ för att stärka den svenska sjöfarten. Låt mig ge några exempel:

Först vill jag nämna det övergripande målet om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsnation, som är tydligt uttalat av statsminister Löfven. I sin regeringsförklaring tidigare i år sa statsministern att den nationella planen för att investera 700 miljarder i vägar och järnvägar fullföljs och att allt fler långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. Under regeringsförklaringen meddelades även att infrastrukturfrågor flyttas till ett eget departement, där sjöfartsfrågorna så att säga är med på båten.

Regeringen har dessutom presenterat en nationell godstransportstrategi för effektiva och hållbara godstransporter – den första i sitt slag. På plats finns nu också en maritim strategi för att främja de maritima näringarna.

För att lyckas med de högt uppställda mål som vi har kan man inte vara en kortsiktig krösus och sitta och hålla på slantarna till förmån för skattesänkningar. Tvärtom behöver vi främja fler och mer av offentliga investeringar. Det vi satsar på infrastruktur och sjöfart i dag får vi och kommande generationer se vinsterna av i morgon och längre fram.

Fru talman! Under många år kunde vi sorgligt nog se hur utflaggningarna i vårt land accelererade. I början av 2000-talet införde många andra

europiska länder tonnageskatt, och det utmanade Sveriges konkurrenskraft inom sjöfarten. I Sverige påbörjades en utredning om tonnageskatt redan 2004 av Göran Perssons regering. När regeringen Persson 2006 ersattes med regeringen Reinfeldt togs dock inte hänsyn till vad utredningen kommit fram till, utan förslaget avvisades.

Detta ledde till besvikelse bland både redare och bransch över att regeringen inte stöttade sjöfartsnärings tillräckligt. När den socialdemokratiska ledda regeringen kom på plats var det därför viktigt att snabbt ta initiativ och se till att få på plats en tonnageskattning också i Sverige. Den 1 januari 2017 kunde så äntligen den svenska tonnageskattningen träda i kraft efter infrastrukturministrarna Anna Johanssons och Tomas Eneroths förarbete.

Syftet var att ha samma villkor för sjöfarten som i övriga Europa och att möjligheten att välja Sverige som flaggnation därmed skulle öka. Glädjande nog har vi sedan ett par år vänt den negativa trenden från flera decennier tillbaka. Vi ser hur fler rederier nu flaggar in, och nyligen passerade vi 100 svenskflaggade fartyg. Räkna man också in det svenskkontrollerade tonnaget kommer vi upp i drygt 500 fartyg.

Glöm heller inte att frågan om utflaggning också är central ur ett försvarspolitiskt perspektiv. För att vårt land ska kunna försörja sig i händelse av krig behöver Sverige egna fartyg i en svensk handelsflotta. Därtill behöver vi naturligtvis kunna skydda våra centrala hamnar.

Utöver införandet av tonnageskatten tog regeringen under den förra mandatperioden initiativ till en ekobonus för att gynna överflyttning av gods från väg till sjöfart. Detta var ett av de initiativ som tyvärr attackerades av den budget som klubbades här i riksdagen i höstas på initiativ av Moderaterna och Kristdemokraterna, med stöd av Sverigedemokraterna.

Men nu har vi, som sagt, fått på plats en regering som vet att ta ansvar för både sjöfart och klimat. Det visade sig senast för någon månad sedan när regeringen beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Satsningen innebär närapå en fördubbling av stödet, från nuvarande 55 miljoner till 100 miljoner. Regeringen vill med stödet främja exportindustrins konkurrenskraft och minska miljö- och klimatpåverkan.

Fru talman! I maj 2018 fattade regeringen beslut om den stora nationella trafikslagsövergripande planen för planperioden 2018–2029. Några av de viktiga satsningarna för sjöfarten som är värda att nämna är Luleå hamn och investeringarna för slussarna i Trollhättan och slussarna i Södertälje samt farleden i Mälardalen. Som göteborgare kan jag naturligtvis inte låta bli att nämna muddringen och farledsfördjupningen i Göteborgs hamn, som innebär att Skandinavians största hamn också i framtiden kan ta emot de allt större störstabåtarna genom direktsjöfart från världens alla hörn. Samtliga projekt rullar nu igång med full fart.

Men vi måste naturligtvis också värna vår inrikes sjöfart. Som jag tidigare nämnde står sjöfarten för 90 procent av Sveriges import- och exportvolym. Inrikestransporter med sjöfart ligger däremot endast på omkring 4 procent, medan övriga Europa ligger på omkring 10 procent. Det innebär att det i stället blir mer trängsel på järnväg och väg och att dessa blir mer ineffektiva sätt att transportera gods.

Det är nödvändigt att vi i större utsträckning använder både sjöfart och järnväg om vi ska vara helt fria från koldioxidutsläpp år 2045, som vi har kommit överens om här i kammaren.

För att främja inrikes sjöfart har en nationell samordnare på Trafikverket inrättats. Pia Berglund, som nu är nationell samordnare, har nyligen lämnat över en handlingsplan med 62 förslag till regeringen som ett led i arbetet med överflyttning av gods till järnväg och sjöfart. Handlingsplanen innehåller alltifrån dialog med hamnar och utbildning av myndighetspersonal till fortsatt utredning av regler för prämtrafik. Arbetet görs med andra myndigheter och med branschen och utgår från regeringens gods-transportstrategi.

Fru talman! Jag vill också nämna några ytterligare utmaningar för sjöfarten som vi behöver ta ansvar för och jobba vidare med. Det handlar om att även fortsättningsvis vara internationellt konkurrenskraftiga och om att lagar och regler är anpassade för såväl ekonomiskt som socialt och miljömässigt hållbara perspektiv.

Vi måste dessutom möta den kompetensbrist som branschen och facken varnar för. Enligt Transportföretagen handlar det om upp till 800 sjömän. För det behöver vi en god arbetsmiljö med sjysta villkor. Det är glädjande att se hur sjöfartsbranschens parter – Svensk Sjöfart, Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen – samarbetar tätt inom Blå tillväxt. Detta är en avgörande pusselbit för att branschen ska kunna utvecklas också i framtiden.

Politiken ska naturligtvis göra sitt, och jag har goda förhoppningar om att vi fortsätter med fler initiativ från regeringens sida för att stärka den svenska sjöfarten. Jag kommer gärna tillbaka till den här talarstolen för att berätta mer om det.

Fru talman! Verklig samhällsbyggnad kräver ett uthålligt politiskt ledarskap oavsett vilken nivå det sker på. Jag har i mitt anförande berättat om att Socialdemokraterna och regeringen antar utmaningen om människors behov av att transportera sig och vårt behov av att importera och exportera gods. Vi tar på allvar att hela Sverige ska leva, och vi tar klimatutmaningen på allvar.

Jag är stolt över att tillhöra ett parti och företrädas av en regering som har gjort tydliga satsningar och som har mer att leverera.

Fru talman! För att övertyga lite extra om att Sveriges nuvarande inriktning för sjöfartspolitik är rätt väg att gå vill jag passa på att lyfta fram en kandidatuppsats. Den är skriven av Jakob Andersson och Sebastian Elfström, som har studerat vid sjökaptensprogrammet vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Titeln på deras uppsats är *Den svenska handelssjöfarten ur ett politiskt perspektiv*. Jag vill läsa ett par citat ur uppsatsen.

Citat 1: ”För första gången på många år har nu Sveriges handelsflotta ökat när fler fartyg registrerats. Rederier som nu åter flaggat in fartygen till Sverige från bland annat Danmark och Färöarna, aviserade tydligt när de lämnade för tio år sedan att de inte kommer tillbaka med fartygen innan en tydlig och mer långsiktig sjöfartspolitik är på plats. Nu har flera rederier åter registrerat fartyg i Sverige vilket får tolkas som att förändring i positiv riktning har genomförts.”

Citat 2: ”En positiv utveckling påträffas när det kommer till utvecklingen av samarbetet mellan politiker och sjöfartsbransch där sjöfartsfrågorna diskuteras mer frekvent.”

Till sist citat 3: ”Det är därför viktigt med en tydlig sjöfartspolitik som ger svensk sjöfart rätt förutsättningar att konkurrera på den globala marknaden.”

Fru talman! Dessa rader från externa betraktare, får man väl kalla dem, vid sjökaptensprogrammet vid Chalmers gör en sjöfartensengagerad socialdemokrat som jag varm i hjärtat.

Till sist vill jag yrka bifall till vår gemensamma reservation nr 5 om inlandssjöfart och kustsjöfart från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet samt i övrigt yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet om sjöfartsfrågor.

(Applåder)

I detta anförande instämde Denis Begic och Elin Gustafsson (båda S).

Anf. 9 ANDERS HANSSON (M):

Fru talman! Jag ska inleda med att säga att jag för Moderaternas del yrkar bifall till reservation 1. Vi står självfallet bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation nr 1.

Svensk sjöfart är en livsnerv för Sverige. 90 procent av allt gods som kommer till eller skeppas från Sverige gör det via svensk sjöfart – 90 procent! Om denna sjöfart inte har rätt förutsättningar kan den inte verka, och då kan ni tänka er vad 90 procentens bortfall skulle innebära.

Fru talman! Sjöfarten är inne på den internationella marknaden och konkurrerar med internationella företag och andra länder. Villkor som gynnar svensk sjöfart är väldigt viktigt om vi vill ha svensk sjöfart.

I detta sammanhang är till exempel det som min kollega Johan Büser tog upp tidigare, tonnageskatten, en väldigt viktig fråga. Den skulle borga för att fler fartyg skulle flaggas in under svensk flagg. Det var ett initiativ som alliansregeringen tog 2013 och som efterkommande regering faktiskt förtjänstfullt fullföljde 2016.

Vi har sett att det har tagits vissa steg framåt. Ett tag var vi nere i 85 svenskflaggade fartyg i flottan, och vid årsskiftet, tror jag, var vi uppe i 100. Det är en blygsam utveckling med tanke på att vi för bara några år sedan hade 200 svenskflaggade fartyg. Men nu är vi uppe i 100 och det går åt rätt håll, vilket är väldigt positivt. Så all heder för detta!

Den tonnageskatt som infördes 2016, och som alliansregeringen tog initiativ till 2013, måste naturligtvis ses över. Svensk sjöfart är hela tiden i förändring, och då måste vi vara på tårna och förändra och anpassa den lagstiftning som vi har antagit för att den ska gynna svensk sjöfart på bästa vis. Här skulle jag och Moderaterna gärna vilja se en genomlysning av den lagstiftning som vi antog – vi brukar kalla den tonnageskatt 2.0 – så att fler fartyg kan omfattas av tonnageskatten än i dag. Det finns regler som säger att man måste ha en viss del av sin verksamhet utomlands. Det gör att vissa svenska rederier inte kan konkurrera på den svenska marknaden, så det blir tyvärr utländska rederier i stället.

Det här är en fråga som vi kommer att behöva ta tag i, och det hoppas jag att vi kommer att göra så småningom, även om jag tyvärr ser att regeringen inte riktigt är inne på den vägen.

Fru talman! Vi moderater har reservationer i detta betänkande. De rör bland annat underlättande för svensk sjöfart att få sjöfartsstöd och att man ska kunna flagga in sina skepp. Det är många rederier som vittnar om att

det har varit administrativt bekymmersamt att göra detta. Vi moderater har sagt att vi vill ha *en* väg in för att man inte ska behöva prata med hur många olika delar av myndigheten som helst. Det tycker vi är rätt lösning. Det står i betänkandet att det har utretts och redovisats för regeringen hösten 2016, och det stämmer. Vi har alltså efter snart tre år inte sett någonting om att genomföra just *en* väg in.

Detsamma gäller förhandsbesked om sjöfartsstöd. Sjöfartsstöd är någonting som svensk sjöfart behöver. Det är också många andra länder som har sjöfartsstöd. Tar vi bort det missgynnar vi konkurrensen för svensk sjöfart gentemot andra länder. Därför är det viktigt om man ska registrera ett fartyg att man kan få förhandsbesked från svenska staten om man kan få sjöfartsstöd. Detta har man faktiskt också utrett. Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket har haft detta uppdrag och redovisade resultatet för regeringen i oktober 2016 – tiden går! Därefter bereds ärendet på Regeringskansliet.

Detta är grundläggande för att man ska klara att bedriva sjöfart. Delegationen som gjorde utredningen sa: Delegationen konstaterar att rätten till sjöfartsstöd är helt avgörande för om ett rederi ska välja ett specifikt lands fartygsregister. Delegationen understryker att branschen har efterfrågat möjligheten till förhandsbesked som ger klartecken för att stöd faktiskt ska beviljas.

Detta måste vi ta tag i. Vi kan inte fortsätta att bereda detta efter snart över tre år.

Fru talman! Det som kanske är svårast för svensk sjöfart för tillfället är kostnaderna. Med tanke på att det är en internationellt mycket konkurrensutsatt marknad är alla avgifter som läggs på denna bransch ytterst skadliga. I Sverige har vi bland annat farledsavgifter och lotsavgifter. Det är avgifter som man betalar för att trafikera svenskt vatten och svenska hamnar.

Dessa avgifter, fru talman, har höjts flera år i rad. Varför då? Jo, farledsavgifter och lotsavgifter är nämligen den enda inkomstkällan för Sjöfartsverket, som för övrigt gör ett väldigt gott arbete men har för lite pengar. Sjöfartsverket är ett av tre affärsverk och ska alltså finansiera sin egen verksamhet. Det får man då göra genom att höja farledsavgifterna och lotsavgifterna, och dessa börjar nå en nivå som missgynnar svensk sjöfart.

Vi moderater tycker att man bör genomlysra Sjöfartsverkets organisation och verksamhetsform. Det har dock statsrådet Eneroth och regeringen motsatt sig. Riksrevisionen har också redovisat att de anser att det bör göras en genomlysning, men regeringen har sagt att de inte håller med Riksrevisionen.

Vi inom Moderaterna ser hur Sjöfartsverket kämpar med en blödande ekonomi. Framtida investeringar, till exempel i isbrytare, riskerar att inte bli av därför att man har en så dålig ekonomi i verket. Här måste någonting göras. Men av de svar jag får från regeringen verkar man tyvärr inte vilja göra någonting, utan man tycker att det är bra som det är. Vi hörde den tidigare talaren slå sig för bröstet om hur bra svensk sjöfart är. Jag ställer gärna upp på att svensk sjöfart är bra, men det är vi som riksdagsledamöter, staten, som måste se till att svensk sjöfart gynnas och får förutsättningar att konkurrera på lika villkor.

Fru talman! Svensk sjöfart kräver att staten är med, står i första linjen och ger de bästa förutsättningarna. Det har tagits goda initiativ av regeringen. Tonnageskatten har jag nämnt. Att det har inrättats en nationell samordnare för att främja vattenvägarna är mycket bra. Låt nu bara inte detta stanna vid någon form av samordning. Staten, regeringen, måste vara villig att ta initiativ till ny lagstiftning om så skulle behövas. Det är inte acceptabelt att låta oss vänta i snart över tre år på saker som efterfrågas av svensk sjöfart. Det gynnar inte svensk sjöfart. Det gynnar inte Sverige.

Anf. 10 JOHAN BÜSER (S) replik:

Fru talman! Det gläder mig särskilt att höra ledamoten Anders Hansson från Moderaterna säga att staten måste ta ett stort ansvar. Det är någonting som vi socialdemokrater alltid brinner för: att se mer av offentliga investeringar. Vi ska ta det ansvaret och se till att investera i sjöfarten och i hela infrastrukturen över huvud taget. I ganska många år nu har det varit underfinansiering av järnvägen. Vi har sett hur det har flaggats ut i sjöfarten. Nu är det verkligen dags att investera. Vi gör de största investeringarna i infrastruktur i modern tid.

Det är också nu det händer i sjöfarten. Som jag nämnde i mitt anförande kan man inte vara en krösus som sitter och håller på slantarna och sänker skatten. Det är kortsiktigt. Långsiktigt behöver vi investera, både för att kommande generationer ska få ta del av infrastrukturen och för att vi ska få effekt i de miljömål som vi har kommit överens om.

Jag nämnde till exempel att vi har fördubblat forskningen, Anders Hansson. Vi har tillsatt en nationell samordnare, Pia Berglund, som har i uppdrag att öka inrikes sjöfart. Vi investerar och muddrar i hamnar, slussar och en hel del annat. Därtill ser vi också hur intresset för svensk sjöfart ökar efter decennier av negativ trend. Under flera decennier har vi sett utflaggningar. Nu ökar åter inflaggningen. Det är en framgång.

Regeringen Persson började redan för snart 15 år sedan att utreda tonnagebeskattningen, men Reinfeldt slängde utredningen i papperskorgen. Det är vi som har infört tonnagebeskattningen. Det är vi som har skapat förutsättningarna för att den svenska inflaggningen ökar, för att vi kan vara en spjutspets i internationell forskning och för att vi också kan fortsätta att stärka den svenska sjöfarten, som är så viktig för människor genom både jobb, tillväxt och vår nationella varuförsörjning.

Vad tänker ni i Moderaterna om det, Anders Hansson?

Anf. 11 ANDERS HANSSON (M) replik:

Fru talman! Historiebeskrivningen, Johan Büser, är lite vag. Det var ju alliansregeringen som tog initiativ till tonnagebeskattningen. Att Fredrik Reinfeldt skulle ha lagt den åt sidan är fel. Vi tog 2013 just det initiativet, som sedan fullföljdes mycket förtjänstfullt av regeringen 2016, vilket verkar vara året för dagen. Det var viktigt att vi fick den på plats. Det var vi fullständigt överens om.

Det är glädjande att vi har ökat, som jag också nämnde, från 85 till 100 inflaggade fartyg. Vi gick från 200 ned till 85, och nu har vi gått upp till 100. Det är jättepositivt. Det jag kan fundera på är om vi hade kunnat ha ännu fler om vi hade haft en lite mer handlingskraftig regering, detta med anledning av det jag sa i mitt anförande om att vi inte har fått en bättre administration för fartygsregistreringar och sjöfartsstöd. Vi har inte fått det

förhandsbesked som alla verkar vara överens om är mycket viktigt för att man ska flagga in i Sverige. Man behöver det för att som rederi veta vad premisserna är. Detta ligger fortfarande och gnager hos regeringen sedan oktober 2016.

Att man satsar på infrastruktur tycker jag är jättebra. Det bådär gott för framtiden att man vill göra det. Huruvida hamnarna har fått tillgodoräkna sig detta låter jag vara osagt.

Visst är det viktigt med infrastruktur, men det är också viktigt att vi går till handling och att det inte bara blir ord. Man tillsätter en samordnare, och det är jättebra. Men om samordnaren kommer med lagstiftning, får vi då se en upprepning av att det tar tre år innan någonting sker? Då måste det vara väldigt bekymmersamt att vara samordnare.

Vi ser positivt på infrastruktursatsningar – absolut! De är bra för svensk sjöfart.

Anf. 12 JOHAN BÜSER (S) replik:

Fru talman! Det var inte så att jag i mitt anförande endast lovordade och sa att allt var guld och gröna skogar. Svensk sjöfart har definitivt stora utmaningar framöver. Jag valde att lyfta fram det som har fått stor uppmärksamhet medialt, som kompetensbristen. Vi kommer att behöva jobba riktigt hårt för att hänga med i den internationella konkurrensen. Just nu gör vi det ganska bra. Jag kan konstatera att arbetslösheten har sjunkit. I min stad exporterar vi, mycket via sjöfart, Volvobilar som aldrig förr. Mycket går alltså bra, men vi måste vara än bättre för att hänga med i konkurrensen i framtiden.

Jag konstaterar också att vi behöver se till att arbetsvillkoren är bra inom sjöfarten för att den ska bli attraktiv. Att vi får sjysta kollektivavtal och att fack och bransch tar sitt ansvar för detta är också en utmaning som jag ser. Självklart kan en del lagstiftning och en del avgifter behöva ses över. Där är vi idel öra, och den diskussionen kan vi väl i så fall ta gemensamt för att se vad som är mest ändamålsenligt.

Det jag ändå tycker är så positivt nu, vilket också de här studenterna på sjökaptensprogrammet vid Chalmers lyfter fram i sin uppsats, är att det under de senaste åren har börjat hända något. Fler politiker talar om sjöfarten, vi börjar se till att realisera våra klimatmål och vi gör massvis med offentliga investeringar. Vi ökar inflaggningen, och vi gör också de största infrastruktursatsningarna i modern tid. Det tycker jag är väldigt glädjande.

Jag blev väldigt glad när jag hörde Anders Hansson nämna vikten av att staten tar ett ansvar så att vi får mer av offentliga investeringar. Jag hoppas att vi – för att avsluta detta replikskifte i god ton, för det tycker jag att man ska göra här i kammaren – kan hitta fler saker där vi kan vara överens för att stärka den svenska sjöfarten, för den är ett nationellt intresse. Den är viktig för svensk export och import, för att nå våra klimatmål och för att se till att människor har ett jobb att gå till.

Anf. 13 ANDERS HANSSON (M) replik:

Fru talman! Jag tvivlar inte på Johan Büsers engagemang i dessa frågor. Det gläder mig att det är fler än jag som brinner för sjöfartsfrågorna. Det är jag jätteglad för.

Jag vill ändå ta upp min stora oro, Johan Büser, och det är Sjöfartsverkets ekonomi. Här tycker jag att regeringen agerar lite vårdslöst när den bara säger: Ni får klara er.

Sjöfartsverket har en budget där 70 procent finansieras av avgifter. Det blir där man måste ta pengarna när man inte har pengar. I dag har verket en soliditet på 8 procent. Man har också sagt att man behöver köpa in tre nya isbrytare för 1 miljard vardera. Det går inte med 8 procents soliditet. Sjöfartsverket måste då höja farledsavgifter och lotsavgifter. Farledsavgifterna höjde man 2017 och 2018 med 8 respektive 9 procent. Detta år har man sagt att de höjs med bara 2 procent. Lotsavgifterna höjdes med 5 procent 2017 och 5 procent 2018, och även 2019 planeras de höjas med 5 procent. Detta är inte hållbart i längden.

Detta är pålagor som direkt drabbar svensk sjöfart. Vad de säger är: Det blir dyrare för er att trafikera Sverige. Till slut kommer det en gräns där man säger: Är det värt det? Är det ekonomiskt lönsamt att göra detta? Kanske ska jag ta godset till Danmark och sedan sätta det på väg i stället, eller vad jag nu väljer att göra.

Det är den utvecklingen jag inte vill se. Därför flaggar jag väldigt noga för att Johan Büsers engagemang ska läggas på Sjöfartsverket. Jag tror att det är en nyckel i det hela. Sjöfartsverkets ekonomi blöder. Låt oss tillsammans se till att det fungerar. Det är ett verk som är viktigt och gör ett jättebra arbete, men det har ekonomiska bekymmer. Det måste vi tillsammans ta på allvar.

Anf. 14 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Vi sverigedemokrater har många reservationer i detta betänkande, och vi står bakom samtliga. För tids vinnande yrkar jag dock bifall enbart till reservation 3.

Sjöfart är något som ligger mig varmt om hjärtat – som göteborgare och Hisingsbo är det nästan så att man har saltstänk i blodådrorna. Jag vill börja med att säga att jag är mycket glad över att vi har fått till ett tillkännagivande, det vill säga att en utskottsmajoritet är för att regeringen ska prioritera arbetet med att främja vattenvägar och underlätta för pråmtrafik.

Det är hög tid att regeringen får detta uppdrag. År 2014 fick Sverige möjlighet att sätta sina egna regler för våra inre vattenvägar, från Göteborg upp till Vänern och från Mälaren till Södertälje. Men ingenting har hänt, och det är inte fler fartyg som trafikerar de inre vattenvägarna. Det ska bli mycket intressant att följa detta tillkännagivande. Förhoppningsvis ska det ge Pia Berglund, som är anställd av Trafikverket som samordnare för att främja trafiken, lite fler verktyg så att hon kan komma med bra förslag och få igång trafiken.

Vi har världens möjlighet att utanför IMO:s regelverk skapa egna regler som ger nya leveransmöjligheter med pråmtrafik, bland annat i citymiljöer. Jag har personligen varit i kontakt med några företagare som gärna vill använda sig av vattenvägar för att till exempel frakta bort återvinningsmaterial i stället för att köra mängder med lastbilar inne i Stockholms innerstad. Pråmar är även perfekt för att forsla bort snömassor eller byggmaterial. Man kan likställa en pråm med en lastbil på vatten, men den har mycket högre kapacitet. Jag har också varit i kontakt med företrädare för pråmtrafiken, och de ökar mer än gärna trafiken på de inre vattenvägarna. Regelverket och kostnaderna står dock i vägen.

Fru talman! Vi sverigedemokrater vill att man ser över Sjöfartsverkets kostym och organisationen. I dag är Sjöfartsverket ett affärsverk som har avkastningskrav. Sverigedemokraterna tycker inte att det är rimligt att Sjöfartsverket är ett affärsverk. Det borde i stället gå mot ett anslagsfinansierat verk, likt Trafikverket.

Sjöfartsverket har ingen lätt uppgift när det gäller att få ekonomin i balans. Den nya avgiftsmodell som Sjöfartsverket har tagit fram slår mycket hårt mot vissa redare i form av enorma avgiftshöjningar, vilket är djupt olyckligt om man vill ha mer sjötrafik. Problemet är att om färre fartyg väljer att trafikera Sverige tvingas Sjöfartsverket höja sina kostnader ytterligare, vilket skapar en negativ spiral. Som en redare uttryckte sig: Det sista fartyget tar hela kostnaden.

Fru talman! Vi har visserligen haft en positiv utveckling, och jag var själv med i firandet av det hundrade inflaggade svenska fartyget. Men vi kan inte sitta still i båten och tro att detta sköter sig självt. Vi ska inte räkna med att fartygen alltid kommer att trafikera våra kuster med import eller hämta export.

Det är beslutat att Fehmarn Bält-tunneln ska byggas, vilket öppnar upp för mer tågtrafik. Vi vet också att Kina vill bygga en tågförbindelse – sidelinjen – vilket kan knyta ihop Asien med Europa på ett helt annat sätt än i dag. Den klipske kan då snabbt tänka att Amerika, Sydamerika, Afrika och Australien ju inte kan frakta sitt gods hit utan fartyg. Men det var lite det Anders Hansson var inne på: Man måste inte köra fartygen hela vägen till Sverige. Man kan släppa av godset i Tyskland eller Danmark och frakta det på tåg eller lastbil till Sverige. Det är en risk vi kommer att få ta om det är för dyrt för sjöfarten att trafikera Sverige.

Därför är det viktigt att vi skapar lättnader för sjöfarten, fru talman. Ett första skede vore att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket för att lyfta bort exempelvis kostnader för isbrytningen och farledsavgifter. I ett andra skede bör möjligheten att anslagsfinansiera hela Sjöfartsverkets verksamhet utredas, och möjligheten att lyfta bort andra kostnadsdrivande verksamheter från Sjöfartsverket bör ses över.

Med hjälp av digitaliseringen kan man effektivisera bland annat inom lotsverksamheten. I dag åker en lots ut och möter upp fartygen för att på ett säkert sätt föra dessa i hamn, men tänk om man hade kunnat nyttja lotsen via kontrollcenter. Då skulle lotsen kunna köra fartygen säkert via datorer och kameror i stället för att i ur och skur ta sig ut till och klättra upp på fartygen för att manuellt föra dem in i hamn. Lotsarnas arbete skulle på det viset bli mycket mer likt flygledarnas arbetsuppgifter, och man skulle kunna hjälpa fler fartyg att navigera om det behövs.

Fru talman! Vi ska inte lägga fokus enbart på fartyg och vatten utan även på landinfrastrukturen. För att sjöfarten ska fungera behövs en fungerande landinfrastruktur, och det gäller inte bara järnväg utan även vägar till och från hamnarna. Trafikverket bör därför få i uppgift att göra en översyn av trafikflödet till och från hamnarna för att vidta förbättringsåtgärder när det gäller trafikstörningar. Genom en översyn av trafikflödet kan man underlätta för de städer som har mycket rorogods och fartyg som anlöper frekvent med stora godsflöden, vilket ofta skapar långa köer och irritation i städerna.

Vi sverigedemokrater vill även underlätta för dem som vill bygga torrhamnar och avlasta de vanliga hamnarna med att bidra till säkerhetsklassningen ISPS, vilket underlättar export till USA.

Prot. 2018/19:100
5 juni

Sjöfartsfrågor

Anf. 15 MIKAEL LARSSON (C):

Fru talman! Inledningsvis vill jag meddela att Centerpartiet självklart står bakom alla sina reservationer. För tids vinnande yrkar jag dock bifall enbart till reservation 2.

Centerpartiet vill framhålla att sjöfarten är en mycket viktig näring när det gäller person- och godstransporter. Den allra största delen av Sveriges export och import går via våra drygt 50 hamnar och vidare ut på havet. Globalt sker ca 90 procent av världens handel via internationella sjötransporter. Vägar och järnvägar behöver byggas, finansieras och planeras medan havet utgör en befintlig och till sin natur mer gränslös infrastruktur med helt andra förutsättningar. Skandinavien och Sverige är omgivet av vatten, och sjöfartsnäringen är därmed av central betydelse för vårt lands välbefinnande och handel.

Centerpartiet anser därför att det är mycket angeläget att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. En utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiskerifartyg riskerar att utarma kompetensen inom sjöfarten – detta eftersom inte bara fartygen utan även rederiernas landbaserade verksamhet flaggas ut ur landet. På senare år har antalet svenskflaggade fartyg ökat, vilket är mycket glädjande, men det är också viktigt att rederierna får rätt villkor så att antalet svenskflaggade fartyg kan öka än mer.

Fru talman! Centerpartiet kan konstatera att den internationella sjöfartsorganisationen sedan mitten av 1990-talet har arbetat med en internationell överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp. Organisationen tog under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att sjöfartens totala växthusgasutsläpp ska minska med minst 50 procent fram till år 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man ska sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Detta är glädjande, och Centerpartiet anser att Sverige bör vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls.

Centerpartiet anser vidare att det är angeläget med en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten. Förutsättningarna för detta bör därför utredas. Det är också angeläget att de farleds- och lotsavgifter som Sjöfartsverket tar ut utformas så att de ger en förbättrad miljöstyrning av sjöfarten och inte verkar hämmande för sjöfartens konkurrenskraft.

För inte så länge sedan presenterade Trafikverkets nationella samordnare, Pia Berglund, 62 förslag för hur sjöfarten kan öka sina åtaganden inom hållbara och effektiva godstransporter till sjöss. Man beskriver att med rätt förutsättningar kan dubbelt så mycket gods transporteras till sjöss fram till 2040.

Fru talman! Inlandssjöfart och kustsjöfart är viktiga delar av den svenska sjöfarten. De medverkar också till att mer gods kan flyttas över till sjöss. Jag tror att vi alla är överens om att denna verksamhet är viktig att satsa på, men även här krävs rätt förutsättningar. En sådan förutsättning kan vara farledsavgifterna. De har fram till nu höjts väldigt kraftigt. Centerpartiet anser att de farledsavgifter som tas ut för såväl inlandssjöfarten som den

internationella sjöfarten ska utformas för att ge en förbättrad miljöstyrning av sjöfarten och inte verka hämmande på sjöfartens konkurrenskraft.

Inlandssjöfarten är också viktig för att på ett effektivt sätt knyta ihop exempelvis Stockholm och Göteborg och de landsdelar som finns där emellan. Till inlandssjöfarten kan även Gotlandsfärjan kopplas. Den är viktig för Gotlands befolkning men också för besöksnäringen. Gotlandsfärjan har även en nyckelroll när det gäller att ställa om till miljövänligt bränsle.

Fru talman! Sverige är i behov av nya isbrytare för att kunna hålla farlederna öppna under vinterhalvåret. Flera av de isbrytare som Sjöfartsverket har i dag är från 1970-talet och behöver bytas ut. I dag har Sverige ett samarbete med Finland när det gäller isbrytning. Det möjliggör för ett bra och effektivt sätt att bryta is under vinterhalvåret.

Historiskt har också Försvarsmakten haft intressen i isbrytarna och kunnat använda dem i sin verksamhet under delar av året. När Försvarsmakten nu ska rustas och stärkas kan nya isbrytare vara aktuella för deras verksamhet.

I den svenska industrin pågår projekt där man vill vara med och utveckla och bygga nya isbrytare. Det är ett spännande initiativ som absolut tål att lyssnas på.

Fru talman! Sveriges drygt 50 hamnar är viktiga för landets export och import av varor. Många av våra hamnar är kommunala eller rena industrihamnar. Det är därför viktigt att vi hittar sätt att samarbeta för att underlätta godsets flöden. Eftersom många av hamnarna som sagt är kommunala och infrastrukturen till och från hamnarna ibland är statlig behöver samverkan ske också här, för att få ett så bra flöde som möjligt.

När nya hamnar byggs eller gamla renoveras är det viktigt att tänka på hur godset sedan förflyttas från hamnen. Kanske ska det vidare med järnväg eller lastbil redan i ett första skede men kanske just den sista biten, the last mile. Därför är det viktigt med bra bärighet på de så kallade BK4-vägarna så att godset kan komma fram till målet på ett bra sätt.

Precis som att vi pratar om hela resandekedjan för människor behöver vi tänka på hela kedjan också när det gäller godset. Oavsett om det är människor eller gods som ska förflyttas anser Centerpartiet att alla transportslag behövs och ska utvecklas.

Anf. 16 JESSICA THUNANDER (V):

Fru talman! Vänsterpartiet yrkar bifall till reservation 5.

Jag vill inledningsvis framhålla att Vänsterpartiet vill se en ekologiskt hållbar handelsflotta med en stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme för att öka volymen på inrikes sjöfart.

Det har skett mycket positivt på sjöfartsområdet. Jag är ganska ny på området. Men jag är glad över att det verkar finnas ett stort engagemang i frågan. Jag tror att det kan leda till många bra saker framöver.

För att ytterligare stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, långsiktiga hållbarhet genom minskad miljö- och klimatpåverkan och goda arbetsvillkor ser vi behov av ytterligare åtgärder. För att nå klimatmålen måste vi, förutom att minska antalet transporter, flytta över mer godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och på

järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Systemet med eco-bonus där bidrag kan ges för transporter som går med fartyg och annars skulle ha gått på väg är bra och kan utvecklas.

Det finns starka skäl för att ha en stark inhemsk sjöfartsnäring för att kunna utforma de transporter som landets industri efterfrågar. Det säkrar också den inhemska tillgången på sjöfartskompetens inklusive stark miljö- och säkerhetsmedvetenhet och skapar sysselsättning inom sjöfartsnäringen och industrin i övrigt. Sverige ska konkurrera med satsningar på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar.

Bristen på utbildad personal är ett problem för svensk sjöfart, inte minst för den inre sjöfarten. Vänsterpartiet vill ha åtgärder som dels lockar människor, dels underlättar för dem att utbilda sig till olika sjöfartsyrken.

Ett stort problem är de små möjligheterna till praktik. Det behöver åtgärdas innan bristen på personal blir akut. Detta beror delvis på utbildningarnas fokus på det så kallade Manilacertifikatet. Det är en internationell certifiering som det är svårt att få praktik för att uppnå. Vi vill att ett annat utbildningssystem med andra certifieringar och certifieringssteg för inlandssjöfarten utreds. Man kanske kan börja med att jobba i inlandssjöfarten och sedan få praktik för att uppnå Manilacertifieringen.

För utveckling av svensk sjöfart behövs också förbättrad sjöinfrastruktur. Sjöfartsverket finansieras inte, som Trafikverket, via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafik etcetera. Därutöver har staten lagt vissa avkastningskrav på Sjöfartsverket. Finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen och försvårar styrning mot våra trafik- och miljöpolitiska mål.

Vi i Vänsterpartiet vill ha en utredning av förutsättningar för och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Vi kommer att återkomma med förslag om detta.

Vi vill också att de ändrade farledsavgifterna och deras effekter ses över, speciellt eftersom de verkar bidra till minskad sjöfart på de inre vattenvägarna, till exempel Vänersjöfarten. De transporter som har i stället gått över till vägtransporter. Det vill vi ju inte.

Vänsterpartiets uppfattning är att på längre sikt bör flytande biogas och andra hållbara alternativ som vätgas och eldrift ersätta de fossila drivmedlen. Flytande biogas är i praktiken samma bränsle som flytande naturgas med den viktiga skillnaden att biogas är av förnybart ursprung medan naturgas är fossilt, som vi alla vet. För att Sverige ska utveckla en grönare sjöfart behövs fler åtgärder. Det behövs ett statligt investeringsstöd till ny teknik och innovationer.

Fru talman! Vattenskotrar har blivit populära under sommarhalvåret. Men skoterkörning är inte bara kul. Det kan också leda till negativa effekter för naturlivet och innebära påtagliga störningar och risker för allmänheten. Den nuvarande regleringen av vattenskoteranvändning har mycket stora brister till skillnad från regleringen som gäller till exempel motorcyklar och mopeder.

Vi välkomnar att en åldersgräns har införts och förutsätter att regeringen inom kort återkommer med ett förslag till riksdagen om införande av förarbevis för att köra vattenskoter, i enlighet med riksdagens tillkännagivande från 2015.

Sjöfart är av naturen en global verksamhet som mest styrs av internationella regler. Sverige bör verka för att dessa internationella regler utvecklas och innebär en renare och sjystare sjöfart, till exempel genom att stödja internationella konventioner i den riktningen. Även om Sverige har hårdare regler underlättar sådana konventioner genom att vi kan ställa krav även på utflaggade fartyg och internationella fartyg som anlöper svenska hamnar. Det visar framför allt på solidaritet och ansvarstagande även för övrig sjöfart.

Sverige har anslutit sig till ILO:s sjöarbetskonvention, vilket är jättebra. Den tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg. Sverige har ett ansvar för att detta verkligen följs. Vi i Vänsterpartiet vill tillse att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ställs krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet.

Sammanfattningsvis tycker Vänsterpartiet att sjöfarten är en mycket viktig del av Sveriges infrastruktur och att vi behöver arbeta för en långsiktigt hållbar sjöfart som tar över stora delar av godstransporterna från vägarna.

Anf. 17 HAMPUS HAGMAN (KD):

Fru talman! Jag vill inledningsvis framhålla att det går bra för svensk sjöfart. Stora godsmängder transporteras, handelsflottan växer och sjöfarten blir alltmer miljövänlig. Vi ser en positiv utveckling, och det är glädjande av flera skäl.

I dag arbetar ungefär 10 000 personer på svenska fartyg, och i hela sjöfartssektorn finns det ungefär 100 000 jobb. Det är jobb som skapar välförstånd och välfärd. Men sjöfarten möjliggör inte bara jobb i den egna sektorn. Tvärtom är en stor del av det svenska näringslivet beroende av välfungerande transporter till havs. En stor och välfungerande svensk sjöfart med många arbetstillfällen innebär också att vi kan behålla och utveckla kompetensen på området. Det är ett skäl till att vi ser så positivt på att det går bra för svensk sjöfart.

När gods transporteras till havs avlastas också våra vägar och järnvägar, som är hårt belastade av både gods- och persontransporter. Där krävs stora investeringar framöver. Mer sjöfart är således positivt för hela trafiksystemet. Även detta är ett skäl till att det är positivt att det går bra för den svenska sjöfarten.

Ett tredje skäl är att mer sjöfart är bra för miljön. Det är ett relativt miljövänligt transportslag, eftersom sjöfarten i jämförelse med andra trafikslag är mycket effektiv och transporterna sker med en förhållandevis liten energiförbrukning. Vi ser också en snabb utveckling i branschen med fler elfartyg och hybridfartyg.

Ett fjärde skäl till att det är positivt att det går bra för svensk sjöfart gäller säkerheten. En större svensk handelsflotta innebär att vi har en större beredskap vid ett eventuellt krig eller i någon annan typ av krissituation. I ett sådant läge behövs en stor och diversifierad flotta. Detta är en fråga om nationell säkerhet, fru talman.

Även om vi ska glädjas över att vi har en positiv utveckling nu finns det förstås mer som behöver göras för att förbättra förutsättningarna. Det handlar inte minst om de förutsättningar som svenska myndigheter ger,

som i sin tur påverkar både kostnader och smidighet för företagen i branschen.

Den administrativa bördan för sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen och bör minskas så mycket som möjligt. I sjöfartsbranschen, precis som i många andra branscher, upplever många att myndighetskontakterna är komplicerade. Därför tycker vi att det vore bra med ett system som innebär att det bara krävs en enda kontakt in i myndighetsvärlden. Det skulle förenkla för företagen.

Vi behöver också förenkla inflaggningsprocedurerna för de företag som återigen vill flagga sina fartyg svenskt. Det måste bli enklare för fler att gå över till svensk flaggning.

En tredje förändring som vore bra för att få en större svenskflaggad flotta är att ge möjlighet till förhandsbesked om sjöfartsstöd. Sjöfartsstödet, som ges till arbetsgivare för att täcka skatteutgifter, är nödvändigt för att rederier ska kunna bedriva den verksamhet de i dag gör. Utan sjöfartsstödet skulle troligen många flagga ut de fartyg som de har i det svenska fartygsregistret. Men osäkerheten i om man är berättigad till sjöfartsstöd eller inte leder till att rederier många gånger avstår från att registrera fartyg i Sverige. Det håller inte om vi vill att den svenska handelsflottan ska växa. En möjlighet till förhandsbesked om sjöfartsstöd borde införas.

Fru talman! När vi talar om myndigheter går det inte att komma runt Sjöfartsverket. Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av de farledsavgifter de tar ut. Det ska sägas att farledsavgifter ur ett internationellt perspektiv är en udda fågel. För att kunna hålla sin budget har Sjöfartsverket kraftigt höjt sina avgifter. Det drabbar förstås sjöfarten direkt, men i nästa led drabbar det också oss alla.

När det blir dyrare att transportera gods på svenska vatten innebär det nämligen att SSAB:s stål blir dyrare och att bilarna som Volvo bygger på Hisingen blir dyrare. Hur påverkar det dessa företag, och hur påverkar det möjligheten att jobba på dessa företag? Det påverkar knappast positivt, fru talman.

Utvecklingen inom sjöfarten går mot att fartygen blir allt större. Det är helt naturligt, eftersom fraktkostnaden per enhet då minskar. Men med större fartyg blir det färre anlöp, och med nuvarande modell tvingas Sjöfartsverket att höja farledsavgifterna för att få ekonomin att gå ihop. Effekten av höjda avgifter blir att redare som trafikerar hamnar mer frekvent med mindre fartyg får minskad lönsamhet och därmed kan tvingas sluta gå in i svenska hamnar. Det resulterar i att Sjöfartsverket återigen höjer avgifterna, eftersom färre ska betala för att verkets ekonomi ska gå ihop.

Detta är en negativ spiral, fru talman, där färre tvingas betala mer och godset riskerar att lämna sjöfarten för att i stället transporteras på exempelvis lastbil. Farledsavgifterna är alltså inte bara negativa för jobben, utan också för möjligheterna att flytta över godstransporter till sjöfart. Därmed är farledsavgifterna också negativa ur ett klimatperspektiv.

Mot den här bakgrunden måste Sjöfartsverkets roll och organisation ses över. Inte minst rollen som affärsverk måste prövas kritiskt. Det bör övervägas om Sjöfartsverket kan anslagsfinansieras och därmed i större utsträckning än i dag kunna fokusera på att stärka sjöfarten.

Fru talman! Avslutningsvis: Det går bra för svensk sjöfart. Den svenska handelsflottan växer. Fartygen blir allt miljövänligare. Till den lilla ön Donsö i Göteborgs södra skärgård, som trots sin storlek huserar ett tiotal

rederier, kommer vartannat år tusentals besökare från hela världen för att diskutera sjöfarten ur ett internationellt perspektiv, knyta kontakter och göra affärer. Det finns mycket att bygga på i svensk sjöfart. Men staten behöver hjälpa till genom att skapa rätt förutsättningar.

Jag står givetvis bakom alla de reservationer som Kristdemokraterna har i betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservation 3.

Anf. 18 EMMA BERGINGER (MP):

Fru talman! I dag debatterar vi trafikutskottets sjöfartsbetänkande. Jag vill i sammanhanget erinra om att vi befinner oss i ett nödläge för klimatet. Om vi inte lyckas vända utsläppskurvorna och kraftigt minska utsläppen av växthusgaser före 2030 kommer vi inte att nå Parisavtalets mål om att hålla temperaturökningen väl under två grader och helst under en och en halv grad med katastrofala konsekvenser som följd för hela vår värld.

Sjöfarten har god potential att utgöra en del av lösningen i omställningen. Sjöfarten har en väldigt viktig roll i det svenska transportsystemet. Som tidigare har nämnts i debatten går 90 procent av all import och export över sjön. Därför vill Miljöpartiet se en fortsatt överflyttning av gods från vägtrafik till sjöfart. Vi har i vårt regeringssamarbete arbetat för detta, vilket ledde till att vi införde en eco-bonus. Eco-bonusen kan kompensera för en del av de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan.

Samtidigt är sjöfarten fortfarande i stort fossilberoende. Det behövs därför fortsatta insatser för att ställa om sjöfarten. Eldrift och batterier kan såklart utgöra en bra lösning för färjor som går relativt korta sträckor. Som exempel vill jag lyfta fram de färjor som korsar Öresund på sträckan Helsingborg–Helsingör. El kan också vara viktigt när fartyg ligger i hamn. Det är positivt att se att det kommer fler och fler landanslutningar som gör det möjligt för fartygen att koppla upp sig mot elnätet och därmed slippa köra dieselmotorer för att försörja fartyget med el när det ligger i hamn. Jag vill se att fler hamnar gör sådana investeringar.

Men för mer långväga sjöfart behövs det andra lösningar. Här vill jag särskilt uppmärksamma potentialen för flytande biogas, LBG. En övergång till mer biogas inom sjöfarten skulle också säkra en avsättning för den svenska biogasproduktionen, så att nödvändiga investeringar görs för att ta till vara vår biogaspotential.

Miljöpartiet och Socialdemokraterna har i regering gjort stora insatser för sjöfarten, vilket också har lyfts fram på ett bra sätt av min kollega Johan Büser. Han lyfte fram vårt arbete för tonnageskatt och för en sjöfartssamordnare, som vi nu har infört. Det är viktiga steg för att stärka sjöfarten. Inte minst är sjöfarten en viktig del av godstransportstrategin.

Men det är viktigt att ta ytterligare steg för att få mer gods att ta sjövägen och för att ställa om sjöfarten. Miljöpartiet vill se en bättre balans mellan kostnader för gods som går på land respektive på sjön för att uppnå mer av en konkurrensneutralitet. Vi ser här en nödvändighet av att arbeta med både positiva och negativa incitament. Därför ser vi utöver en utvecklad eco-bonus även behov av till exempel en vägslitageskatt eller motsvarande.

Det finns en stor outnyttjad potential i att utveckla inlandssjöfarten. Den socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen har vidtagit en rad åtgärder på det här området. Men jag förväntar mig såklart att ytterligare åtgärder kommer att vidtas. Jag vill understryka att även vi från Miljöpartiet och Socialdemokraterna är väldigt positiva till prämtrafik och vill se att den utvecklas. Det har vi också skrivit om i vår reservation. Men vi anser inte att det behövs ett tillkännagivande i detta läge.

Det behövs såklart också fortsatt satsning på fossilfrihet. De fartyg som i dag beställs, byggs och tas i drift kommer att leva under väldigt lång tid. Omställningen inom sjöfarten behöver därför accelerera. Vi ser miljödifferentiering av olika avgifter, exempelvis farledsavgifter, som ett viktigt verktyg för den här omställningen. Det ska gå att ta en merkostnad för att skapa en mer hållbar och fossilfri flotta.

Fortsatt behövs också viktiga investeringar i hamnar och ett främjande av intermodalitet. Jag ser med oro på att möjligheten att transportera tåg med fartyg är så begränsad och riskerar att försvinna. Att ha möjligheten att fortsatt transportera tåg från hamnen i Trelleborg med fartyg är viktigt, inte minst som ett komplement till Öresundsbron, som annars skulle utgöra den enda länken för tågtrafiken ut till Europa.

Fru talman! Sjöfarten är, liksom flyget, i mycket en internationell fråga. Det är viktigt att Sverige fortsatt utgör en väldigt stark röst i IMO för att en omställning ska kunna ske på internationell nivå.

Fru talman! Miljöpartiet anser att sjöfarten är viktig för omställningen till ett fossilfritt och fossiloberoende samhälle. Men omställningen inom sjöfarten måste främjas och accelerera. Jag yrkar bifall till vår reservation nr 5. I övrigt ställer jag mig bakom utskottets betänkande.

(Applåder)

Anf. 19 ANDERS HANSSON (M) replik:

Fru talman! Jag tackar Emma Berginger för anförandet. Jag gläder mig åt att till exempel eldrift nämns. Färjan mellan Helsingborg och Helsingör går på batteri. Vi har många hamnar där det är väldigt viktigt att man när färjan ligger i hamn kan koppla in sig på landelen. Det finns skräckexempel där färjor ligger i hamnen och har motorerna igång i över fem timmar för att ha systemen igång. Det kan till och med vara en hel dag i vissa fall.

Men det för mig osökt in på hur vi ska få el. Där går detta egentligen lite emot Miljöpartiets politik, tycker jag. Hur ska vi få el? Det blir faktiskt en fråga som jag måste ställa. Både Emma Berginger och jag kommer från de södra delarna av det vackra Skåne. Där nekas nu företag etablering. Man ställer in byggprojekt på grund av elbrist. Hur vill Miljöpartiet lösa detta? Hur ska vi kunna ha färjor med eldrift och förse färjor med landel om vi har elbrist?

Emma Berginger tog också upp eco-bonusen, som jag egentligen tycker är ett gott initiativ. Nu är det 50 miljoner årligen mellan 2018 och 2020. Förra året frös det inne lite, eftersom det togs i bruk så sent. Det var inte mycket som delades ut. Men eco-bonusen blir på något vis ganska intressant kontra de höjda farledsavgifterna. Eftersom man höjer farledsavgifterna med drygt en kvarts miljard årligen är 50 miljoners kompensation i eco-bonus för omställning ganska lite.

Anf. 20 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag blev positivt överraskad av att jag fick en replik. Jag får tacka så mycket för den.

Sedan blir jag mindre förvånad över att ledamoten Anders Hansson vill göra det här till en kärnkraftsdebatt. Jag kan konstatera att vi från Miljöpartiet har uppmärksammat de problem som finns när det gäller kapaciteten i elnäten. Det är framför allt där problemet ligger. Däremot tror vi inte att det behövs en satsning på kärnkraft, vilket Anders Hansson och hans parti gärna framför. Vi menar att vi måste satsa på det som är hållbart för framtiden, och då handlar det om förnybar energi.

Anders Hansson nämner eco-bonusen som ett gott initiativ. Det är roligt att höra att även Moderaterna uppmärksammar att eco-bonusen är ett gott initiativ. Syftet med eco-bonusen är som sagt att stimulera en överflyttning från vägtransporter till sjöfarten och då också kompensera för en del av de kostnader som uppstår i samband med att man flyttar över godset. Det handlar inte om en kompensation för farledsavgifterna, utan det handlar om en kompensation för att man flyttar över gods från väg till sjöfart, fru talman.

Anf. 21 ANDERS HANSSON (M) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt göra detta till en kärnkraftsfråga, utan bara säga: Hur avser Miljöpartiet att se till att vi får el till färjor och hamnar? Men visst, det stämmer absolut: Jag är en stark förespråkare för kärnkraft, för jag tror att det är lösningen.

Men jag tänkte inte gå in mer på det, utan jag tänkte gå in på något som Emma Berginger sa i slutet av sitt anförande och som gläder mig oerhört. Emma Berginger tog nämligen upp färjetrafik med räls, som är en bristvara utan like. I dag är det en hamn i hela Sverige som har den kapaciteten, och det är Trelleborg. Det är rederiet Scandlines som har tre färjor, tror jag att det är – två i drift och en i reserv.

Men det har gått från 200 000 enheter ned till 20 000 enheter. Det är alltså väldigt olönsamt att göra detta. Nu gör Scandlines det ändå. Jag kan ur sjöfartsperspektiv, näringslivsperspektiv och totalförsvarperspektiv se att det är viktigt att vi någonstans har möjligheten till färjetrafik med räls. Det är viktigt att vi håller kvar detta. Nu blir det lite så att vi låter Scandlines ta detta på sin bekostnad. Jag vill fråga Emma Berginger: Är det så att Miljöpartiet – och den regering där Miljöpartiet ingår – är villigt att ta ytterligare ansvar för att vi ska ha kvar färjor med räls? Nu finns det alltså tre färjor i Trelleborg.

Anf. 22 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Miljöpartiet ser ett behov av att vi ställer om hela samhället till ett fossilfritt och förnybart samhälle. Då handlar det såväl om energiförsörjning som om transporter och industri.

När det gäller energiförsörjningen vill vi se en kraftig satsning på de förnybara alternativen. Vi ser också att det är där det är mest lönsamt i dag. Med den energiöverenskommelse som finns ser vi att vi kommer att röra oss i den riktningen. Men vi ser också ett behov av att se över de kapacitetsbrister som kan finnas i det elnät som behövs vid en elektrifiering.

Som jag nämnde i mitt anförande ser jag med oro på de begränsade möjligheterna att köra tåg på färjor. Det är en fråga som aktualiseras alltmer. Det finns brister i lönsamhet och brister i viljan att investera i nya färjor med räls. Det är en väldigt viktig fråga för regeringen att bevaka. Det är också en fråga som jag och Miljöpartiet ser som väldigt viktig och som vi kommer att bevaka och driva framåt.

Vi ser att det finns ett behov av att ha flera anslutningar till kontinenten för tågtrafiken. För både godset och persontrafiken och inte minst totalförsvaret, som ledamoten Anders Hansson nämnde, finns det väldigt stort behov av att ha den möjligheten. När vi besökte andra hamnar kunde vi också konstatera just bristen på spår. Här finns kanske en potential att nyttja andra hamnar för räls trafik även i framtiden.

Anf. 23 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Sverige är ett land som gynnas av fri handel. Vi har stora råvarutillgångar och världsledande företag som exporterar större delen av sin produktion, till exempel fordon, till andra världsdelar. Detta ger goda inkomster till Sverige.

Sjöfarten står för 90 procent av våra transporter ut i världen. Vi kan också konstatera att vi inom landet börjar nå eller redan har nått kapacitetstaket på våra vägar och järnvägar runt om i landet. Våra inre vattenvägar är en tillgång med i dagsläget relativt begränsat utnyttjande. Dessa två områden visar på sjöfartens betydelse för Sverige både ekonomiskt och miljömässigt.

Det är glädjande att vi i början av 2019 passerade 100 svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Från en nivå på 250 fartyg för 10–15 år sedan var vi nere på så lågt som 85 fartyg förra året 2018. Orsaken till den positiva trenden bedöms bland annat vara införandet av tonnagebeskattningssystemet.

Men vi kan inte slå oss till ro. Vi behöver ta fram en övergripande handlingsplan för svensk sjöfart för att identifiera och prioritera åtgärder som skapar stabila, långsiktiga villkor för sjöfarten för att den ska kunna konkurrera på lika villkor både internationellt och med andra transportslag.

Här ser Liberalerna bland annat åtgärder för att förbättra Sjöfartsverkets ekonomi. Dagens dåliga ekonomi riskerar att hämma investeringar i bland annat isbrytare. Det i sin tur riskerar att tillgängligheten till våra hamnar väsentligt försämrats vintertid. Därför är Sjöfartsverkets ekonomi en av kärnfrågorna.

Fru talman! Långsiktiga villkor underlättar för branschorganisationerna att göra nödvändiga investeringar inför framtiden för att öka kapaciteten och möta ökade klimatkrav på sjöfarten. Med prioriterade åtgärds paket kan sjöfartens stora potential att bidra till transportområdets klimatmål utnyttjas. Det gäller inte minst överflyttning från våra vägtransporter.

Sverige har ett drygt femtiotal hamnar. Många av dem har vuxit fram starkt kopplade till lokala företag med ett starkt behov av transporter. Sveriges hamnar behöver erbjuda kostnadseffektiv och snabb omlastning av gods för att öka sin attraktivitet internationellt och gentemot andra transportslag. Här är digitalisering och vidareutveckling av infrastrukturen i Sveriges hamnar mycket viktig.

Konkurrensen internationellt är stenhård i dag, och smidiga hamnanlöp gör att svensk sjöfart kan bibehålla och stärka sina marknadspositioner. Liberalerna vill öka systemtänkandet i det svenska transportsystemet på tvärs över transportslagen. Sjöfarten har en stor betydelse för trafikintensiteten i övriga transportsystemet. Därför är det viktigt att transporten till och från hamnarna är effektiv.

Mycket av godset som anländer till hamnarna lastas om till lastbil och tåg. Det måste därför säkerställas att vägarna i anslutning till hamnarna har tillräcklig bärighet och är trafiksäkra samt att järnvägskapaciteten är tillräcklig. Som exempel kan nämnas att Skandinavians största hamn, Göteborg, har enkelspår till stambaneanslutningen. Stockholmshamnen Norvik, som planerats i 10 år och tas i bruk 2020, riskerar att belasta mindre, osäkra vägar med en kraftigt ökad tung trafik. Detta är inte acceptabelt. Liberalerna vill utveckla helhetstänket i transportsystemet där kapacitet och övergångar mellan olika trafikslag och utvecklingen inom olika transportslag hänger ihop.

Liberalerna vill lyfta fram vikten av våra inre sjövägar. Endast 3 procent av våra inrikestransporter sker på våra inre vattenvägar. Potentialen är att en enda pråm kan ersätta minst 60 lastbilar på väg. Pråmen kan också underlätta citylogistiken i våra trafiktäta städer så att vi slipper få in stora mängder lastbilar i de centrala delarna.

Vi vill fortsätta upprustningen av infrastrukturen för inre sjöfart och göra en översyn av villkoren för den inre sjöfarten. Det skulle vara en del i handlingsplanen med olika åtgärder för att stärka sjöfarten.

Slutligen, fru talman, vill jag beröra kompetensbristen. För att möjliggöra en fortsatt ökning av den svenska sjöfarten och tillvarata dess möjlighet som arbetsgivare krävs att vi fokuserar på kompetensutveckling och sjöfartens speciella arbetsvillkor. Genom attraktiva utbildningsmöjligheter kopplat till goda arbetsvillkor och att man kan kombinera familjeliv med arbete inom sjöfarten kan dagens kompetensbrist undvikas i framtiden.

Avslutningsvis vill jag peka på att kompetent personal, långsiktiga villkor och förbättrad hamninfrastruktur är viktiga delar för att Sverige även framöver ska kunna hävda sig inom sjöfarten internationellt och ta till vara potentialen i våra inre sjövägar.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 12 juni.)

§ 11 Väg- och fordonsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU16
Väg- och fordonsfrågor
föredrogs.

Anf. 24 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vi debatterar nu trafikutskottets betänkande TU16 *Väg- och fordonsfrågor*. I betänkandet har vi 86 olika motionsyrkanden från olika partier. Det rör bland annat tunga fordon, självkörande fordon, en fossilfri fordonsflotta, förnybara drivmedel och många andra viktiga frågor.

Fru talman! Jag skulle vilja börja i klimatdelen i betänkandet. När vi har arbetat med betänkandet har vi bland annat lyssnat på Klimatpolitiska rådet som har gjort sin första granskning av regeringens politik för att uppnå våra klimatmål.

När det gäller våra klimatmål är den sektor som vi har ansvar för, transportsektorn, den enda sektor som har ett eget sektorsmål. Till 2030 ska utsläppen från transportsektorn ha minskat med 70 procent jämfört med 2010 års nivåer. Det är ungefär tio år kvar till dess.

Hur ser det då ut med minskandet av utsläppen från transportsektorn? Dessvärre går det just nu inte åt rätt håll. Om vi tittar på den senaste statistiken över utsläppen från vägsektorn kan vi se att det under 2018 skedde en ökning, och inte en minskning. Här har vi alltså mycket kvar att göra.

Jag är glad över att det finns ett så stort engagemang i trafikutskottet. Jag skulle önska att detta engagemang kunde smitta av sig ända upp till regeringen och våra ansvariga myndigheter, för där händer det alldeles för lite.

En viktig sak som Klimatpolitiska rådet lyfter upp är vår infrastrukturplanering, nämligen framtida investeringar och planeringar av infrastrukturen. Rådet konstaterar att planeringen inte är synkroniserad med våra klimatmål. Det är väldigt märkligt att vi har en infrastrukturplan som sträcker sig fram till 2029 och som inte håller sig inom våra klimatmål. Där föreslås i stället till exempel nya motorvägsprojekt, som kommer att leda till ökade utsläpp.

Här anser vi i Vänsterpartiet att vi behöver göra ett omtag. Vi behöver en infrastrukturplanering och framtida investeringar som helt och hållet håller sig inom de ramar som klimatet sätter upp för oss.

En viktig sak som vi i Vänsterpartiet anser att regeringen skulle kunna göra här och nu är att införa ett förbud mot nybilsförsäljning av bilar som drivs med fossila bränslen, alltså bilar som drivs med diesel och bensin. Vi vill ha ett sådant försäljningsförbud senast 2025. Med ett sådant förbud skulle vi skicka en tydlig signal till industrin om att det i framtiden är fossilfria bilar som vi sätter ut på marknaden. Det är elbilar, biogasbilar och andra bilar som bara kan drivas med förnybara drivmedel.

Vi tycker att det är viktigt att lägga detta ansvar på industrin till att börja med så att industrin tar fram fordon som är en del av lösningen och inte en del av problemet. Vi vill att detta nybilsförsäljningsförbud även ska drivas på EU-nivå. Jag noterar också att det här är ett krav som diskuteras i många europeiska länder just nu, till exempel i Danmark, som har val i dag. Där har man aviserat ett nybilsförsäljningsförbud av fossildrivna bilar från och med 2030.

Med anledning av detta, fru talman, yrkar jag bifall till Vänsterpartiets reservation nr 19, som handlar just om det här.

Fru talman! En annan viktig fråga i betänkandet är att vi i trafikutskottet nu riktar ett så kallat tillkännagivande till regeringen om att få ett stopp på den manipulation av vägmätare i fordon som tyvärr pågår i relativt stor skala i Sverige i dag. Jag skulle vilja säga att detta är lite av ett historiskt ögonblick, för det är första gången trafikutskottet – i alla fall såvitt jag känner till – tar ett så kallat utskottsinitiativ och riktar det direkt till regeringen.

Det är ett enigt utskott som står bakom två tydliga krav till regeringen. Det första är att vi vill att regeringen kriminaliserar manipulation av vägmätare i fordon i syfte att sänka mätarens kilometerställning. Det andra är att vi vill att fordonens vägmätare ska kontrolleras vid kontrollbesiktningen och att man ska notera vägmätarställningen och jämföra den med den tidigare kontrollbesiktningen. På så sätt kan man redan vid besiktning se om det finns en tydlig skillnad mot den tidigare kontrollbesiktningen.

Fru talman! Manipulation av vägmätare är ett stort problem. Det är ett stort problem att det här inte är olagligt i Sverige i dag. Jag skulle vilja säga att detta är ett växande problem. Vi talar om någonstans mellan 10 000 och en bit över 100 000 fordon med felaktiga vägmätare som rullar på de svenska vägarna.

Om man manipulerar en vägmätare kan man till exempel dra tillbaka ställningen från 30 000 mil ned till 20 000, och när man sedan säljer bilen kan man få ett högre andrahandspris. Det här blir också ett stort problem när svenska bilar exporteras från Sverige till andra länder. Vi har till exempel fått medieuppgifter från Nederländerna, där svenska Volvobilar säljs med manipulerade vägmätare. Det handlar om att tusentals konsumenter luras i Sverige och i andra länder när de köper svenska bilar med manipulerade vägmätare.

Detta är också ett trafiksäkerhetsproblem i så måtto att vi har bilar som rullar på våra vägar som är mycket äldre och som har gått mycket längre än vad som rapporteras in till våra offentliga register.

Det här är en del av ett större problem. EU-parlamentet antog en resolution i maj i fjol om just vägmätarmanipulation, där man vill att medlemsländerna ska agera och stoppa förfarandet. Flera länder har också gjort det förbjudet att manipulera vägmätare i bilar. Det gäller till exempel Tyskland, Nederländerna, Belgien och Irland – dock inte Sverige.

Vi är flera i denna församling som har vänt oss direkt till ansvarig minister, Tomas Eneroth, och till regeringen och uppmanat dem att skyndsamt agera mot fusket med vägmätarställningarna. De svar vi har fått från infrastrukturministern är att han inte här och nu avser att vidta åtgärder.

Det är därför vi i utskottet nu agerar och riktar ett tillkännagivande till regeringen med budskapet att göra det förbjudet att medvetet manipulera vägmätare i bilar i syfte att sänka vägmätarställningen. Vi vill också att regeringen ska agera för att man vid besiktning ska hämta in uppgifter om vägmätarställningen och jämföra med tidigare besiktningsprotokoll. Vi vill att regeringen ska agera skyndsamt, för det här är ett akut problem.

Nu ligger bollen hos regeringen. Vi i trafikutskottet och riksdagen har gjort vårt. Nästa vecka röstar en förhoppningsvis helt och hållet enig riksdag för att regeringen måste agera mot det utbredda fusket av vägmätarställning i bilar. Det är, gott folk, historia som vi skriver här. Detta är stora saker. Äntligen kan vi få ett stopp på det utbredda fusket, och jag är väldigt nöjd med att vi har lyckats åstadkomma detta.

Anf. 25 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! I dag debatterar vi betänkande TU16 om väg- och fordonsfrågor

Sverige är ett stort och glesbefolkat land. Bilen, lastbilen – ja, alla våra fordon är helt nödvändiga för att hela Sverige ska fungera. Det är ingen slump att två av världens största lastbilstillverkare finns i Sverige: Scania

och Volvo Lastvagnar. Vi behöver transporterna för att få fram varor till och från företag och till våra hushåll i Sverige, där bilar och lastbilar är det enda rimliga alternativet.

Sveriges skogar är en av våra absolut viktigaste näringsgrenar. Virket ska ut från de allra minsta skogsvägarna till sågverk och massaindustrier. Det skapar jobb och tillväxt i hela Sverige. Våra vägar måste fungera och vara farbara både sommartid och vintertid. Underhåll och snöröjning måste fungera.

Det är heller inte rimligt att ett land som är så beroende av fungerande vägar och fordon ska ha världens högsta bensin- och dieselpriiser. Att det dessutom blir ännu högre bränsleskatter i ett land där skatterna redan i dag ligger högt är inte rimligt. Våra företag och människor måste ha bil och lastbil för att livet och jobbet ska fungera.

Fru talman! Bensin- och dieselskatterna har nått taket. Bensin- och dieselskatterna måste nu i stället sänkas, för svenska folket har verkligen fått nog av dessa skyhöga bensinskatter. Bensinskatterna slår hårt mot människor som måste ha bilen. De slår hårt mot människor på landsbygden. Och dessa skyhöga skatter slår hårt mot den svenska konkurrenskraften. Vi måste sänka bensin- och dieselskatterna.

Fru talman! Vi har två av världens största lastbilstillverkare, och vi har utvecklat långa och tunga lastbilar i Sverige. Den utvecklingen måste fortsätta för att vi ska vara rationella och effektiva. Vi behöver förbättra bärigheten på våra vägar, så att de klarar högre laster och längre fordon. Detta arbete med att förstärka och bygga om våra vägar måste gå snabbare, och det är viktigt att våra vägar prioriteras för att hela Sverige ska fungera.

Underhållet av våra vägar och järnvägar måste öka i Sverige. Därför är det helt ofattbart att regeringen i dag sitter och planerar nya, dyra och synnerligen olönsamma höghastighetståg. Pengar till höghastighetståg finns inte. De pengar som finns måste gå till att rusta upp, bygga ut och underhålla våra vägar och järnvägar i Sverige, så att hela landet kan fungera.

Fru talman! Andra viktiga frågor som tas upp i detta betänkande gäller elektrifiering av våra bilar. Det kommer fler och fler elektrifierade bilar, och det kräver verkligen att samhället hänger med och att vi bygger ut de laddningsmöjligheter som måste finnas och att vi elektrifierar våra vägar.

Fru talman! Om inte detta sker i en snabbare takt kommer denna regering att bromsa den positiva utvecklingen mot fler elektrifierade bilar, lastbilar, bussar med mera som vi behöver här i landet.

Fru talman! Även infrastrukturen för att klara högre el-leveranser måste förbättras och byggas ut. Vi måste ha fram mer elkraft för att klara framtidens elektrifieringsbehov. Vi behöver därför fortsätta att bygga elkraft som klarar framtidens kapacitetsbehov. Därför är det viktigt att vi underhåller och bygger ut kärnkraften i Sverige.

Fru talman! I detta betänkande har en majoritet och sedan hela utskottet tvingat regeringen att ta tag i den olagliga manipuleringen av våra fordonsmätare. Vi har tvingat regeringen att kriminalisera manipulering av fordonsmätare i våra bilar. Det är inte rimligt att människor ska kunna manipulera fordonsmätare för att på så sätt lura den som köper bilen. Det framställs då som att bilen har rullat en kortare sträcka än vad bilen i verkligheten har gjort.

Vi har också begärt att det i besiktningsprotokollet tydligt ska stå vad mätarställningen i fordonet var vid minst tre besiktningsstillfällen tidigare – detta för att alla ska kunna se om mätarställningen verkligen stämmer överens med fordonets rullade kilometer.

Fru talman! Vi i Moderaterna har också lyft upp vikten av att vi har ett regelsystem som underlättar för våra historiska fordon. Vi har många personer som gör ett jättejobb med att renovera och bevara gamla fordon och som sköter om våra rullande kulturhistoriska fordon. Därför vill vi ytterligare se över hur vi kan underlätta när det gäller regelverket just runt dessa veteranfordon.

Fru talman! Vårt befintliga vägnät och de enskilda vägarna måste fungera och underhållas. Vi anser att staten även fortsättningsvis bör ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet och att myndigheternas bemötande och tillämpning av regelverket bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvesteringar i dessa enskilda vägar.

Fru talman! Vi moderater står bakom samtliga våra reservationer i betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 14 angående enskilda vägar.

(Applåder)

Anf. 26 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Vi hörde just Sten Bergheden tala för sänkt skatt på fossil diesel och bensin. Han sa att det inte ska byggas någon ny järnväg, att det ska byggas mer vägar och att vi ska ha fler transporter med lastbilar. Samtidigt står Moderaterna bakom målsättningen att vi ska minska våra utsläpp från transportsektorn med 70 procent till senast 2030.

Alla de saker som Sten Bergheden talade om leder till ökade utsläpp, inte minskade. I en sådan här viktig debatt tycker jag att man har ett ansvar för att också berätta hur man vill minska utsläppen, i linje med de klimatmål som vi faktiskt alla står bakom. Därför vill jag fråga: Vad är Moderaternas förslag för att vi ska kunna minska utsläppen från transportsektorn?

Anf. 27 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Fru talman! Först och främst kan jag säga detta: Det handlar om huruvida vi ska kunna ha kvar företag här i landet och om vi ska kunna fortsätta att utveckla och skapa jobb och tillväxt, vilket är väldigt värdefullt. Just i detta land är vi väldigt miljövänliga, både inom industrin och inom olika näringar. Vi ligger alltså i framkant. Om vi i detta land lägger på höga skatter kommer vi att flytta verksamheten till andra länder som har helt andra krav på utsläpp, vilket totalt sett kommer att försämra klimatet.

Vänsterns och regeringens politik handlar ofta om att det enda sättet att uppnå klimatmål och annat är högre och högre skatter. Det får till följd att företag och andra flyttar utomlands. Importen från andra länder till Sverige ökar. Transporterna rullar in i Sverige i stället för ut ur Sverige, med miljövänliga produkter.

Det är faktiskt så här: När människor får lite mer pengar i sin plånbok och lite bättre ekonomi på grund av sänkta skatter har de råd att köpa en ny bil. De har råd att ta de här klimatstegen i sin kedja och att kanske gå över till elektrifierade bilar. Ni beskattar folk så hårt i dag att de inte har

råd att byta bil. Ni lägger på skatt på bensin och diesel. Det är samma sak med företag. När företag kan rulla på och tjäna pengar gör de klimatinvesteringar för bättre klimat framöver.

I övrigt kan jag säga: Om vi ska klara klimatmålen handlar det om att vi elektrifierar våra vägar och ser till att vi har laddinfrastruktur. Det handlar om att vi bevarar, utvecklar och bygger ut den kärnkraft som finns i Sverige, så att vi klarar av det elkrav som vi har. Vi har klimatmål, men vi har också elkrav för att vi verkligen ska klara omställningen fullt ut. Där saknar både Vänstern och regeringen helt politik.

Anf. 28 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag vill upplysa de som följer debatten om att man inte ens under de åtta år då Moderaterna styrde landet sänkte bensin- och diesel-skatterna, alltså koldioxidskatten och energiskatten. Tvärtom höjde man faktiskt skatterna på bränsle. Det är viktigt att göra det, men det är också viktigt att erbjuda människor som är beroende av bilen alternativ. Därför behövs det kompensatoriska åtgärder för människor som bor i glesbygd. Vi behöver ett förändrat reseavdrag som just gynnar människor som bor i glesbygd och människor som gör aktiva miljöval och inte, som i dag, människor som bor i storstäder.

Jag håller med Sten Bergheden om att det är väldigt viktigt att elektrifiera fordonsflottan. Men jag förstår inte, fru talman, hur vi gör det genom att låta det fossila bli billigare, så att man kan tanka mer av det som ger utsläpp.

Vi i Vänsterpartiet vill till exempel förbjuda nybilsförsäljning av fossilt drivna bilar. På så sätt sänder vi en tydlig signal till marknaden och industrin som tar fram dessa bilar att det är bilar utan utsläpp som gäller i framtiden.

Fru talman! När vi nu hör att det enda som Moderaterna har att erbjuda transportsektorn för minskade utsläpp är kärnkraft och vi vet att man inte kan bygga en enda ny reaktor fram till 2030, eftersom det kostar enormt mycket pengar och tar väldigt lång tid, måste jag ju få fråga Sten Bergheden: Står ni bakom målsättningen att vi ska minska utsläppen från transportsektorn med minst 70 procent till 2030? Vilka konkreta åtgärder har ni förutom kärnkraft, som vi inte kommer att ha till 2030?

Anf. 29 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Fru talman! Vänstern pratar om att förbjuda bilar. Jag vet inte om Jens Holm över huvud taget har varit utanför Stockholms tullar och sett hur övriga landet ser ut. Om Jens Holm skulle gå så långt som till att förbjuda bilar stänger han ned hela landsbygden. Sedan kan han sitta och prata om vilka reseavdrag som helst – människor kommer inte att kunna resa längre, för de tvingas flytta därifrån! Det är den sanning som finns därute, och det vore bra att ta del av den i denna debatt.

Det handlar om ny teknik och om att faktiskt lyssna in våra företag och våra biltillverkare i Sverige. Vi var just nere i Göteborg och besökte våra lastvagnstillverkare och diskuterade de här frågorna. Det handlar om att vi är med och bygger upp den nya infrastruktur som behövs för att kunna elektrifiera.

I stället ägnar sig regeringen åt att försöka få fram ett höghastighetståg som redan på ett kalkylmässigt stadium visar på olönsamhet. Man lägger

alltså pengar på något som är olönsamt och som dessutom inte ger några effekter på klimatmålen, och så struntar man i att verkligen ta tag i de andra grejorna.

I stället satsar man på elcyklar. Förr trampade folk, men nu erbjuder man dem i stället att åka med elkraft. Sedan frågar Jens Holm mig hur vi ska lösa elkraftsbehovet. Börja med att ta bort elcyklarna så att folk får börja trampa igen! Då har vi i alla fall minskat den delen i sammanhanget, för elcyklar hjälper väl inte till att lyfta bort ett elkraftsbehov.

Vi tror på att vi behöver fler och framför allt stabilare kraftverk. Vi är för att också bygga ut biodrivmedel och allt annat. Vi behöver det både till flyg och till annat i framtiden. Sådana saker behövs också. Men vi måste säkra att vi har den elkraft som vi verkligen behöver, och där måste vi titta på kärnkraften.

Vi är för bilar, vi är för cyklar men vi är emot Vänsterns skattepolitik! (Applåder)

Anf. 30 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Rubriken på trafikutskottets betänkande 16 är *Väg- och fordonsfrågor*. Sverigedemokraterna står bakom alla våra reservationer i betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag endast på reservation 2.

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

Med rätt fordonskombination och rätt axelkonfiguration kan man minska trycket på vägarna och därmed generera mer miljövänliga transporter än i dag. Med ett anpassat fordon för bruttovikt på 74 ton blir axeltrycken lägre trots att fordonskombinationen blir tyngre.

Det är inte alltid ett sådant ekipage blir bättre ur ett ekonomiskt perspektiv, eftersom fordonsbyggnationen i sig blir dyrare. Ur miljösynpunkt är däremot ett 74-tonsekipage effektivt, eftersom det bär mer nyttolast.

Trafikverket har nu i uppdrag att ta fram vägar där fordon i BK4-klassen får framföras. Vi har tidigare anfört i riksdagen att en framgång med BK4 kräver att man i större omfattning kan utnyttja de vägsträckor som klarar dessa transporter med bibehållen säkerhet och funktionalitet.

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

Fru talman! När vi ändå har temat om effektiva transporter uppe för diskussion måste jag kommentera den motsatta utveckling vi ser inom transportsektorn i dag.

Alltmer gods flyttas från fordon som klarar en bruttovikt på 64 ton till så kallade Europadragare som ofta har en bruttovikt på 40 ton. Ur miljösynpunkt är den här utvecklingen fullständigt förkastlig, eftersom det går tre Europadragare på två fullstora svenska ekipage. Ännu värre blir det när gods flyttas till så kallade 3,5-tonnare. Dessa fordon är lätta lastbilar med en totalvikt på 3,5 ton. Lastvikten på den här fordonstypen är enbart 1 ton.

De som följer utvecklingen inom transportnäringen ser att den här fordonstypen ökar lavinartat. Trafikpolisen har rapporterat en stor mängd av

dessa så kallade lättlastare. Låt mig ta några rubriker ur senaste tidens nyhetsflöde: ”Polsk lättlastare hade last för två”, ”15 överlastade 3,5-tonnare fast i Helsingborgskontroll”, ”På väg till Scania – med 500 procents överlast”, ”Efter alla överlaster – Volvo Cars väger 3,5-tonnarna”, ”Fyra överlastade 3,5-tonnare – ’akvariefisket’ fortsätter”, ”Cabotagefusk och fler 3,5-tonnare ett miljöhot”.

Det här var bara några av de rubriker som har förekommit i pressen den senaste tiden. Den allvarliga situationen med dessa överlastade fordon belyses av att polisen kallar kontrollerna för ”akvariefiske”.

Fru talman! Vad är den bakomliggande orsaken till att vi ser denna utveckling mot allt mindre transportenheter? Skälen är många, och jag kan inte räkna upp alla här, men ser vi till 3,5-tonnarna finns flera skäl till utvecklingen. Fordonstypen kräver ingen färdskrivare, och de behöver heller inte ha trafiktillstånd i internationell trafik. I praktiken flyger dessa fordon under myndigheternas radar. Möjligen kan de råka ut för en poliskontroll, men vi vet alla hur liten den risken är.

Fru talman! Låt mig ta ett exempel som belyser problemet inte minst ur miljösynpunkt. Ett fullstort ekipage med bil och släp har en lastvikt på ca 39 ton och en bränsleförbrukning på strax under 4 liter per mil. Under en resa Stockholm–Göteborg förbrukar således transporten av dessa 39 ton gods 180 liter diesel.

Ska man transportera samma mängd gods lagligt med så kallade lättlastare krävs det inte mindre än 39 fordon. Deras gemensamma bränsleförbrukning skulle bli ca 1 755 liter för samma vägsträcka. Det är en skillnad på 1 575 liter – enkel resa! Tur och retur blir skillnaden hela 3 150 liter.

Att dessa lättlastare går med kraftiga överlaster är föga förvånande eftersom det inte går att få en rimlig ekonomi för transporten när man lastar lagligt. Det är den här utvecklingen vi ser ute i vår transportnäring, vilket går stick i stäv med alla miljöambitioner.

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

Rubrikerna jag hänvisade till visar en snabbt växande utveckling, där gods läggs över på mindre fordon i stället för att placeras på större och betydligt energieffektivare fordon eller på järnväg. Det vi ser är resultatet av en transportnäring som lämnats utan kontroll och skydd från våra myndigheter.

Den här situationen har lett till att seriösa åkeriföretag med höga miljöambitioner inte kan konkurrera med skumraskföretag som ständigt bryter mot gällande regelverk. Utvecklingen har också påverkat järnvägsföretagen negativt, då även dessa förlorar transportuppdrag.

Att transporterarnas utsläpp av koldioxid ökar är knappast förvånande när man ser utvecklingen inom transportnäringen. Men vad annat kan man förvänta sig av en politisk ledning som bokstavligt talat sitter på händerna?

Fru talman! Om vi ska återfå en sund, miljövänlig och fungerande transportmarknad, där åkerier, järnväg och sjöfart kan utveckla en sund

och hållbar transportnäring, måste vi ta i med hårdhandskarna mot de aktörer som sätter i system att köra med överlast eller på annat sätt runda regelverket.

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

(Applåder)

Anf. 31 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman, kollegor, åhörare och trafikutskottets praktikant Shanelle Esmaeili, som följer debatten från läktaren!

I dag handlar det om väg- och fordonsfrågor, och jag tänkte ta upp tre perspektiv. Ett är klimatperspektivet, ett annat är det utbredda fusket med mätarställningar och det tredje är självkörande fordon. Och självklart finns det många fler perspektiv att belysa kopplade till väg- och fordonsfrågor.

Utan tvivel är klimatfrågan den allt överskuggande frågan. I den del av landet varifrån jag kommer, och i många andra delar av landet, går vi nu sommaren till mötes med en rejäl vattenbrist. Det kommer inte längre att vara en självklarhet att ett fräscht och drickbart vatten kommer ur kranar försedda från den kommunala vattenförsörjningen. Än värre är situationen för människor med egen vattenförsörjning. Den dagen vattnet tar slut, och den dagen vattnet inte är drickbart, då har klimatfrågan krupit in under skinnet på oss, mina vänner. Utan tvivel är väg- och fordonsfrågor, transportpolitik, en del av både utmaningen och lösningen på detta.

För Centerpartiets räkning är det självklart att klimatpåverkan och miljöpåverkan måste minska utan att för den skull ge avkall på den mobilitet som krävs för att hela landet ska leva, alla näringar ska frodas och människor ska kunna vara verksamma för att därmed bidra till att klara de utmaningar som finns framför oss.

Därför krävs det många olika lösningar och kompletterande tekniker. Det kan exempelvis i stadsmiljöer handla om att man delar på fordon i bilpooler eller andra smarta, digitala mobilitets- och delningstjänster. De kan självklart bidra till mobilitet och tillgänglighet också i andra delar av landet.

Oavsett vad vi landar i för tekniker är det viktigt att de följs av verktyg och styrmedel som kan nyttjas av dem som fattar vardagsbesluten i vårt land, det vill säga kommuner och regioner. Kommuner och regioner som vill använda sig av ekonomiska styrmedel, till exempel trängselskatter, miljöavgifter eller andra lokala miljö- och trafikregler, måste få göra det.

I dag finns ingen juridisk definition på begreppet bilpool. Det försvårar moms- och regelfrågorna. En av många konsekvenser av detta är att de kommuner som vill inte kan reservera en parkeringsyta för en bilpoolspark eftersom en kommun inte kan tilldela en plats till ett fristående bolag. Centerpartiet anser därför att regeringen – det är en lågt hängande frukt – måste ta fram den juridiska definitionen av bilpool och motsvarande regelkrångel för att det ska bli möjligt att utnyttja bilpooler och andra smarta delningstjänster som ett medel för bättre tätortsmiljö, ökad framkomlighet, minskad trängsel och ett bättre klimatarbete.

Elektrifieringen av transportsektorn har pekats ut av många i debatten som en av många vägar för att minska klimatpåverkan, givet att elen är producerad på ett vettigt och klokt vis. Då är en utbyggnad av infrastruktur för att kunna ladda fordonen en helt avgörande fråga. Det hjälper inte att ha elfordon om vi inte kan tanka dem.

En åtgärd för att förbättra infrastrukturen för laddning, som jag och Centerpartiet vill uppmärksamma, är att det införs ett så kallat e-tal som anger hur många laddplatser som ska finnas när man anlägger en ny parkeringsplats. Det finns inget krav utan man ska anlägga parkeringsplatser i takt med att bostäder byggs. Men det finns inget krav på att en viss andel av dem ska vara försedda med utrustning för laddning.

Fru talman! Jag nämnde initialt mätarställning. För oss som tog körkort under det förra årtusendet och kanske köpte vårt första fordon någon gång under 70- eller 80-talen kunde den mekaniskt händige uppmärksammas om att se upp så att bilen inte var tillbakaskruvad. Så hette det hemma i Småland. Det var ett på den tiden klassiskt sätt att lura mindre kunniga bilköpare på begagnatmarknaden att köpa en bil som hade gått för långt till ett för högt pris.

Detta tänkte vi att vi skulle slippa med de moderna instrument som finns i bilarna i dag och våra möjligheter att kontrollera mätarställningen. Men så är det inte. I svensk lagstiftning är det därför, lustigt nog till skillnad från alla andra EU-länder, inte olagligt att ändra mätarställningen i en bil, det vill säga den ställning som visar hur långt ett fordon har gått. Vid sidan av den rent konsumenträttsliga aspekten av att en köpare av en bil med en manipulerad vägmätare därmed blir lurad, är givetvis också miljö- och säkerhetsfrågor kopplade till denna fråga, det vill säga att tusentals bilar rullar runt som har gått långt mycket mer än vad som officiellt uppges.

Därför är det bra att ett enigt utskott, och numera också en enig riksdag, i tillkännagivandet styr upp regeringen och uppmanar till att vidta åtgärder, dels för att kriminalisera manipulationen, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras på ett relevant sätt i samband med den årliga kontrollbesiktningen.

Fru talman! Transporteffektivitet är en del i klimatarbetet och vägen framåt, det vill säga hur mycket påverkan det blir av att flytta 1 ton gods från punkt A till punkt B. Då är långa, tunga och därmed transporteffektiva fordon en del i lösningen. Som centerpartist anser jag att det finns stora miljö- och samhällsnyttor att ta vara på genom att utnyttja längre, tyngre och därmed mer transporteffektiva fordon på det svenska vägnätet.

Vi vill få fram en lagstiftning som innebär att vi i dag får trafikera delar av det svenska vägnätet med tyngre fordon. Men det är enbart fråga om delar – och det är så lite som 8–10 procent – och därmed uppstår inte transportlogiken. Därför är det rimligt att arbetet med effektivisering fortskrider, och jag är glad för att ett uttryck för detta är de förvisso inte så stora pengarna men de tydligt adresserade miljonerna till mindre vägar som fanns med i vårändringsbudgeten, just i syfte att stärka det mindre vägnätet i Sverige. En resa består ju av både stora och små vägar.

Fördelarna med längre och tyngre fordon är uppenbara. Det uppstår ledig kapacitet som kan utnyttjas mer effektivt, och utsläppen av koldioxid hålls ned. Det förbättrar också de transportberoende näringarnas konkurrenskraft. I princip allt näringsliv i vårt land är transportberoende eftersom

Sverige är ett så extremt handelsberoende land. Näringslivets konkurrenskraft förbättras om det får tillgång till tekniken.

Ända sedan 2009, snart tio år, har det pågått testverksamhet med längre och tyngre fordonståg än vad som normalt är tillåtna i landet. Alla studier visar samfällt att klimatvinsten är upp till 10 procent per transporterat ton, och trängseffekten är positiv. Jag vill påstå, fru talman och vänner, att det här är en lågt hängande frukt i ambitionen att få ett tillgängligt samhälle med verksamhet över hela landet, en vidmakthållen transportsektor och för att möta klimatkraven.

Fru talman! Låt mig säga något om de självkörande fordonen. Jag och Centerpartiet är övertygade om att de kommer att revolutionera hur vi transporterar både varor och människor samt hur vi i grunden kommer att bygga och utforma vägar och tätorter framöver.

Detta med självkörande fordon handlar dock inte bara om transporter av personer och gods, utan det kommer att få konsekvenser på en rad områden: bostäder, transportinfrastruktur, utbildning, företagande, jobbmärnad, vård och omsorg och ekonomi.

Det som saknas i dag, fru talman, är politiska beslut som säkrar att denna teknikintensiva verksamhet kan utvecklas, formas och testas på ett säkert sätt i vårt land. Missar vi som nation möjligheten att utveckla, testa och ligga i framkant i detta kommer vi att få förhålla oss till andra länders motsvarande test- och utvecklingsarbete i stället för att utnyttja de uppenbara fördelar som finns i vårt land och med att gå före.

Fru talman! Självklart står Centerpartiet bakom de reservationer som vi har i detta betänkande, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation nr 1.

Anf. 32 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag är väldigt glad för att vi nu får till ett tillkännagivande till regeringen avseende manipulerade mätarställningar. För oss är det självklart att denna typ av manipulation ska vara olaglig. Det är också viktigt att mätarställningen granskas vid besiktningen så att den som äger eller köper en bil vet att mätarställningen är korrekt.

Fru talman! Det finns stor miljö- och samhällsnytta i att utnyttja tyngre och längre lastbilar på det svenska vägnätet. I dag får de tyngsta lastbilarna köras på endast ca 8 procent av det svenska vägnätet. Om fler vägar öppnas upp för längre och tyngre lastbilar kan vi utnyttja ledig kapacitet, vilket leder till ökad effektivitet samtidigt som utsläppen av koldioxid hålls nere. Det förbättrar även de transportberoende näringarnas konkurrenskraft samtidigt som det gynnar den inhemska transportnäringen.

Sedan 2009 pågår testverksamhet med längre och tyngre fordonståg. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med i genomsnitt ca 10 procent per transporterat ton. Vi anser därför att det är en prioriterad uppgift att tillåta tyngre och längre fordon i trafiken som kan minska antalet vägtransporter, vilket i sig gynnar miljön, ekonomin och trafiksäkerheten.

Fru talman! Den så kallade pumplagen infördes 2005 för att få fler benstationer att erbjuda förnybara drivmedel. Sedan lagen infördes har dock elbilarna tagit en allt större marknadsandel, även om det fortfarande handlar om en blygsam ökning.

En förklaring till den blygsamma ökningen är enligt vår bedömning bristen på laddstationer. Den som köper en ny elbil måste veta att den går att ladda.

Tyvänn undantar pumplagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer måste därför även erbjuda bensin, diesel och exempelvis etanol. Detta försvårar utbyggnationen av laddinfrastruktur.

Vi menar att mackägarna ska tillåtas göra investeringar i laddstationer för el. Detta skulle öka tillgängligheten till laddstationer. Mot denna bakgrund vill vi att pumplagens undantag för el ska tas bort.

Vidare vill vi peka på att den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp. Vi ser därför en ökad andel förnybara drivmedel som önskvärd.

Fru talman! I dag inträffar många olyckor som en följd av den mänskliga faktorn, något som enligt vår uppfattning kan minskas med hjälp av självstyrande fordon. Självstyrande fordon kan också underlätta arbetspendling för dem som annars är beroende av bil. Även godstransportsektorn gynnas av den teknikutveckling som sker avseende självstyrande fordon, och i en inte alltför avlägsen framtid kommer fler godstransporter att automatiseras.

Sverige har goda möjligheter att fungera som ett föregångsland på detta område eftersom vi har en fordonstillverkning i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan i dag sker försöksverksamhet med självstyrande fordon på våra vägar. Dessa försök behöver enligt vår mening utökas. Samtidigt ser vi utmaningar inom försäkringsområdet. Vi bör fortsätta att ha en positiv inställning till fortsatt forskning och testning av nya självstyrande fordon. Sverige behöver enligt vår uppfattning en heltäckande strategi för självstyrande fordon.

Fru talman! Elektrifiering har stor potential som drivmedel för bilar. Tekniken har en positiv utveckling, och försäljningen går framåt. Men för att uppmuntra konsumenterna att köpa laddhybrider och elbilar måste det bli enklare att ladda fordonen. Vi anser därför att Sverige bör driva på inom EU för att nuvarande standarder för laddning av elbilar samordnas likt det system som planeras för laddning av mobiltelefoner.

Vi vill i sammanhanget understryka att Sverige har en fordonsindustri som ligger i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Den utvecklingen måste fortsätta. Sverige har dessutom en nästan helt koldioxidneutral elproduktion, vilket gör att vi är en förebild inom området.

Mot denna bakgrund anser vi att Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elbilar, inklusive produktion av fossilfri el. I dag använder vi 140 terawattimmar. För en väl fungerande elektrifiering av bland annat fordonsindustrin kommer vi att behöva ca 200 terawattimmar till år 2045.

Fru talman! Om vi kan få den tunga trafiken att använda sig av el i stället för dagens drivmedel kommer det enligt vår uppfattning att vara en av de viktigaste reformerna för att minska koldioxidutsläppen i Sverige. En förutsättning för att lyckas med att utveckla välfungerande elektrifierade vägar är att trafikhuvudmännens ansvar för elektrifieringen tydliggörs på strategiskt utvalda sträckor.

En affärsmodell som vi vill lyfta fram är att väghuvudmannen hyr ut vägutrymme till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som trafikerar vägen. För att skynda

på elektrifieringen kan lämpligtvis E6:an mellan Oslo och Köpenhamn användas som en storskalig testväg för denna modell.

I denna debatt har jag valt att fokusera på elektrifiering, då det är det snabbaste och bästa sättet att minska trafikens koldioxidutsläpp. Men vid sidan av dessa förändringar är det viktigt att lyfta fram den positiva utveckling som sker framför allt i en del av våra större tätorter med bilpooler, cykling och förbättrad kollektivtrafik. Allt detta är bra, men vi måste se till att de system vi jobbar med fungerar i hela landet. Därför är elektrifiering av fordonsflottan och våra vägar en viktig åtgärd för att alla ska få tillgång till bättre infrastruktur.

Elektrifiering förutsätter dock att vi har tillgång till miljövänlig el, men det är en annan debatt som vi får föra i ett annat sammanhang.

Fru talman! Vi står bakom alla våra motioner och reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation nr 1.

Därutöver vill jag önska alla en riktigt god nationaldag i morgon.

Anf. 33 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Innan jag börjar mitt anförande vill jag säga att jag är väldigt glad att vi har ungdomar som vill följa arbetet som vi gör här i kam-maren. Jag har en praktikant som heter Shanelle Esmaeili och som har varit med mig i två dagar. Det är viktigt för återväxten att de unga är intresse-rade av politiken så att de kan komma in efter oss.

Fru talman! I dag talar vi om väg- och fordonsfrågor. År 2018 hade Sverige 5 ½ miljon fordon registrerade. Ökningen har skett snabbt – antalet personbilar har ökat med drygt 400 000 eller ca 10 procent och lastbilar med 100 000 eller ca 20 procent under bara de senaste sex åren. Högkon-junktoren har skapat efterfrågan på lastbilstransporter, och medborgarna har fått det bättre ställt och väljer att köpa en egen bil.

Fordonstransporter ger stor flexibilitet. Samtidigt har det ökade antalet fordon lett till att vi i dag har större utsläpp från vägtransporter trots en rad åtgärder för att minska utsläppen och nå våra klimatmål på 70 procent mindre utsläpp jämfört med 2010.

Vi behöver nu öka takten i omställningen mot mer hållbara vägtrans-porter. Liberalerna vill inte begränsa trafiken, men vi vill komma åt dess miljöpåverkan.

Ett sätt att göra det är att tillåta längre och tyngre lastbilar på 74 ton på en större del av vårt vägnät. Tester har visat att det kan minska utsläppen med ca 10 procent samtidigt som minskningen i antalet vägtransporter gynnar trafiksäkerheten.

Här är det viktigt att inkludera det enskilda vägnätet, där en upprust-ning av bärigheten för tunga transporter är nödvändig för att transporter till exempel ska kunna forsla skogsmaterial direkt från källan.

Det enskilda vägnätet är också viktigt för att hela landet ska leva. Väg-nätet måste hålla en god standard, och vägunderhållet måste fungera så att vägarna är farbara även vintertid. Detta är viktigt för att vardagen ska fun-gera i hela landet. Vi får inte glömma att alla vägar i Sverige behöver vara farbara.

Fru talman! Elektrifiering av fordonsflottan är den starkaste framtidstrenden i Sverige för att vi ska kunna nå våra klimatmål. Utvecklingen hos fordonstillverkarna världen över går snabbt, och forskning pågår om nya,

mer energitäta batterier. Man tittar även på nya material att använda i batterierna.

Ur ett helhetsperspektiv är det dock elleveransen som är den tidsmässigt svaga länken. Här krävs en kraftfull utökning av elnätet för att fordonen ska kunna försörjas med el. Laddmöjligheter i hemmen och för transporterna kräver tillgänglig och tillförlitlig el.

Elvägar för godstransporter testas nu i Sverige och på flera ställen runt om i Europa. Tekniken har stor potential för att få ned utsläppen från de långväga transporterna. Liberalerna tror verkligen på elvägar.

Vi ser också att den enskilt viktigaste åtgärden i närtid är att starta planeringen för elförsörjningen till elvägarna. Tekniken för elvägar kommer att vara mogen när elförsörjningen är framdragen, så det är viktigt att vi koncentrerar oss på det som det krävs att vi gör först.

Om vi ska nå våra klimatmål kan vi dock inte lägga alla ägg i samma korg. Vi behöver bland annat fortsätta tillämpa reduktionsplikten, undersöka hur vi kan stimulera användning av etanol i ett övergångsskede och följa vätgasutvecklingen. Antalet miljözoner behöver också utökas för att förbättra livsmiljön i våra städer.

Fru talman! Utöver klimatmålen är Sveriges engagemang för nollvisionen viktigt. Ingen ska dö eller bli allvarligt skadad i trafiken. Den successiva övergången från bilar som hjälper föraren till självkörande bilar har som huvudmål att öka trafiksäkerheten men kommer att påverka stora delar av samhället. Det är viktigt att vi politiker förstår komplexiteten. Detta mer att påverka bostäder, infrastruktur, utbildning, företagande, jobbmärnad, vård och omsorg och vår ekonomi.

För att detta ska bli verklighet krävs som ett första steg politiska beslut som säkrar att fordonsföretagen kan testa sina produkter på ett säkert sätt. Sverige har mycket framgångsrika företag inom detta område, och det är viktigt att de kan testa på hemmaplan.

Liberalerna vill se storskaliga tester i verklig miljö så att alla samhällsaktörer, inte bara fordonstillverkarna, kan förstå innebörden av självkörande bilar. Det är därför det är viktigt att vi testar i Sverige. Annars riskerar Sverige att hamna på efterkälken när det gäller att förstå och fullt ut använda potentialen hos självkörande bilar. Vi anser därför att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som möjliggör användning av självkörande fordon i vanlig trafik.

Slutligen vill jag ta upp vikten av att Sverige antligen implementerar ett EU-direktiv från 2014 och vidtar åtgärder för att kriminalisera manipulering av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning samt för att fordonets vägmätare ska kontrolleras vid besiktning och mätarställningarna redovisas i besiktningssprotokollet. Detta är väldigt viktigt, dels för trafiksäkerheten och för att vi ska kunna göra de riktiga testerna på dessa bilar vid besiktning och service, dels för att man ska kunna vara säker på att vägmätarställningen är riktig när man köper en bil.

Slutligen vill jag säga att vi i Liberalerna står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar vi bifall bara till reservation nr 4 om självkörande bilar.

Anf. 34 ELIN GUSTAFSSON (S):

Fru talman! Vi debatterar i dag betänkande TU16 *Väg- och fordonsfrågor* med hela 86 yrkanden från den allmänna motionstiden. Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Sveriges regering har ett tydligt mål: Sverige ska bli det första fossilfria välfärdslandet. Det handlar om att bygga ett jämlikt och hållbart land från Haparanda i norr till Ystad hos mig nere i söder, som tar ansvar för att det faktiskt blir en ljus framtid för både människor och klimat. En stor del av det arbetet behöver göras inom trafikutskottets ansvarsområde och inte minst inom det område vi debatterar i dag.

Att vägtrafiken ställs om och blir hållbar är viktigt för att bygga hela Sverige starkt för framtiden. I många delar av landet kan mycket av vägtrafiken flyttas över till exempelvis järnväg och sjöfart. Men i andra delar av landet ser det annorlunda ut. Där är vägarna det enda sättet att ta sig fram, både för gods och för människor som behöver ta sig till jobb, skola och fritidsaktiviteter. Vi måste därför bygga ihop hela landet med hållbara transporter så vi kan bo och leva i hela landet, både i stad och på landsbygd.

Vi socialdemokrater gör nu i regeringsställning den historiskt största satsningen på infrastruktur i modern tid, och vi prioriterar verkligen en hållbar transportpolitik som både bidrar till klimatomställningen och stärker konkurrenskraften. Men för att klara detta behöver vi göra det som Sverige är bäst på, nämligen samarbeta. Inte minst politik och näringsliv behöver kroka arm för att omställningen ska gå snabbare.

Vi ser redan i dag att industrin går före, och det finns många goda exempel på detta runt om i landet. Häromdagen var jag tillsammans med mina socialdemokratiska kollegor i trafikutskottet hos ABB i Västerås och fick höra om deras arbete på just detta område.

Fru talman! Med anledning av klimatomställningen vill jag också särskilt uppmärksamma arbetet med elvägar, som är en del av betänkandet. I Sandviken testas världens första elväg för tunga transporter på allmän väg. På Arlandaområdet pågår projekt med en elväg mellan Arlanda och Rosersbergs logistikområde. Och för mig som Lundabo är det glädjande att kunna konstatera att det just i min egen hemstad pågår ännu ett elvägsprojekt. Jag har själv besökt demonstrationsanläggningen och testat att åka, och det är verkligen fantastiskt att få vara med och uppleva hur snabbt utvecklingen av tekniken går.

Detta gäller såklart även arbetet med att främja utvecklingen av självkörande fordon, som också finns med i betänkandet och som har varit och är något som regeringen och vi i trafikutskottet följer nogsamt.

Fru talman! Därför måste vi politiskt främja den fortsatta utvecklingen och inte i nuläget låsa oss vid enstaka lösningar i ett tidigt skede. Elvägar och självkörande fordon kommer inte att lösa hela klimatutmaningen men är viktiga pusselbitar. Det handlar om att ta till vara de innovationer som elektrifiering och automatisering ger.

Fru talman! När det gäller den del av betänkandet som rör en fossilfri fordonsflotta vill jag lyfta fram det som regeringen inom ramen för januariavtalet kommit överens om gällande att det från 2030 inte kommer att vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieslbilar, samtidigt som samma fråga ska drivas på EU-nivå. Regeringen arbetar samtidigt för att fossilfri

laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut och genom investeringar i produktion och distribution av biogas. Detta är viktigt.

Samtidigt pekar den senaste rapporten från Klimatpolitiska rådet på att vi måste utöka verktygslådan ännu mer med åtgärder för att nå våra mål. Men främst säger rådet att vi måste öka takten – det är allvar.

Fru talman! Ett annat viktigt perspektiv när det gäller klimathotet och Sveriges konkurrenskraft är arbetet med den nationella godsstrategin, som den rödgröna regeringen levererade under förra mandatperioden, och även den högre bärighetsklassen, 74 ton, som nu möjliggjorts.

Möjliggörandet av 74 ton är bra för industrin och bra för klimat och miljö. Det ska främja trafiksäkerheten, och det ska inte riskera framtida värden som rör hållbarhet och bärighet. Jag vill därför särskilt understryka vikten av de medel som regeringen avsatt, hela ca 10 miljarder i nationell plan för att stärka vägnätet och klara högre bärighet. Jag vill också nämna de ca 66 miljoner som regeringen satsat på enskilda vägar genom statsbidrag. De är avgörande för att vägnätet ska stärkas i hela Sverige.

I januariavtalet, som jag nyss nämnde, finns en rubrik som lyder ”Hela landet ska växa”. Där lyfts särskilt fram att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, ska förstärkas. Det är en tydlig inriktning för regeringens arbete, och det är jag stolt över.

Fru talman! Vi i Socialdemokraterna och Miljöpartiet har ett särskilt yttrande i detta betänkande, och jag vill därför redogöra för våra ståndpunkter i det yttrandet.

Det gäller frågan om manipulation av mätarställningar. Socialdemokraterna anser självklart att fordonsköpare ska vara skyddade från att bli lurade och vilseledda inför ett köp av fordon. Ordning och reda ska gälla!

Dock är vi kritiska till den väldigt snabba process som drivits på av andra partier i utskottet utan ambitionen att få en heltäckande bild av problemet, med risk att rikta skarpa åsikter och tillkännagivanden om åtgärder som vi inte vet med säkerhet kommer åt problemet. Vi socialdemokrater är angelägna om att grundproblemet åtgärdas och att vi hanterar arbetet seriöst. Vi har därför pekat på vikten av en bredare ansats som inte bara utgår från lagstiftning, detta då lagstiftning bara kan anses vara en av flera eventuella åtgärder. Dessutom är lagstiftning inte nödvändigtvis det snabbaste sättet att åtgärda problemet.

Vi påminner också i vårt yttrande om att om det är lagstiftning man vill prioritera krävs ett grundligt utredningsarbete och noggranna överväganden. Särskilt gäller det att se över påföljdsnivåer. Vi beklagar att vår vilja och ambition att få en bredare ansats som inte stänger dörren för andra åtgärder än kriminalisering inte har välkomnats av utskottsmajoriteten.

Jag kan dock konstatera att i slutprodukten, texten från utskottet, har mycket blivit förändrat sedan processen påbörjades, vilket jag ser som ett tecken på att Socialdemokraternas och Miljöpartiets ansträngningar ändå gett viss effekt i ett ordentligt beredningsarbete.

Fru talman! Slutligen: Vi har en stor uppgift framför oss med att fortsätta minska klimatutsläppen, att säkerställa att alla hjälps åt, att det inte läggs ansvar på individen utan att vi tar ett gemensamt ansvar. Trots att uppgiften är stor ska och måste vi klara den. Vi socialdemokrater har en politik som tar ansvar för klimatet, industrin, konkurrenskraften, jobben

och trafiksäkerheten, och inte minst för att hela Sverige ska leva, och det är väldigt viktigt.
(Applåder)

I detta anförande instämde Denis Begic, Johan Büser, Jasenko Omanovic och Anna-Caren Säterberg (alla S).

Anf. 35 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag har en fråga till Elin Gustafsson gällande manipulation av vägmätare i bilar. Det är ju inte bara ett svenskt problem, utan även EU-parlamentet har uppmanat medlemsländerna att agera mot medvetet fusk med att skruva tillbaka vägmätare i bilar.

Jag och ett antal andra riksdagsledamöter har vänt oss till ansvarig minister och bett att han ska agera. Vi har då fått svaret att han inte avser att vidta några åtgärder här och nu.

Nu riktar vi i utskottet ett tillkännagivande, alltså en uppmaning eller ett krav, till regeringen att man ska göra två saker. Det ena är att vid kontrollbesiktning av en bil ska uppgifter om vägmätaren föras in och jämföras mot tidigare kontrollbesiktning. Det var ordningen fram till den 20 maj i fjol då föreskrifterna för Transportstyrelsen ändrades så att man tog bort kravet på att jämföra mätarställningen. Nu säger vi att detta måste återinföras.

Det andra är att vi vill att det ska vara förbjudet att medvetet manipulera mätarställningar i bilar. Då säger Elin Gustafsson att detta är åtgärder som inte kommer åt problemet. Jag skulle då vilja fråga henne: Menar Socialdemokraterna verkligen att man genom att ställa krav på kontrollbesiktning och krav på att det ska bli förbjudet att medvetet manipulera vägmätare inte kommer åt problemet? Vad har Socialdemokraterna då för förslag som råder bot på detta här och nu?

Anf. 36 ELIN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för frågan! Jag tyckte att jag var tydlig i mitt anförande, och vår hållning framgår också av det särskilda yttrande som vi har bilagt i ärendet. Vi socialdemokrater vill, precis som Jens Holm, komma åt grundproblemet. Däremot är vi kritiska till den snabba processen, som har skyndats på av utskottet. Vi ser inte att det har haft den seriösa hantering som vi hade velat se för att man verkligen skulle kunna sätta sig in i detta och grundligt gå igenom vilka åtgärder som behöver vidtas.

Vi ser att lagstiftning bara är en väg att gå. Vi välkomnar, som jag avslutade mitt anförande med att säga, att det har skett en förändring och en utveckling av de formuleringar som utskottet har valt att använda, men vi menar ändå att det hade kunnat vara en bättre process för att vi verkligen skulle kunna vara säkra på att vi nu kommer åt detta.

Tidigare har det bland annat varit möjligt att kontrollera mätarställningar. Vi har också i utskottet fått rapport om att detta inte tidigare användes eller fick den effekt som var tänkt. Ansvarig minister, Tomas Eneroth, har också varit i utskottet och presenterat att det finns en rad olika åtgärder som man skulle behöva titta på.

Jens Holm, jag och resten av Socialdemokraterna är överens om att detta är en viktig fråga. Det är också därför som vi ställer oss bakom detta.

Men vi beskriver i vårt särskilda yttrande att vi tror att vi hade kunnat nå ännu längre om vi hade haft en mer seriös hantering av frågan.

Prot. 2018/19:100

5 juni

Väg- och
fordonsfrågor

Anf. 37 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag är glad över att det är ett enigt utskott som nu kräver att regeringen ska agera mot det omfattande fusket med manipulation av vägmätare i bilar. Men jag förstår fortfarande inte riktigt vad Socialdemokraterna ytterligare, eller i stället för det som vi i utskottet föreslår, tycker att man ska göra för att här och nu komma till rätta med detta problem.

Det kan vara så många som 100 000 bilar bara här i Sverige som rullar med falska uppgifter. Vid kontrollbesiktning ska man inhämta uppgifterna och jämföra dem mot tidigare kontroller. Så gjordes förut fram till maj 2018 då Transportstyrelsen fick nya föreskrifter. Det är under den här regeringens tid.

Vi i utskottet har talat med besiktningens branschen, och de säger att man mycket väl kan göra så. De vill hämta in de här uppgifterna och jämföra dem med tidigare uppgifter. Varför tycker Socialdemokraterna inte att detta är ett bra förslag?

Och varför ska det inte vara förbjudet att medvetet manipulera vägmätare? Nu står Socialdemokraterna bakom detta, och det är bra, men jag tycker att det är lite märkligt att de inte vill att vi i riksdagen ska agera då regeringen inte gör det? Ska vi inte agera från riksdagen här?

Anf. 38 ELIN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Det tål kanske att upprepas vad jag nyss sa i mitt anförande. Jag sa: ”Socialdemokraterna anser självklart att fordonsköpare ska vara skyddade från att bli lurade och vilseledda inför ett köp av fordon. Ordning och reda ska gälla!” Det är därför vi ställer oss bakom detta.

Vi tycker också att ordning och reda och seriös hantering är viktigt i en beredning av ett ärende. Vi ser att vi kanske hade kunnat nå ännu längre och fått bättre resultat om vi hade haft en bättre hantering av ärendet. Det är alltså detta vi trycker på när vi säger att vi hade behövt höra fler aktörer. Vi har till exempel inte fått höra justitieutskottets syn på de här frågorna.

Vi ser att lagstiftning är en av flera åtgärder för att komma till rätta med detta. Det är en svår och komplicerad fråga, något som både branschen och ansvarig minister har lyft fram.

Vi är helt eniga med Jens Holm i sakfrågan. Vi står bakom detta.

Jag tycker inte att Jens Holm behöver få det att framstå som att vi socialdemokrater inte skulle vara för ordning och reda i den här frågan eller inte vara för att få bukt med det här problemet.

Det är inte heller riktigt att påstå att regeringen eller ansvarig minister inte skulle vilja få bukt med detta. Så har det absolut inte varit, utan ansvarig minister, vi socialdemokrater i utskottet och jag här i dag har varit tydliga. Ordning och reda ska gälla, och man ska inte bli vilseledd.

Det måste dock vara en seriös hantering av processen, och vi ser att det hade kunnat bli mycket bättre om man hade fått lite längre tid på sig att se över alla alternativ och vägar framåt.

(Applåder)

I detta anförande instämde Denis Begic, Johan Büser, Jasenko Omanovic och Anna-Caren Säterberg (alla S).

Anf. 39 THOMAS MORELL (SD) replik:

Fru talman! Jag har en ganska kort fråga till ledamoten Elin Gustafsson.

Vi har talat mycket om fusk i dagens debatt, både vad gäller åkerinäringen och manipulerade mätarställningar.

Jag ska hålla mig till fusket inom transportnäringen. I måndags träffade jag en åkeriägare som hade sålt mer än 30 fordon. Han kan inte bedriva sin verksamhet eftersom han är utsatt för illegal konkurrens.

Elin Gustafsson talade i sitt anförande varmt om att vi ska bli den första fossilfria välfärdsstaten. Men både i Sverige och i Norge har vi en situation där man tar in annat bränsle än MK1-diesel och bygger upp transportverksamhet med utländska fordon och bränsledepåer, mobila verkstäder och mobila däckverkstäder i akt och mening att kunna driva osund konkurrens.

Hur är det tänkt att man ska klara målet att bli den första fossilfria välfärdsstaten när man öppnar dörren för oseriösa företag att bedriva transportverksamhet i Sverige?

Jag har inte belägg för att det pågår båtleveranser med fuldiesel i Sverige. Men jag har belägg för att det pågår i Norge, för det fick jag redovisat för mig i storttinget i måndags. Där anlöper båtar hamnarna för att leverera bränsle utanför systemet.

Vad tänker Socialdemokraterna göra för att förhindra att detta fortgår?

Anf. 40 ELIN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Thomas Morell för frågan.

Thomas Morell sa tidigare i sitt anförande att den politiska ledningen sitter på händerna. Inom området ordning och reda i vägtrafiken, yrkestrafiken med mera har den rödgröna regeringen verkligen inte suttit på händerna. Vi har tagit krafttag för den ordning och reda som Thomas Morell ofta efterfrågar. Men i stället för att bara efterfråga har vi agerat. Vi har med Tomas Eneroth som ansvarig minister arbetat hårt både i och utanför Sverige för att komma åt de olagliga transportererna i Sverige.

Vad gäller utsläppen är det givetvis många åtgärder som krävs. Utländska transporter måste vara med och betala för de utsläpp de gör. Det ingår också i den diskussion om ordning och reda som förs internationellt att vi ska hålla koll på vilka transporter och fordon som kommer in i vårt land.

Här har Socialdemokraterna verkligen inte suttit på händerna utan levererat, och vi kommer att fortsätta att göra det eftersom detta är mycket viktigt.

Thomas Morell verkar vurma inte bara för ordning och reda utan för att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland. Om Sverigedemokraterna nu står bakom detta är jag mycket intresserad av hur ni tänker uppnå det. Sverigedemokraterna har varken levererat vad gäller ordning och reda eller minskade klimatutsläpp, så det får Thomas Morell gärna utveckla.

I detta anförande instämde Denis Begic (S).

Anf. 41 THOMAS MORELL (SD) replik:

Fru talman! Jag tackar Elin Gustafsson för svaret.

Att Sverigedemokraterna inte har levererat beror ju på att vi inte sitter i regeringsställning. Svaret på den frågan är alltså enkelt.

Vad gäller ordning och reda har lagstiftningen skärpts. Problemet är dock att det inte finns någon ute på asfalten som kan göra jobbet. Här har regeringen ett stort ansvar eftersom man inte bemannar kontrollverksamheten så att vi kommer åt detta.

Detta öppnar för illegal verksamhet. Man kan bygga upp mobila verkstäder och däckverkstäder, och man smugglar in bränsle till mobila tankdepåer. Det flyter bränsle utanför vårt system som vi inte har kontroll på och inte får in några skattepengar på. Detta försörjer den illegala transportverksamheten.

Min fråga är jätteenkel: Vad tänker ni göra för att få stopp på detta? Att bara författa lagtext räcker inte. Man måste se till att det finns någon som bär ut verktygslådan och får jobbet gjort. Jag är mycket nyfiken på vad ni tänker göra här.

Anf. 42 ELIN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Thomas Morell för frågan.

Jag repeterar: Om det är någonstans som Socialdemokraterna i regeringsställning med Tomas Eneroth i spetsen som ansvarig minister verkligen har agerat och levererat är det på just området ordning och reda i trafiken.

Vi ska inte debattera polisen i dag. Men jag vet att Thomas Morell ofta brukar lyfta fram den frågan, och det krävs många åtgärder, satsningar och yrkesgrupper för att vi ska kunna kontrollera och följa upp det arbete som görs. Här levererar regeringen gång efter gång.

Vi producerar inte bara lagtext, som Thomas Morell säger, utan vi levererar också konkreta förändringar i verkligheten för att det ska bli ordning och reda i hela transportsektorn så att klimatutsläppen kan minskas och hela landet byggas ihop.

Det krävs många åtgärder, och låt mig understryka att regeringen verkligen inte sitter på händerna. Det har vi aldrig gjort. Vi producerar inte bara lagtext utan vi skapar ordentlig förändring för ett hållbart Sverige som håller ihop – till skillnad från Sverigedemokraterna, som varken tar klimatan-svar eller står upp för ordning och reda i trafiken.

Thomas Morell borde i stället berätta hur Sverigedemokraterna ser på detta, för Socialdemokraternas väg framåt är tydlig. Vi måste ta ansvar för såväl klimat och miljö som ordning och reda, och det gör vi och ska fortsätta att göra.

(Applåder)

I detta anförande instämde Denis Begic (S).

Anf. 43 EMMA BERGINGER (MP):

Fru talman! Transportsektorns utsläpp står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om vi inte lyckas vända utsläppskurvorna och kraftigt minska utsläppen av växthusgaser före 2030 kommer vi inte att nå Parisavtalets mål om att hålla temperaturökningen väl under två grader och helst under en och en halv grad, vilket kommer att få katastrofala konsekvenser.

Transportsektorn är den största utmaningen när det gäller att ställa om till fossilfrihet. Regeringen har satt ett ambitiöst mål om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70 procent till 2030. Av de inrikes transporternas utsläpp står vägtrafiken för över 90 procent. Här behövs en stor omställning.

När vi talar om omställningen bryts den ibland ned till beteendet, bränslet och bilen, och jag ska behandla dem var och en.

En viktig del i att ställa om transportsektorn är att bryta vårt bilberoende och få oss att ändra beteende. Bilen utgör alltjämt en stark norm, även om denna norm håller på att brytas. Fler behöver välja att transportera sig med kollektivtrafik och cykel. Det gäller främst i våra städer och tätorter där det finns goda möjligheter att välja kollektivtrafik och cykel.

Det är därför mycket positivt att stadsmiljöavtalen är permanentade med 1 miljard per år. De leder till viktiga investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik och cykel i våra städer.

Anledningen till att vi behöver minska vårt bilresande är både de utsläpp som bilen genererar och den trängsel som den bidrar till.

På många platser har dock bilen en viktig roll, och den kan inte på ett lätt sätt ersättas med andra transportslag. Därför behöver bilen bli fossilfri. Miljöpartiets politik syftar till att ställa om transportsektorn så att vi gör oss oberoende av fossila drivmedel. Genom satsningen på bonus-malus verkar vi för en omställning av fordonsflottan, med en bonus för den som köper en ny bil och då väljer en klimatsmart bil och med en ökad skatt – malus – för den som väljer en bränsletörstig bil som är dålig för klimatet.

Men de nya bilarna utgör bara en liten del av den totala fordonsflottan. Genom reduktionsplikten ser vi till att den som inte har möjlighet att byta till en fossilfri bil i dag ändå är med i omställningen. Sakta men säkert blandas alltmer biobränsle in i bränslet. Miljöpartiet vill att det ska sättas ett slutår för när fossila drivmedel ska säljas, och vi menar att den sista droppen fossilt bränsle ska säljas senast 2030. Det är själva bränslet, inte motorn i sig, som är problemet, och därför har vi valt att rikta vår politik mot de fossila bränslena. En förbränningsmotor kan ju som bekant köras på biodrivmedel.

I januariavtalet står att ”reduktionsplikten ska vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent år 2030. Vid en kontrollstation som genomförs 2019 ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020”. Det står också att ”fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut” samt att man ska ”investera i produktion och distribution av biogas”. Detta är viktigt för att vi ska få fler att köra med elbilar men också med biobränslen. Klimatklivet har varit ett viktigt stöd för att antalet laddpunkter ska byggas ut.

Tidigare i debatten lyftes skatten på bensin och diesel fram som alltför hög av Moderaterna. Även om det har varit en separat debatt om denna fråga vill jag ändå nämna den. Jag har full förståelse för att bränslepriset är kännbart för många i samhället. Men med hänsyn tagen till att fordonen blivit mer bränslesnåla och till utvecklingen av våra disponibla inkomster är det inte dyrare att köra bil i dag än för 15 år sedan. Detta är viktigt att komma ihåg.

Det är också viktigt att veta att ökningen av bränslepriset inte beror på bensinskatten. Sedan februari i år har bensinpriset gått upp med ca 1,50, från ca 15 kronor till ca 16,50. Ingen del av uppgången beror dock på höjd drivmedelsskatt, utan den beror på världsmarknadspriset på olja och på valutakursen. Oljeprisuppgången den senaste tiden kan hänföras till bland annat Venezuelas, Libyens och Opecs minskade utbud.

Genom en ökad elektrifiering och genom en ökad produktion av inhemska biodrivmedel, exempelvis biogas, kan vi både minska våra växt-husgasutsläpp och minska vår känslighet för världsmarknadens fluktuationer när det gäller priset på olja. Vi behöver en politik som är inriktad på att bryta vårt fossilberoende.

Elfordonen kommer nu starkt och utgör tillsammans med fordon som körs på biodrivmedel, inte minst biogas, den fossilfria framtiden för bilen. Bilar blir också i högre grad automatiserade och uppkopplade i olika grad, vilket har nämnts tidigare i debatten. Det är en intressant utveckling som har potential, inte minst för olika typer av stöd för ökad säkerhet och för att möjliggöra kollektivtrafiklösningar på landsbygden. Det är dock viktigt att förstå att en bil som är automatiserad fortfarande tar lika mycket plats och drar energi på samma sätt som en bil som körs av den som åker.

I EU:s strategi för uppkopplade och automatiserade fordon lyfts det fram att det finns en risk att efterfrågan på att åka bil kommer att öka med automatiseringen, vilket kan leda till mer utsläpp och mer trängsel i våra städer. Det finns också flera etiska utmaningar att ta hänsyn till när det gäller de automatiserade bilarnas beslutsfattande och ansvarsfrågor. Det är därför viktigt att vi ser nyktert på den tekniska utvecklingens potential men också beaktar eventuella problem som den kan orsaka.

Fru talman! Med tanke på att frågan om höghastighetståg också lyftes upp här tidigare av Sten Bergheden vill jag understryka behovet av nya stambanor för höghastighetståg. De utgör en stomme i ett fossilfritt och klimatsmart resande. Kapacitetsbristen på järnvägen är kännbar för oss alla, och därför behövs nya spår. Och när vi nu bygger nya spår är det en självklarhet att bygga räls för moderna tåg som kan gå riktigt snabbt och erbjuda attraktiva restider så att fler väljer att resa med tåget.

Jag vill också kommentera mätarställningsfrågan, som har varit en viktig del under debatten. Det är självfallet viktigt, inte minst ur ett konsumenträttsligt perspektiv, att ta tag i denna fråga. Och det är en självklarhet att det inte ska vara tillåtet att manipulera mätarställningen och på så sätt lura den som köper en bil i andra hand.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga att fossilfria transporter är en avgörande fråga för att nå Parisavtalets mål. Vi behöver jobba såväl med beteendet som med bilen och bränslet för att lyckas. Ett fossilfritt och fossilberoende samhälle ger oss bättre klimat och luftkvalitet men också mer attraktiva städer. Det finns ingen anledning att tveka: Det är dit vi ska.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 12 juni.)

Prot. 2018/19:100
5 juni

§ 12 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 5 juni

2018/19:691 Stångådsbanan

av *Guðrun Brunegård* (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2018/19:697 Höghastighetståg kontra regional tågtrafik

av *Guðrun Brunegård* (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

§ 13 Kammaren åtskildes kl. 12.25.

Sammanträdet leddes

av andre vice talmannen från dess början till och med § 11 anf. 24 (delvis)

och

av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

THOMAS LARUE

/Olof Pilo

§ 1	Justering av protokoll.....	1
§ 2	Anmälan om ledamöter och ersättare i Europaparlamentet.....	1
§ 3	Avsägelse.....	1
§ 4	Anmälan om fördröjt svar på interpellation	2
§ 5	Ärende för hänvisning till utskott	2
§ 6	Ändamålsenliga sanktioner mot otillåtna avfallstransporter.....	2
	Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2018/19:MJU16	2
	Anf. 1 MARLENE BURWICK (S).....	2
	(Beslut skulle fattas den 12 juni.)	3
§ 7	Svenskt deltagande i Förenta nationernas stabiliseringsinsats i Mali	4
	Sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkande 2018/19:UFöU3.....	4
	Anf. 2 KENNETH G FORSLUND (S)	4
	Anf. 3 BEATRICE ASK (M)	5
	Anf. 4 BJÖRN SÖDER (SD)	6
	Anf. 5 DANIEL BÄCKSTRÖM (C).....	8
	Anf. 6 HANNA GUNNARSSON (V).....	9
	Anf. 7 JOAR FORSSELL (L)	11
	(Beslut skulle fattas den 12 juni.)	11
§ 8	Indelning i utgiftsområden.....	11
	Konstitutionsutskottets betänkande 2018/19:KU33	11
	(Beslut skulle fattas den 12 juni.)	11
§ 9	Granskning av meddelande om att ytterligare stärka rättsstatsprincipen inom EU	12
	Konstitutionsutskottets utlåtande 2018/19:KU37	12
	(Beslut skulle fattas den 12 juni.)	12
§ 10	Sjöfartsfrågor.....	12
	Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU14	12
	Anf. 8 JOHAN BÜSER (S).....	12
	Anf. 9 ANDERS HANSSON (M).....	15
	Anf. 10 JOHAN BÜSER (S) replik.....	17
	Anf. 11 ANDERS HANSSON (M) replik.....	17
	Anf. 12 JOHAN BÜSER (S) replik.....	18
	Anf. 13 ANDERS HANSSON (M) replik.....	18
	Anf. 14 JIMMY STÅHL (SD)	19
	Anf. 15 MIKAEL LARSSON (C).....	21
	Anf. 16 JESSICA THUNANDER (V)	22
	Anf. 17 HAMPUS HAGMAN (KD).....	24
	Anf. 18 EMMA BERGINGER (MP)	26
	Anf. 19 ANDERS HANSSON (M) replik.....	27
	Anf. 20 EMMA BERGINGER (MP) replik	28
	Anf. 21 ANDERS HANSSON (M) replik.....	28
	Anf. 22 EMMA BERGINGER (MP) replik	28
	Anf. 23 HELENA GELLERMAN (L)	29

(Beslut skulle fattas den 12 juni.).....	30
§ 11 Väg- och fordonsfrågor	30
Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU16	30
Anf. 24 JENS HOLM (V)	30
Anf. 25 STEN BERGHEDEN (M)	32
Anf. 26 JENS HOLM (V) replik	34
Anf. 27 STEN BERGHEDEN (M) replik	34
Anf. 28 JENS HOLM (V) replik	35
Anf. 29 STEN BERGHEDEN (M) replik	35
Anf. 30 THOMAS MORELL (SD).....	36
Anf. 31 ANDERS ÅKESSON (C).....	38
Anf. 32 MAGNUS JACOBSSON (KD)	40
Anf. 33 HELENA GELLERMAN (L)	42
Anf. 34 ELIN GUSTAFSSON (S)	44
Anf. 35 JENS HOLM (V) replik.....	46
Anf. 36 ELIN GUSTAFSSON (S) replik.....	46
Anf. 37 JENS HOLM (V) replik.....	47
Anf. 38 ELIN GUSTAFSSON (S) replik.....	47
Anf. 39 THOMAS MORELL (SD) replik	48
Anf. 40 ELIN GUSTAFSSON (S) replik.....	48
Anf. 41 THOMAS MORELL (SD) replik	48
Anf. 42 ELIN GUSTAFSSON (S) replik.....	49
Anf. 43 EMMA BERGINGER (MP).....	49
(Beslut skulle fattas den 12 juni.).....	51
§ 12 Anmälan om skriftliga svar på frågor	52
§ 13 Kammaren åtskildes kl. 12.25.	52