

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 29 mars justerades.

§ 2 Meddelande om frågestund

Talmanen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 20 april kl. 14.00*.

§ 3 Anmälan om faktrapomemior

Talmanen anmälde att följande faktrapomemior om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:
2016/17:FPM82 Meddelande om en EU-strategi för Syrien *JOIN(2017) 11* till utrikesutskottet
2016/17:FPM83 Förordning om europeisk företagsstatistik *KOM(2017) 114* till finansutskottet

§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:
Propositioner
2016/17:99 till finansutskottet
2016/17:100
Förslagspunkt 1 till finansutskottet
Förslagspunkt 2–14 till konstitutionsutskottet
2016/17:169 till skatteutskottet
2016/17:171 till konstitutionsutskottet
2016/17:172 till socialförsäkringsutskottet
2016/17:174 till justitieutskottet
2016/17:180 till konstitutionsutskottet

Skrivelser
2016/17:98 till skatteutskottet
2016/17:101 till finansutskottet
2016/17:170 till socialförsäkringsutskottet

Motioner
2016/17:3697 och 3700 till justitieutskottet
2016/17:3687 till konstitutionsutskottet
2016/17:3660, 3669 och 3685 till utbildningsutskottet
2016/17:3706 till socialutskottet
2016/17:3666, 3674 och 3696 till civilutskottet
2016/17:3667, 3677, 3695 och 3698 till socialförsäkringsutskottet
2016/17:3658 och 3705 till utbildningsutskottet
2016/17:3659, 3676, 3680 och 3688–3690 till utbildningsutskottet
2016/17:3665, 3672, 3673 och 3693 till civilutskottet
2016/17:3703 och 3704 till utbildningsutskottet
2016/17:3678 till utrikesutskottet
2016/17:3681, 3682, 3692, 3699 och 3701 till justitieutskottet
2016/17:3702 till finansutskottet

EU-dokument
Ordförandeskapets kompromissförslag om formerna för den gemensamma parlamentariska kontrollgruppen för Europol, till justitieutskottet

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Justitieutskottets betänkanden
2016/17:JuU18 Polisfrågor
2016/17:JuU21 Unga lagöverträdare

Försvarsutskottets betänkande
2016/17:FöU7 Samhällets krisberedskap

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

§ 6 Stöd till personer med funktionsnedsättning

Socialutskottets betänkande 2016/17:SoU8
Stöd till personer med funktionsnedsättning
föredrogs.

Anf. 1 EMMA HENRIKSSON (KD):

Herr talman! Vi ska börja denna dag med att debattera socialutskottets betänkande nr 8, *Stöd till personer med funktionsnedsättning*. Det är ett betänkande som behandlar ungefär 70 yrkanden från allmänna motionstiden, och det är ett betänkande som innehåller ett tillkännagivande till regeringen.

Det här handlar om människor som på många sätt är utsatta. De är det därför att de är i behov av andras stöd och hjälp för att kunna leva ett liv

som andra. Det är ett område där Sverige har höga ambitioner och ska ha höga ambitioner. Ett välfärdssamhälle som har så mycket resurser ska också bedömas utifrån hur de resurserna kommer dem till del som har de allra största behoven.

I det här betänkandet finns många olika förslag som lyfter fram brister i de höga ambitioner som vi har. Det är brister som gör att den som har behov av samhällets stöd faktiskt inte fullt ut får det.

Herr talman! Jag tänkte börja med det tillkännagivande som finns i betänkandet. Vi har alla partier, tror jag, någon ambition om att den som är i behov av stöd ändå ska ha stort inflytande över hur vardagen fungerar. När vi antog en lagstiftning som ska ge den som är i behov av personlig assistans möjlighet att själv styra över hur assistansen ska utformas var tanken från början att du ska ha *väldigt* stort inflytande. Det var därför lagstiftningen utformades så som den gjorde. Du ska själv kunna handplocka de personer som ska finnas där i ditt liv och göra det du själv med dina egna förmågor inte klarar av att göra. Det handlar om sådant där vardagligt som vi när vi är friska och har våra funktioner inte riktigt tänker på att det görs hela tiden, sådant där som är det mest intima, till exempel att gå på toaletten.

För att du ska få den här möjligheten att bestämma själv är det viktigt att det finns valfrihet. Valfriheten finns i vår lagstiftning, men i praktiken fungerar det inte alltid. Det är det vi i allianspartierna har pekat på. I praktiken finns det situationer då du är i behov av assistans och får den utförd av kommunen, och då kan du inte välja utförare. Skälet är att kommunerna många gånger lägger en lägre ersättning till den som ska utföra assistansen än det schablonbelopp som finns när du har assistansen från Försäkringskassan. Beloppet sätts på en så låg nivå att det inte finns någon som klarar av att få verksamheten att gå runt. Därmed försvinner också valfriheten.

Jag är därför glad att en majoritet i utskottet nu har kunnat enas om ett tillkännagivande om att den här valfriheten också i praktiken ska fungera och att regeringen måste ta ansvar för att se till att den gör det.

Vi kristdemokrater har ett antal andra frågor som vi lyfter fram bland de här motionerna. Det handlar om de tvåårsomprovningar som görs, och vi ställer oss bakom en reservation om detta.

När situationen faktiskt inte förändras, och det, även om hoppet alltid ska finnas om att du blir bättre, inte blir någon skillnad från gång till gång, är många människor i dag ändå rädda. Inför tvåårsomprovningen är man rädd att det ska bli en försämring och att någon annan gör en bedömning att du inte behöver den hjälp som du har i dag.

Det tär också på resurserna som finns för att göra en noggrann och ordentlig provning av vilka som är i behov av stöd om man också ska göra nya bedömningar vartannat år för personer som vi vet att det inte kommer att vara någon skillnad eller förbättring för. Det menar vi att man bör se över.

Vi ser också att det finns tunga skäl att titta på de belopp som ges till de personer som har de allra största behoven. Allt det här rör människor med stora behov av samhällets stöd, men när det gäller de som har de absolut största behoven finns det en differentiering i dag. Vi ser också att det kanske inte riktigt fungerar och att några inte får behoven täckta. Det kostar för mycket.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

Det här är någonting som påverkar alla utförare, oavsett om det är en privat utförare eller om det är kommunen som är utföraren. Om den faktiska kostnaden överstiger de ersättningar som ges blir det ett problem som i längden riskerar att drabba dem med de allra största behoven.

Vi har en gemensam reservation från allianspartierna om detta, och jag kan säga redan nu att det är den som jag yrkar bifall till, alltså reservation nr 15.

Jag vill också i det här sammanhanget, när vi pratar om de människor som är de mest utsatta, komma tillbaka till de frågor som kanske är de mest akuta just nu när det gäller det stöd som vi ger i samhället: att det är så många människor som i dag inte får sina behov tillgodosedda, att det blir indragningar och nedskärningar och att statistik som vi fick från Försäkringskassan bara för någon vecka sedan visar att det nu har blivit allt svårare att faktiskt få assistans beviljad hos Försäkringskassan.

Om vi går tillbaka bara några år kan vi se att av de som ansökte om personlig assistans – assistansersättning via Försäkringskassan – fick ungefär 80 procent av de som sökte ett ja. Andelen som söker har inte påverkats så enormt mycket under de senaste åren, men successivt har andelen som har fått beviljat sjunkit. Nu sista året har det blivit en drastisk förändring. Under 2016 fick 80 procent avslag. Det är alltså bara 20 procent av de som söker som får assistans beviljad.

Bara några minuter efter att jag såg de siffrorna passade jag på att ställa en fråga om detta till statsministern. Jag kan förstå att man som statsminister inte har full koll på alla siffror, men det hänvisades till att det är större chans att man får sin ansökan beviljad om man söker igen. Jag har försökt få fram sådana siffror från Försäkringskassan men kan inte se det för 2016.

Det är också ett problem om vi har ett rättssystem som säger att söker du en gång är det liten chans att du får ja, men söker du igen ökar chansen att du får ja. Då är det inte en rättssäker prövning i första ledet. Om det var det statsministern pekade på är det oroväckande, och då hoppas jag att regeringen gör allt den kan för att ta rätt på den situationen, alltså att man inte får en rättvis prövning första gången utan riskerar att få avslag bara för att det var första gången man sökte, men om man är i tillräckligt behov kanske man söker igen, och då kanske det görs en noggrannare prövning. Jag hoppas att det inte är så. Vi har sett vissa tendenser tidigare i siffror som visar på någon sådan indikation, men att det i stor omfattning skulle vara så är oroande.

Det statsministern kanske egentligen hänvisade till kan vara att det inte är en majoritet som får avslag vid just omprövning, det vill säga vid tvåårsbedömningen. Ja, men det är väl för väl att inte mer än hälften som sedan tidigare har ett bedömt behov plötsligt bedöms inte ha det över huvud taget. Så ska det självklart inte heller vara. Och det råder det ingen tvekan om.

Det bekymrar mig att vi i dag har en situation där många blir av med det stöd som man tidigare fått bedömt att man har behov av. Man får en sänkning av antalet timmar och bedöms alltså ha ett mindre behov. Men också det nya bekymrar mig, att bara 20 procent får bifall när de ansöker – trots att det inte har blivit någon stor skillnad. Det är en sak om det är en helt ny kategori av människor som söker, som inte alls har de bedömda behoven. Men ingenting i underlaget visar att det skulle vara skälet, att det

är nya som söker och att det skulle vara okynnesansökningar. Några sådana indikationer finns inte över huvud taget.

När utskottet inför beredningen av ärendet hade en utfrågning sa Försäkringskassan tydligt att man inte riktigt vet vad den här utvecklingen beror på. Men ännu mer oroande är att man inte vet vad som händer med dem som inte får sina behov tillgodosedda genom assistansersättningen.

Att den nuvarande regeringen inte tar ansvar för det är ett stort problem för vårt välfärdsland.

(Applåder)

Anf. 2 MIKAEL DAHLQVIST (S):

Herr talman! God morgon, övriga!

I dag ska vi debattera ett stort område. Det handlar om stöd till personer med funktionshinder. Precis som i tidigare debatter som jag varit med i handlar mycket om LSS, lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade.

LSS är en viktig rättighetslagstiftning. Den innebär en frihetsreform för många. Lagen har revolutionerat vardagen, i positiv bemärkelse, för människor med funktionshinder. Men tillämpningen av lagen har också kantats av brister och utmaningar. Framför allt såg vi redan 2006 och 2009 ett antal prejudicerande domar som har lett till att rättstillämpningen ändrats.

Herr talman! Debatten har stundtals varit ganska tuff under det senaste året. Jag vill därför i denna kammare understryka att regeringen och det socialdemokratiska partiet värnar om LSS-reformen. Vi står bakom intentionerna i denna.

Jag vill citera det beslut som togs av partikongressen förra veckan: ”Samhället ska ge stöd till de individer som behöver det mest. Intentionerna bakom LSS-lagstiftningen ska gälla. För många personer med en funktionsnedsättning betyder rätten till assistans och andra insatser inom LSS att de kan leva ett självständigt liv. Diskrimineringen av personer med funktionsnedsättning ska upphöra. Tillgängligheten ska förbättras. Att jobba och vara förälder ska vara möjligt även för den som har barn med funktionsnedsättning.”

För att vardagen ska fungera är det mycket annat än enbart LSS som spelar roll. Ibland låter det som att LSS är det enda stödet samhället kan erbjuda. LSS ger som sagt självklart ett grundstöd för att man ska få en funktionell vardag. Men när det gäller hela vårt socialpolitiska arbetssätt tror jag att vi måste titta mycket mer på universella lösningar. För att vi ska få till varaktiga och hållbara lösningar måste det finnas ett mycket bättre samarbete mellan exempelvis arbetsmarknaden, skolan, omsorgen och hälso- och sjukvården. I dag hamnar många med funktionsvariationer i kläm eller i stuprör inom olika verksamheter.

Det är glädjande att regeringen nu arbetar med just den linjen, att införa generella lösningar och ge decentraliserade beslut ute i verksamheterna. Arbetsförmedlingen genomgår till exempel en ganska stor omstrukturering. Man får jobba mycket mer med helhetslösningar, mycket mer med det lokala samhället och har ett mycket större mandat. Sådana åtgärder kommer såklart att förbättra även för människor med funktionshinder.

Regeringen har också tillfört och kommer att tillföra mycket resurser inom välfärden och stärker utbildningsmöjligheterna. Det gynnar alla,

Prot. 2016/17:96

19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

även gruppen med funktionshinder. Bland annat lönebidrag höjs också, för att göra det lättare att få jobb.

Att leva med en funktionsnedsättning innebär utmaningar i livet och för anhöriga. Det som blivit bättre de senaste åren är tillgängligheten till medier. Användbarheten inom kollektivtrafiken har ökat. Även utbildningsnivån har ökat till viss del.

I ett tioårsperspektiv kan vi dock tyvärr se att som grupp har personer med funktionsnedsättning generellt sett sämre levnadsvillkor och sämre möjlighet att delta i samhällslivet än övriga befolkningen. Kvinnor har generellt sett sämre levnadsvillkor. Utbildningsnivån är lägre, trots att den har blivit bättre. När det gäller möjligheter till jobb är 63 procent av personer med funktionsnedsättning yrkesarbetande. Det ska jämföras med 84 procent av den övriga befolkningen. Även de ekonomiska förutsättningarna är sämre.

Visserligen är valfrihet och enskilda insatser viktiga, men det löser långt ifrån alla utmaningar. Vi måste se mer av det generella än det individuella.

Funktionshinderspolitiken baseras bland annat på FN-konventionen och på mänskliga rättigheter. Vi ska ha ett samhälle där alla har möjlighet till delaktighet, precis som vi här i kammaren har.

Herr talman! Eftersom de flesta motionerna handlar om LSS tänker jag fokusera på det i resterande del av mitt anförande.

Målet med de tio insatserna enligt LSS ska vara att främja människors jämlikhet i levnadsvillkor och fulla delaktighet i samhällslivet. Av Försäkringskassans rapport framgår det att ca 16 000 personer har statlig assistansersättning för närvarande. Den siffran har varit mer eller mindre konstant under tio år.

De senaste tio åren har kostnaderna för assistansersättningen ökat med 1,3 miljarder per år. Det förklaras i huvudsak av ett ökat antal timmar. Totalt kostar LSS-reformen ca 30 miljarder kronor årligen.

Precis som Emma Henriksson hänvisade till ser vi dock en förändring under 2016. Det jag kan utläsa av Försäkringskassans rapport är att man förra året såg en minskning av assistensmottagare på 3 procent. Man ser också en timutveckling som verkar minska. De övriga siffrorna har jag tyvärr inte kunnat ta del av.

Enligt Försäkringskassan beror kostnadsökningen på framväxten av normering och rättspraxis sedan 2006. Det har ingenting att göra med hur regeringen har agerat eller inte. Regeringen har inte ändrat ett komma-tecken i lagstiftningen. Det här har varit känt, även under allianstiden. Alltså behöver vi nog, var och en, fundera på och rannsaka oss själva när det gäller vad vi kunde ha gjort eller vad vi ska göra.

Nu pågår en jättestor utredning om hela LSS. Den tillsattes i maj 2006 och ska vara klar senast 2018. Syftet är skapa långsiktigt hållbar utveckling och att få till stånd mer ändamålsenliga insatser för att främja jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället.

Skälen till översynen är bland annat det som har kommit fram, att det brister i insatser, brister i bedömningen, brister i kopplingen mellan daglig verksamhet och möjlighet till jobb och så vidare. Förhoppningsvis kommer många av förslagen till åtgärder som yrkandena pekar på att lösas genom utredningen, om vi blir överens.

Men den här lagstiftningen har varit föremål för prövning ganska många gånger under de senaste tio åren, men tyvärr har åtgärder då inte vidtagits.

Parallellt pågår det också andra utredningar som till exempel Valfärdsutredningen som i någon form kommer att påverka även LSS.

Herr talman! Avslutningsvis har regeringen vidtagit ytterligare åtgärder. Så sent som för några månader sedan ändrade man regleringsbrevet till Försäkringskassan. Man har gett Försäkringskassan och Socialstyrelsen i uppdrag att analysera och även föreslå förändringar till följd av ändrad rättspraxis.

I betänkandet finns det ett tillkännagivande till regeringen under punkt 1 om valfrihet, och jag vill anmäla att vi reserverar oss mot det. I vår skriftliga reservation står det att när det gäller valfrihet i välfärden anser vi det vara värdefullt att individen ska kunna välja utförare. Jag vill understryka att lagen ger i dag fullt stöd för att välja sin egen hjälp. Vi avser inte att ändra på denna rättspraxis. Vi tycker att tillkännagivandet är lite grann ett spel för galleriet.

Jag yrkar bifall till reservationen.
(Applåder)

Anf. 3 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Herr talman! För fyra fem år sedan var debatten på det här området ungefär lika hätsk, även om det då var ett annat statsråd. De som då var upprörda inser att skälen att vara upprörda är enormt mycket större nu. Då tyckte man inte att utvecklingen gick framåt tillräckligt snabbt. I dag går utvecklingen bakåt.

Man försöker att ge sken av att regeringen inte har gjort någonting som kan ha försatt landet i den här situationen därför att man inte har ändrat i lagstiftningen. Nej, det gör inte regeringen, det är riksdagen som ändrar i lagstiftningen. Men det är just det som är problemet. Regeringen ser till att smygvägen försämrar för dem som är några av landets mest utsatta.

Herr talman! Jag har läst i Försäkringskassans senaste prognos för verksamheten från 2017 och framåt. På s. 31 kan man ta del av prognosen för 2017 jämfört med den senaste prognosen. I Försäkringskassans regleringsbrev för 2016 sa man: Bryt utvecklingen av antalet timmar! Se till att stoppa kostnadsökningarna när det gäller LSS! Det har haft effekt. Från en prognos till nästa prognos har kostnaderna minskat med en halv miljard, och det har man åstadkommit genom den kraftiga inbromsningen inom LSS.

Min fråga till Mikael Dahlgvist, som representerar regeringspartierna här i dag, är: Är ni inte oroade? I går hörde vi finansministern säga: Aldrig förr har så få varit beroende av samhällets stöd. Nej, därför att ni har dragit undan samhällets stöd. Är det någonting att vara stolt över eller är det någonting att oroas över?

Anf. 4 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! Tack, Emma Henriksson, för din fråga!

Jag delar din och många oro. Som jag sa i mitt anförande började den här utvecklingen 2006. Då ser vi att det minskar med assistanstimmar och assistansmottagning. Men jag är inte lika säker som du, Emma Henriksson,

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

på vad det beror på. Jag anser snarare att det beror på prejudicerande domar, alltså ändrad rättspraxis i Högsta förvaltningsdomstolen. Det påbörjades redan 2006 och pågick under hela alliansregeringstiden.

Vad som har sagts tidigare i debatten mellan opposition och majoritet, det får de som har varit med referera till. Man jag konstaterar bara: Låt oss se vad vi kan göra nu.

Herr talman! Regeringen har nu med socialminister Åsa Regnér i spetsen vidtagit ett antal åtgärder som ska visa vad detta beror på och föreslå lagändringar till riksdagen.

Låt oss i lugn och ro analysera och fundera på hur detta kan hanteras och vilka konsekvenser det får. Då hoppas och tror jag att vi kan hitta en gemensam lösning.

Jag har en fråga till dig Emma Henriksson. Ni är tydliga i er reservation, men jag är ändå lite förbryllad. Lagstiftningen ger i dag stöd för att man har rätt att välja utförare. Då undrar jag vad som är syftet med er gemensamma reservation.

Anf. 5 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag trodde att replikerna var till för att jag skulle ställa frågor. Men jag har inget emot att försvara det som är ställningstagandet från utskottets majoritet. Det är alltså inte en reservation.

Vi vill att det inte ska funka bara enligt lagens bokstav. Vi vill att det ska funka i människors verklighet. Det här är inte ett problem överallt, men det är ett stort problem för de personer som drabbas, som i praktiken inte får möjlighet att använda sig av den rätt att välja utförare som anges i lagstiftningen. När lagstiftningen inte fungerar i praktiken har vi ett ansvar att se till att få den att fungera.

Herr talman! Jag vill gå tillbaka till de frågor som jag ställde till Mikael Dahlgvist.

Sedan ni tog över regeringsmakten har situationen månad efter månad kraftigt försämrats, och vi kan följa den utvecklingen. I mitt anförande nämnde jag att 80 procent nu får avslag på nyansökningar. Bryter man ned den siffran på halvår kan man se att det under det första halvåret var 78 procent som fick avslag. Andra halvåret 2016 var det 82 procent som fick avslag. Utvecklingen fortsätter med ett tempo som gör att möjligheten att få personlig assistans försämrats dag för dag som vi debatterar den här frågan i kammaren.

Ja, regeringen har tillsatt en utredning som ska vara klar 2018, men den tar inte sikte på de förändringar som har skett på grund av att domstolen har meddelat prejudicerande domar. Flera år i efterhand har Försäkringskassan ändrat sin tillämpning. Situationen är akut, och regeringen borde göra någonting nu. Så frågan kvarstår: Vad gör regeringen just här och nu?

Anf. 6 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! Tack, Emma Henriksson, för din fråga!

Regeringen gör precis det som jag tidigare refererade till. Man har bland annat förtydligat regleringsbrevet till Försäkringskassan för i år. Man har bett Försäkringskassan, Socialstyrelsen och även Inspektionen för socialförsäkringen att göra en snabb analys av vad dessa domar har fått för konsekvenser. Vad beror det på? Vad händer med de människor som får avslag? Får de annan hjälp, eller vad händer?

Jag är lika bekymrad som du. Även om man får avslag är det viktigt att man får hjälp. Denna analys kommer att presenteras under hösten. Då får vi väl se vad regeringen vidtar för åtgärder och vilka förslag man kommer med till riksdagen. Det är mitt svar på den frågan. Vi får väl se vad som händer och sker.

Det kan bero på att jag är slarvig eller på att jag inte ser tillräckligt bra, Emma Henriksson, men jag har inte sett siffran på över 80 procent för avslag. Däremot har jag sett tydligt i Försäkringskassans rapport att 2006 avtar timmarna och att några färre får beslut. Men det får vi väl analysera.

Det är självklart att om det får så allvarliga konsekvenser är det klart att vi kommer att vidta åtgärder.

Anf. 7 ANN-BRITT ÅSEBOL (M):

Herr talman! I min hemstad Falun i Dalarna har jag genom årens lopp följt tre flickor som alla föddes med någon form av funktionshinder. De har under åren behövt assistans i olika former för att såväl i hemmet som i skolan klara sitt dagliga liv. De är rullstolsburna och har upplevt de problem som detta medför: att komma in genom skolporten som har tre trappsteg utanför eller att få byta skola för att det var för svårt att sätta dit en ramp eller hiss så att de kunde ta sig in i byggnaden.

En av flickorna fick vid 16 års ålder ett brev neddimpanades i brevlådan om att hon skulle bli förtidspensionär. En annan fick liknande besked något år senare. De ville ju börja gymnasiet och utbilda sig. Varför skulle de inte få det? De ville ut i arbetslivet. Flickorna växte upp och ville ha barn. Men hur skulle de klara det när de inte ens kunde ta hand om sig själva? Samhället har många farhågor och fördomar om hur en funktionshindrad mamma kan ta hand om barn. Men, herr talman, det är just då som samhället ska komma in och ställa upp så att dessa ungdomar kan leva ett så normalt liv som möjligt, trots sin funktionsnedsättning.

I min moderata värld ska Sverige vara ett land där alla blir sedda och känner sig behövda. En funktionsnedsättning ska inte behöva betyda att man plötsligt ses som ett kollektiv med exakt samma behov av stöd och service. Alla som har en funktionsnedsättning ska kunna delta i samhället på så jämlika villkor som möjligt, och stödet ska finansieras gemensamt och solidariskt efter behov. Dessutom ska det vara tillgängligt för alla, oavsett vilken betalningsförmåga den enskilde har eller var i landet man bor.

Vi värnar om valfrihet och etableringsfrihet. Och vi välkomnar det tillkännagivande som utskottet gör om att alla personer som har beviljats en insats ska få möjlighet att själva välja utförare.

Herr talman! Personlig assistans är en frihetsreform som vi är stolta över att ha infört. Det är en reform för ökad frihet i dess allra bästa bemärkelse. Men det finns också brister med reformen vad gäller både struktur och utformning. Det finns anledning att se över inslag och fördelning av ansvar och befogenheter för att utveckla en högre kvalitet. Ordning och reda i välfärden är avgörande.

Det handlar i grunden om vilket synsätt man har och ur vilket perspektiv frågor om personlig assistans betraktas. Vi moderater värnar om alla människors rätt till ett rörligare liv. Valfrihet och mångfald bildar en stabil grund för hög kvalitet. Utvärdering och uppföljning är tillsammans med

tillståndsgivning, tillsyn och sanktionsmöjligheter centrala delar för att säkra den fortsatta legitimiteten för personlig assistans.

En utmaning som vi moderater ser inom detta område är: Hur kan vi skapa de bästa förutsättningarna för en personlig assistans av högre kvalitet i hela landet? Det saknas i dag utförliga mätningar och uppföljningar av kvaliteten inom personlig assistans. Det är en stor brist i förutsättningarna för att utveckla högre kvalitet. Det vore positivt med en utveckling där öppna jämförelser genomförs även inom personlig assistans.

Vi vill också se ett tydligt och fokuserat utvecklingsarbete i syfte att nå konkurrensneutrala villkor mellan offentliga och fristående alternativa anordnare av personlig assistans för att dels värna alla brukares valfrihet, dels säkra en mångfald av utförare.

Herr talman! En annan utmaning är den framtida personalförsörjningen. Närmare 100 000 personer arbetar i dag som personliga assistenter. Det är viktigt att kunna tillgodose olika kompetenskrav och en rimlig arbetsmiljö. Anordnare ska kunna överblicka konsekvenserna av befintliga ersättningssystem och kostnader.

Det är kommunerna som ansvarar för de flesta av dessa insatser, men det gör också regioner och landsting när det gäller rådgivning och annat personligt stöd. Dessutom har vi Försäkringskassan som ansvarar för den beviljade assistansersättningen. Många olika aktörer är involverade, och därför är behovet att nå en tillfredsställande kompetensförsörjning brett och komplext. En otydlig ansvarsfördelning gör att systemet behöver förbättras. Vi behöver ta fram en nationell strategi för att säkra kompetensförsörjningen.

En ytterligare utmaning är att få fler personer med funktionsnedsättning i arbete. Att som 16-åring få besked om att man ska bli förtidspensionerad är inte vad man vill. Man vill i stället få frågan: Vad kan du göra? Vad för slags jobb passar dig och din funktionsnedsättning? Ta hand om det friska i stället för det sjuka!

Minsta lilla arbetsförmåga ska föranleda alla krafter att stärka arbetslinjen. Man gynnar såväl den enskilde, som ges möjlighet att känna arbetsgemenskap och glädje i att utvecklas, som samhället i stort att motverka det nya utanförskapet. Vi vill genomföra ett strategiprogram i syfte att stärka insatser för fler personer med funktionsnedsättning att kunna komma i arbete efter egen arbetsförmåga.

Åren har gått för de tre flickorna som växte upp i 80- och 90-talets Falun. Vad hände med dem? Anna är i dag ekonom och har arbetat både på revisionsbyrå och som ekonomichef på ett företag. Hon driver nu en egen redovisnings- och konsultfirma. Hon är gift och har barn. Jenni, som skulle förtidspensioneras vid 16 års ålder, är utredningssekreterare inom offentlig verksamhet. Och Veronica, som har assistans dygnet runt, har startat och driver ett assistansföretag i mångmiljonklassen. Hon har mot alla odds fött en liten son som i dagarna har fyllt två år. Alla tre tog fram det friska som de hade inom sig.

Det är viktigt att vi här i riksdagen fattar de nödvändiga besluten för att få sjösta villkor för dessa barn, ungdomar och vuxna att få leva ett så likvärdigt liv som vi andra. Många är de historier jag har fått höra genom åren om hur man blir ifrågasatt då man behöver stöd. Det här är en skör grupp, som vi inte ska svika. Vi ska säkra kvalitet men också motverka fusk och missbruk.

Herr talman! Vi moderater ställer oss bakom samtliga moderata reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 15. (Applåder)

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

Anf. 8 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! Jag har en fråga till dig, Ann-Britt Åsebol. Det är med anledning av den gemensamma reservationen med det tillkännagivande som ni gör och som handlar om valfrihet inom LSS. Det vore intressant för mig att få ta del av Moderaternas inspel i frågan, eftersom lagen i dag ger en sådan rättighet. Vi tänker inte ändra den praxisen, utan vi värnar också om valfrihet.

Min fråga är: Vilket är ert syfte bakom reservationen?

Anf. 9 ANN-BRITT ÅSEBOL (M) replik:

Herr talman! Nu är detta ingen reservation i betänkandet; det är ett tillkännagivande. Majoriteten i utskottet har alltså denna uppfattning. Jag tror att det är viktigt att påpeka skillnaden mellan ett tillkännagivande och en reservation.

Om man läser Socialdemokraternas reservation – just reservation – kring det här tillkännagivandet blir man självklart lite mörkrädd. En mer sovjetisk – tyvärr kan jag inte använda något annat ord – anda får man leta efter. Ni framför där att det här absolut inte går att genomföra och att det är omöjligt. Det är lite konstigt. Jag kan förstå att frågeställaren vill fråga var de olika partierna står i den här frågan, men jag tycker också att man ska titta på sin egen reservation och vad den skulle innebära för dem som nyttjar och får del av assistansen.

Anf. 10 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! Jag tackar Ann-Britt Åsebol för svaret, hur jag nu ska tolka det. Jag vill vara tydlig med att jag när jag säger ”reservation” menar reservation mot regeringens förslag. Jag vet att ni har en majoritet för ett tillkännagivande.

I ert tidigare motionsyrkande yrkar ni på att lagen om valfrihet, LOV, ska införas även inom LSS. Ni har alltså olika ingångsvinklar i valfrihetsfrågan inom Alliansen. Det är därför jag ställer frågan.

Eftersom lagen ger den här möjligheten och brukaren i dag har full rättighet att välja utförare är det väl i så fall i första hand lagen som behöver ändras. Det är inte här i kammaren som vi behöver försöka ändra något, utan det är väl snarare så att vi ska gå till myndigheter, eller i det här fallet kommunerna, som i några fall uppenbarligen försvårar för vissa att välja utförare med tillämpning av schablonersättning och så vidare.

Det var den synpunkten jag ville framföra. Men det är väldigt intressant att höra vad ni har för olika ingångsvinklar i er frågeställning kring valfrihet.

Anf. 11 ANN-BRITT ÅSEBOL (M) replik:

Herr talman! Det är intressant att höra Mikael Dahlqvists ingång till varför han vill höra de olika inställningarna till valfrihet. I min moderata värld är det, precis som jag sa i mitt huvudanförande, självklart väldigt viktigt att den som är i behov av assistans också får vara med och välja sin

egen utförare och utveckla. I min moderata värld är det en fundamental portal att det är väldigt viktigt med mångfald och valfrihet.

Anf. 12 CARINA HERRSTEDT (SD):

Herr talman! Då står vi här igen och debatterar en väldigt viktig fråga, nämligen stöd till personer med funktionsnedsättning. Nu gäller det betänkande SoU8.

Dagens debatt är som sagt lite annorlunda, eftersom den inte baseras på någon proposition eller något annat förslag från regeringens sida. I dag debatterar vi motioner från allmänna motionstiden, motioner från partier och enskilda ledamöter. Det tillsammans med att många av dessa motioner besvaras med att det redan finns en utredning på gång eller att det finns en rapport som är närstående gör att det blir en lite annorlunda debatt. Man kanske står bakom flera motioner men ändå avstår från att yrka bifall till dem av den anledningen att något är på gång.

Men, herr talman, det gör inte dagens debatt mindre viktig, tvärtom. Detta är ett viktigt ämne att diskutera, speciellt i ljuset av den senaste tidens debatter och diskussioner och utvecklingen kring personlig assistans och LSS. Det är en debatt som förmodligen inte har kunnat undgå många.

Detta är inte bara en viktig fråga, utan den ligger mig också personligen varmt om hjärtat. Som jag tidigare har sagt är jag personlig assistent, för tillfället tjänstledig, så jag har i verkliga livet på nära håll fått se hur rätt stöd kan vara livsavgörande för personer på många olika sätt. Jag har på nära håll också fått se den kamp som personer som får föra. Jag har en kusin som fick barn samtidigt som jag, och jag har sett hur hennes dotter, som föddes med en funktionsnedsättning, har fått kämpa och hur hon som förälder har fått kämpa. Jag har dessutom en mamma som jobbar med personlig assistans och har ett företag som gör det. Jag har alltså sett dessa frågor på nära håll och ur olika vinklar.

När människor förhindras från att göra sina olika egna val skapas ohälsa, som på många sätt drabbar inte bara den enskilde och dess närstående utan också samhället. Sverigedemokraterna anser att ett lands viktigaste uppgift är att säkerställa god välfärd och att ta hand om sina medborgare, främst medborgare som är i extra behov av stöd och hjälp. Det är en av välfärdens grundstenar.

Lagen om stöd och service, LSS, var en otroligt viktig reform som vi vill värna, upprätthålla och förbättra. LSS är en rättighetslagstiftning, vilket det är otroligt viktigt att vi kommer ihåg och inte glömmer bort. Det innebär att det inte går att kompromissa med de rättigheter som LSS ger funktionsnedsatta bara för att statens eller kommunens budget för tillfället är lite sämre. Det är med andra ord ingen lag som är dispositiv och som man kan nedmontera, utan de rättigheter som framgår där ska gälla till dess att vi här i denna riksdag bestämmer någonting annat.

Tyvärr finns det många tecken som tyder på att en begränsad rättspraxis har urholkat LSS-reformen. Personer som i enlighet med reformens ursprungliga intentioner tidigare har ansetts vara berättigade till stöd får numera inte detta stöd till följd av tolkningar av gällande lagstiftningspraxis.

Låt mig fastslå en sak! Att ge stöd till personer som behöver samhällets stöd, till exempel personer med funktionsnedsättning, anser vi vara vår skyldighet som medmänniskor. Det är vår skyldighet som politiker och

lagstiftare att se till att det här upprätthålls. Det är viktigt att vi ser till att de ursprungliga intentionerna värnas och upprätthålls. Om vi börjar kompromissa med lagens ursprungliga intentioner äventyrar vi också människors möjlighet att leva ett liv som andra, vilket var intentionen från första början.

Mot den bakgrunden har vi ställt oss bakom ett antal reservationer. En av dem, reservation nr 4, berör behovsbedömning av personlig assistans, något som jag personligen motionerat om sedan mitt riksdagsinträde. Vi vill försvara och bevara rättigheterna i LSS och rätten till personlig assistans.

Ett problem som finns i dag vad gäller personlig assistans är Försäkringskassans bedömningar av begreppet ”grundläggande behov”. I det begreppet räknas bland annat hjälp till personlig hygien, hjälp med måltider, hjälp att klä av sig och hjälp att kommunicera med andra. För att vara berättigad till den här ersättningen från Försäkringskassan måste dessa grundläggande behov bedömas kräva assistans minst 20 timmar per vecka.

Försäkringskassans numera hårda, näst intill inhumana bedömningar leder dock ofta till att personer som själva inte ens kan klä sig, äta, kommunicera, tvätta håret och så vidare inte längre uppfyller kraven gällande de grundläggande behoven. Det finns, som vi hört här innan, ett antal rättsfall som har blivit prejudicerande, det vill säga har blivit vägledande för Försäkringskassans bedömningar inför beslut, och som har begränsat rätten till personlig assistans. Främst är det som jag sa begreppet ”grundläggande behov” som har tolkats alldeles för restriktivt, och det är väldigt luddigt.

Det här har naturligtvis lett till personliga tragedier. Som vi har hört berättas här har assistansen ibland begränsats eller dragits in helt. Dessa personer har då fått sitt liv och sitt livsutrymme väsentligt begränsat och förlorat möjligheten till inkludering och delaktighet i samhället.

Det som då händer är att anhöriga får ta ett väldigt stort ansvar. Det är personer som under en längre tid redan har agerat personliga assistenter, fast på ideell basis, någonting som de har gjort utöver sitt normala föräldrans ansvar. De har tagit ansvar under hela barnets uppväxt, vilket naturligtvis är väldigt påfrestande. Många av dem går på knäna redan i dag. Priset betalas inte bara av personerna som får assistansen indragen och folk i deras närhet, utan samhället betalar också ett väldigt stort pris.

Vi ser alltså med stor oro på hur lagens ursprungliga intentioner vad gäller personlig assistans förefaller ha urgröpts genom de begränsande domarna, som vi menar har alldeles för snäva tolkningar och inte är förenliga med de ursprungliga intentionerna.

Vi menar att det måste klargöras tydligare vad som är ”grundläggande behov”. Det är alldeles för otydligt. Vi har sett att det leder till olika bedömningar. Risker är att man gör olika bedömningar, och det leder till en ojämlig omsorg.

Det är förvisso positivt att regeringen i regleringsbrevet till Försäkringskassan 2017 har gett Försäkringskassan i uppdrag att utreda konsekvenserna av de domar som har kommit i Högsta förvaltningsdomstolen. Men jag anser att det inte är tillräckligt. Vi måste stoppa den pågående nedmonteringen nu. Vi kan inte vänta på en utredning.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

Redan 2014 sa Socialdemokraterna i denna talarstol: Om domstolar i sina domar på ett avgörande sätt ändrar hittillsvarande praxis för LSS-bedömningen måste det till ett förtydligande från den politiska sidan. Det är precis det vi vill ha just nu. Vi vill ha ett förtydligande. Detta sa man 2014. Det är nu 2017, och först nu får man i uppdrag att titta på det. Vi menar att vi måste gå snabbare framåt. Jag yrkar bifall till reservation 4, herr talman.

En annan reservation som är kopplad till bedömningen av rätten till personlig assistans är reservation 17 som handlar om tvåårsomprövning, som någon annan här redan tidigare har talat om. Där har vi samma inställning. Om personer har en funktionsnedsättning som är mer av kronisk art där man tyvärr inte kan se någon förbättring ska de inte behöva genomgå tvåårsprövningen. Vi tycker att man bör se över det.

Något annat som vi också tycker att man bör titta på är att barn med funktionsnedsättning bör få hjälp med en koordinator till sina föräldrar. Därför yrkar jag bifall också till reservation 10. Det är en viktig fråga. Som jag har nämnt tidigare har föräldrar många gånger ett väldigt stort ansvar med alla dessa kontakter de har med olika myndigheter som blir allt fler. Jag vet att man håller på att se över en samordning i frågan. Men en koordinator skulle kunna underlätta väldigt mycket för dessa föräldrar.

Vi ställer oss naturligtvis också bakom tillkännagivandet som det finns en majoritet för i utskottet om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att alla personer med funktionsnedsättning som har beviljats en insats ska få möjlighet att välja utövare. Det gör vi med samma motivering som övriga har haft, så det behöver inte sägas igen.

Herr talman! Med det yrkar jag bifall till reservationerna 4 och 10, som jag har sagt, men jag står givetvis också bakom våra övriga reservationer.

Anf. 13 STEFAN NILSSON (MP):

Herr talman! Vi debatterar nu områden som är väldigt viktiga för många människor. Grunden för LSS-reformen är att människor med funktionsnedsättning ska kunna leva som andra. Reformen, som infördes för över 20 år sedan, innebar en dramatisk förändring för tusentals människor med funktionsnedsättningar. Den innebar också en mycket stor positiv förändring för många anhöriga som tidigare tvingats ta ett orimligt stort ansvar.

Genom LSS och socialtjänstlagen ska personer med funktionsnedsättningar kunna ha frihet och flexibilitet i sin vardag. Men funktionshinderspolitik handlar om mycket mer än omsorg i vardagen. Den innefattar i praktiken alla politikområden. Det handlar om jobb och skola, om hälso- och sjukvård och om hur vi planerar och bygger samhället så att det blir tillgängligt för alla. Det handlar om att alla ska ha full delaktighet i samhället.

Det område där Sverige fortfarande har den kanske största utmaningen är möjligheten till arbete. Arbetslösheten för personer med funktionsnedsättningar är alldeles för stor. Jag vet att alla partier tycker att det är en väldigt viktig fråga. Arbete är viktigt på så många sätt. Förutom rent ekonomiskt ger arbete ökad delaktighet inte minst socialt och en ökad känsla av att behövas.

I ett hållbart och inkluderande samhälle arbetar alla som kan. Men tyvärr fattas det fortfarande en hel del för att vi ska nå dit. Ungefär en fjär-

dedel av de arbetssökande är enligt Arbetsförmedlingen personer med någon form av funktionsnedsättning. Det är naturligtvis inte alls acceptabelt. Alla som kan ska ha möjlighet att arbeta. För att nå dit behöver vi ha en större flexibilitet på arbetsmarknaden än i dag.

Vi behöver bli bättre på att utforma samhällets stöd så att så många som möjligt kan ha en plats på en arbetsplats. Bland annat behöver antalet timmar en person arbetar anpassas betydligt mer efter arbetsförmågan. Det handlar om att kunna arbeta ett mindre antal timmar i veckan och att anpassa arbetet när arbetsförmågan varierar över tid.

Det är därför viktigt med fler flexibla insatser för att hjälpa människor att komma igång i arbete eller kunna behålla det arbete de har. Vi behöver också se över fler möjligheter till lönestöd för personer till arbetsgivare som har anställda med funktionsnedsättningar.

Regeringen har under mandatperioden bedrivit ett arbete för att förbättra matchningen på arbetsmarknaden för att allas kompetens ska tas till vara fullt ut. En företagsform som Miljöpartiet särskilt vill underlätta för är arbetsintegrerande sociala företag. Regeringen har i en treårig satsning tillfört pengar för att stödja individuellt utformade lösningar inom sådana företag. För personer som står långt från arbetsmarknaden kan de ofta erbjuda en väg till arbete.

Kanske extra viktigt är det att unga människor med funktionsnedsättningar tas till vara. Regeringen har genom tillsättningen av Delegationen för unga och nyanlända till arbete stärkt de arbetsmarknadspolitiska insatserna på lokal nivå. De första åren i en människas arbetsliv har en avgörande betydelse för de framtida möjligheterna på arbetsmarknaden. Unga människor med funktionsnedsättningar är en mycket stor andel av de unga arbetslösa, och det är en prioriterad grupp för Miljöpartiet och regeringen.

Delaktighet och arbete handlar i högsta grad om utbildning. Skolorna brister ofta i att ge elever särskilt stöd och att ge lärarna rätt kompetens och möjligheter för att ge det. Regeringen har därför prioriterat tidiga insatser och fler specialpedagoger så att lärarna kan ge det stöd som varje elev behöver.

Herr talman! I Sverige ska varje person ha rätt att vara just den man är, och alla ska få det stöd de behöver för delaktighet i samhället. Det handlar om omsorg enligt LSS och socialtjänstlagen till alla som behöver. Det handlar om anpassade insatser i skolan och individuellt utformade insatser i arbetslivet. Det handlar också om anpassningar i byggnader och den fysiska miljön så att de är tillgängliga. Samhället ska vara inkluderande för alla. Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och reservation nr 1.

Anf. 14 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till Miljöpartiets företrädare, som också ansvarar för den politik som regeringen för även om det ansvariga statsrådet är från Socialdemokraterna.

Hur ser Miljöpartiet på att vi har en utveckling som gör att allt färre i dag beviljas assistansersättning från Försäkringskassan? Detta sker i ett läge där vi i utskottet under den hearing vi hade har fått veta man inte vet vad som händer med de personer som får avslag.

Man kan gå tillbaka och titta på siffrorna. År 2010–2014 låg antalet beviljade ansökningar på runt 40 procent. Bottennoteringen var 41,3 och toppnoteringen var 45,6. År 2014 när ni tog över regeringsmakten låg det på 42,7. Sedan kom regleringsbrevet.

Det var det regleringsbrev som sa att man skulle bryta utvecklingen av antalet timmar och särskilt fokusera på nyansökningar. Vi har sett hur fler har fått sin assistans indragen. Under 2015 sjönk andelen beviljade. Den hade under flera år i följd legat och pendlat lite grann runt 40, 45 procent.

År 2015 var det 33 procent som fick sin ansökan beviljad. År 2016 sjönk det till 20,1 procent. Om man bryter ned siffrorna på halvår var det 22 procent första halvåret och 18 procent andra halvåret.

Är Miljöpartiet oroat över den utvecklingen? Om svaret är ja, vad gör ni nu akut för att människor i dag ska få all den hjälp de behöver?

Anf. 15 STEFAN NILSSON (MP) replik:

Herr talman! Många av besluten hänger ihop med ett par domar i Högsta förvaltningsdomstolen. Det är inte helt lätt att veta exakt hur stor del som beror på dessa domar.

Regeringen arbetar med att försöka ändra på detta så att till exempel egenvård ska kunna ingå på ett naturligt sätt, som tidigare, för personlig assistans. Regeringen har också ändrat i regleringsbrevet för 2017, så det är en annan skrivning. Vi har bara kommit tre månader in på året, så vi får väl se hur utvecklingen ser ut.

Det faktum att det är färre som beviljas assistans behöver dock inte i sig betyda att alla de ökade avslagen är felaktiga. Regeringen inriktar sig framför allt på de två domar som har fått stora negativa konsekvenser för många föräldrar och barn. Det gäller barn som har behov av egenvård, och detta räknas inte längre in på samma sätt. Det här tittar vi på, och regeringen kommer att återkomma angående detta.

Anf. 16 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag vet inte riktigt hur man ska tolka svaret, för det lät nästan som att Miljöpartiet gör bedömningen att det här mycket väl kan vara korrekt. Vi talar om att det under 2016 var 471 personer som fick assistans beviljad. Det är siffror som i många år har legat på en bra bit över 1 000 personer. Så många har fått assistans beviljad.

Vi vet hur utvecklingen är i vårt land tack vare de stora framsteg vi gör inom den medicinska behandlingen: Vi räddar livet på fler, men det föds också fler barn som redan från början har stora behov. Utredningar har tillsatts där man tittar på hur utvecklingen har varit. Vad har människor för behov som gör att de har rätt till det samhällsstöd som vi gemensamt i denna riksdag har beslutat att de ska ha? Det finns ingenting i dessa utredningar som säger att människor blir så mycket friskare. Tvärtom har utvecklingen lett till att det successivt är fler människor som behöver assistans. Människor råkar ut för saker. En del föds med stora behov, och en del drabbas av saker under livet som gör att de får stora behov.

Nu har antalet mer än halverats på bara ett par år under er ledning. Om regeringen tycker att detta är en utveckling som mycket väl kan vara motiverad förstår jag att regeringen inte gör någonting akut. Men vi har människor i dag för vilka man står och vacklar på sjukhusen och inte vet vad man ska göra. Familjer har sina barn liggande kvar på sjukhuset. Det beror

inte på att barnen behöver fortsätta att vara där, utan det beror på att regeringen inte tar ansvar för att lösa en situation som är akut.

Det har mycket riktigt funnits ett antal prejudicerande domar där det tog flera år innan någon började använda domen på ett annat sätt. Det gjordes efter regeringens regleringsbrev. Det var väl för väl att regeringen backade från detta regleringsbrev och skrev ett nytt, vilket man alltid gör varje år.

Är Miljöpartiet alltså bekvämt med den situation vi har i dag?

Anf. 17 STEFAN NILSSON (MP) replik:

Herr talman! Nej, vi är inte bekväma med denna situation, framför allt inte när det gäller de domar som jag hänvisade till. Det handlar till exempel om fallen med egenvård, där många föräldrar får sluta att arbeta för att de inte får tillräckligt med timmar för sitt barn.

Precis som Emma Henriksson sa har regeringen en annan formulering för 2016 i regleringsbrevet till Försäkringskassan. Vi får se hur det blir lite längre fram, men jag skulle tro att bedömningarna kommer att se lite annorlunda ut för detta år och framöver.

Framför allt håller jag helt med om att vissa domar har verkställts alltför hårt. En regering kan inte bara gå in och säga att man annullerar en dom, utan det krävs någon form av lagstiftning. Därför utgår jag från att någon form av förslag kommer fram när det gäller detta, speciellt när det handlar om egenvård. Men det är som sagt en process, och vi får se vad regeringen kommer att föreslå.

Jag delar helt Emma Henrikssons uppfattning om domarna i förvaltningsdomstolen, och jag håller också med om att den formulering som fanns i regleringsbrevet för 2016 inte var bra. Jag tycker att vi har en helt okej formulering för 2017, och den bör påverka bedömningarna.

Anf. 18 PER LODENIUS (C):

Herr talman! Jag vill inleda med att jag säga att jag står bakom samtliga reservationer som Centerpartiet stöder, men jag väljer här att yrka bifall endast till reservation 15.

Herr talman! Vid den särskilda debatten om assistans som hölls här i riksdagens kammare i höstas inledde jag mitt anförande med en dikt av Lena Eldståhl. Lena har själv behov av assistans, men sedan en tid tillbaka har hennes assistanstimmar kraftigt minskat – detta trots att inget väsentligt har förändrats i hennes funktionsnedsättning. Lena vill med sin dikt visa på betydelsen av känslan av sammanhang och delaktighet. Det handlar om ett samhälle där alla kan ta plats, synas och verka. Det är ett samhälle som verkar komma allt längre bort.

Att vara delaktig är viktigt för individens utveckling, och det är viktigt för vårt samhälles utveckling. Vi har inte råd att ställa individer utanför. Vi måste i stället sätta människan i förgrunden.

Men för att kunna vara delaktig behöver man också ha förutsättningar för det. Den grundläggande intentionen med lagen om stöd och service är att den ska vara en rättighetslag som ger personer med stora funktionsnedsättningar möjlighet att leva som alla andra.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

LSS, och framför allt assistansreformen, har blivit en frihetsreform för människor med omfattande funktionsnedsättningar. Den har blivit en förutsättning för frihet, men den har också inneburit en valfrihet. Det handlar om att själv kunna styra över assistansen och att fritt kunna välja utförare. Det handlar om principen att den som behöver assistans ska ha makt att själv bestämma både vem som ska ge assistans och hur den ska utföras.

Personer med ett assistansbehov över 20 timmar per vecka för grundläggande behov har i dag rätt till assistansersättning från Försäkringskassan. Här har den enskilda brukaren möjlighet att till stor del styra över sin assistans, då det finns en mångfald av utförare att välja mellan.

Men när det gäller personer som har behov av 20 timmars assistans per vecka eller mindre är det kommunen som har ansvaret. Då har man ofta inte längre samma valfrihet. Möjligheten att välja en alternativ utförare finns, men tidsättningen är ofta så lågt satt att den inte räcker till att anlita någon annan assistans än den som erbjuds av kommunen. I praktiken innebär detta att en person som efter omprövning beviljas 20 timmar eller mindre kan gå från att ha haft möjlighet att fritt välja till en i stort sett obefintlig valfrihet. Det här duger inte. För Centerpartiet är det självklart att alla brukare ska ges likvärdiga möjligheter att bestämma över sin assistans.

Herr talman! Det finns barn med stora assistansbehov, till exempel barn som har behov av avancerad vård i hemmet. Dessa barn är inte längre garanterade assistansersättning från Försäkringskassan utan hänvisas till sjukvården. Assistans är enligt lagen personligt utformat stöd åt den som på grund av stora och varaktiga funktionshinder behöver hjälp med sådant som sin personliga hygien, måltider och att klä sig liksom att kommunicera med andra. När vi då får rapporter om hur assistans har dragits in för basala behov som andning och där i stället föräldrar och anhöriga förväntas ta ett än större ansvar är man ganska långt från lagens intentioner.

Dessutom har både handikapprörelsen och Riksrevisionen påtalat att ett flertal familjer där ett eller flera barn har funktionsnedsättning eller särskilda behov ofta även är tyngda av mängden kontakter med olika myndigheter. Vi ser att behovet av ett förbättrat stöd till de berörda familjerna är stort. Därför är det angeläget att se över frågan om samordnare till föräldrar med barn med funktionsnedsättning.

Herr talman! I dag ska ett beslut om assistansersättning omprövas efter två år för att avgöra om behoven fortfarande kvarstår. Skälen till omprövning grundar sig på det faktum att behoven kan ändras över tid. För en del personer som har assistans är det dock högst osannolikt att hälsotillståndet och behovet av assistans skulle förändras. Eftersom tvåårsomprövningarna ofta är en mentalt påfrestande process för berörda anser vi i Centerpartiet att systemet måste förenklas. Här måste regeringen se över frågan om att avskaffa tvåårsomprövningarna av beslut om assistansersättning för de personer som har en oförändrad funktionsnedsättning sedan tidigare prövning. Det är en viktig fråga som handlar om mänskligt värde.

Herr talman! Centerpartiets utgångspunkt är att alla människor kan växa, vill försörja sig själva och vara fullt delaktiga i samhällslivet. Därför är det självklart för Centerpartiet att värna assistansen och LSS samt valfriheten för den som har behov av assistans. Allt detta är med syftet att man ska kunna leva som andra och med det vara en del av samhället och

samhällsutvecklingen – oberoende av vem man är eller vilka funktionsförsättningar man har.

Lena Eldståhl – som jag vill passa på att gratulera på hennes födelsedag; jag tror att hon tittar på debatten – uttrycker i sin dikt:

Som vattendroppar som
möts kind emot kind innan
de flyter ihop och
samtalar genom de olika
unika kroppsspråk som
signalerar mellan
hjärtans slag och
framkallar ett lika värdes
flow av glädje

(Applåder)

Anf. 19 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! Jag fortsätter med att ställa samma fråga till Centerns representant Per Lodenius. Vad är ert syfte bakom tillkännagivandet till regeringen när det gäller valfrihet inom assistansen? Den möjligheten stöds redan i dag i lagtexten, och jag har varit tydlig med att regeringen inte kommer att ändra den intentionen.

Bakgrunden är att ni inom Alliansen har olika motiveringar, och jag vill höra hur Centerns motivering lyder.

Anf. 20 PER LODENIUS (C) replik:

Herr talman! Tack för frågan!

Jag tyckte nog att jag var tydlig i mitt anförande. Det handlar om valfrihet oberoende av hur många assistanstimmar man är beviljad. Det handlar om varje människas valfrihet, det vill säga möjlighet att själv styra över sitt stöd och sin assistans. Det är den enkla förklaringen och svaret till tillkännagivandet. Det är bra och tydligt att flera partier ser behovet av valfrihet och möjlighet för varje individ att själv styra över sin assistans och sitt stöd.

Anf. 21 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! Tack för ditt svar, Per Lodenius!

Jag utgår från att Centerpartiet värnar om det kommunala självbestämmandet. Det innebär att i motionsflödet från dina allianskamrater finns olika ingångsvinklar till valfriheten. En är LOV, lagen om valfrihetssystem, vilket innebär att den systematiskt tar bort hela det kommunala självbestämmandet. Därför vore det intressant att höra hur Centerpartiet ser på den frågan. Jag tror inte att dina kamrater i kommunerna är speciellt glada om de inte får bestämma över sina egna kommuner.

Jag säger än en gång att vi har inga intentioner att ändra lagstiftningen när det gäller valfrihet. Då är det snarare fråga om ett systemfel. Jag har hört att det funkar bra i många kommuner att välja utförare. Då är det inte schablonbeloppen utan partikamraterna i kommunerna som vi ska påverka. Det är kanske inte i kammaren vi ska fatta beslutet.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

Anf. 22 PER LODENIUS (C) replik:

Herr talman! Självklart värnar vi i Centerpartiet det kommunala självstyret, men vi värnar också varje individs frihet och möjlighet att själv styra över sitt liv och själv styra över det stöd man har behov av.

Jag hänvisar återigen till mitt anförande i kammaren.

Det är självklart olika partier som har yrkat bifall till tillkännagivandet, och vi har olika infallsvinklar. Men för Centerpartiet är det återigen viktigt med individens möjlighet att själv påverka det stöd man behöver från samhället under olika delar av livet. Så enkel är vår förklaring till att vi stöder och står bakom tillkännagivandet.

Anf. 23 MAJ KARLSSON (V):

Herr talman! Funktionshinderspolitiken är ett område som har varit flitigt debatterat under lång tid. Det är en fråga som har väckt starka känslor, ibland utan att politiken verkar förstå varför. Anledningen till att frågan har väckt starka känslor är att det handlar om något så grundläggande som rätten att leva våra liv, rätten för var och en av oss att vara en aktiv samhällsmedborgare och att få våra mänskliga rättigheter tillgodosedda. Det är stora ord som kan vara svåra att konkretisera och faktiskt förstå men lätta att distansera sig från, att tänka att detta inte handlar om mig eller om oss utan om dem. De allra flesta behöver aldrig fundera. Att leva som alla andra är en självklarhet.

Jag har tänkt på dessa frågor, på hur stora delar av mitt liv som jag faktiskt tar för givet. Jag vaknar på morgonen, äter frukost, kanske går och tränar, går till jobbet, kan vara med mina barn och kan gå på bio om jag vill. På kvällen kan jag till och med delta i ett politiskt möte, och jag kan göra min röst hörd.

Inte en enda gång under dagen kalkylerar jag över mina toalettbesök eller hur lång tid det tar för mig att duscha. Jag har inte en enda gång i mitt liv funderat över min tuggprocess eller huruvida den processen ska vara avgörande för om jag kan delta i samhället. Inte en enda gång har jag räknat på vad det jag gör får kosta.

Jag har aldrig behövt tänka på att mina medborgerliga rättigheter och friheter har en prislapp. Men så är det inte för alla. En dag kan komma då det inte längre är så för mig.

Många människor sitter just nu och oroar sig för om de ska kunna behålla sina jobb, ta hand om sina barn eller om den tid det tar för dem att duscha är tillräcklig för att de ska ha rätt till det som jag tar för givet. Det är därför detta är en så het fråga. Det handlar om att våra grundläggande rättigheter bedöms olika.

År 1997 var viljan däremot en annan. Då trädde den lag i kraft vars syfte var att säkra att oavsett vad som händer oss i livet ska vi ha rätten att leva. LSS är en fantastisk frihetsreform och en oundgänglig del av vårt sociala skyddsnät. Den är en försäkring för alla dem som har fått sina liv omkullkastade eller kommer att få det i framtiden. LSS är en garant för allas vår rätt att leva våra liv, vara medborgare och kunna delta i samhället på lika villkor oavsett vilken vändning livet tar. Vi ska få hjälp när vi behöver den. Men den rättigheten är satt i gungning.

Det tog nämligen inte speciellt lång tid innan politiken insåg att det finns en baksida av att stå upp för alla människors lika värde. Det kostar nämligen pengar. Det är därför detta är en så het fråga. Den handlar om att vår frihet och delaktighet har ett pris.

Herr talman! Det finns ingen politiker som tror att det skulle vara en framkomlig väg att gå ut till folket och säga: Er trygghet har vi inte råd med; om något händer dig kan det betyda att du bara får existera. Då måste man först demonisera dem det handlar om, få det att framstå som att det är för dyrt med deras rättigheter. Då måste man föra en retorik som får folket att tro att fusk är anledningen till att friheten kostar, inte människors behov. Den borgerliga regeringen var experter på att prata om fusk, kriminalitet och utnyttjande, att ställa mänskliga rättigheter mot kostnader men förvrängt i andra ord.

Från mitt perspektiv kanske det inte var så konstigt att de gjorde så, men när en rödgrön regering tar vid och till och med går ännu längre blir jag verkligen bestört. Det är anledningen till att detta är en så het fråga. Människors liv står på spel, men de som är drabbade upplever att de betraktas som kriminella.

Herr talman! Människor är med rätta arga för att de varje dag upplever att deras rättigheter tas ifrån dem. Vi är arga för att den lagstiftning som inneburit en frihetsrevolution är satt i gungning, men regeringen fokuserar trots det mer på kronor och ören än vikten av att på allvar säkra LSS.

Från 2007, när de nya riktlinjerna för grundläggande behov infördes, har politiken stått med armarna i kors och tittat på när dom efter dom från Högsta förvaltningsdomstolen genererat en omfattande nedskärningsprocess inom assistansen. Konsekvenserna har blivit att bedömningarna för att få assistans har blivit allt hårdare och dessutom alltmer kränkande. Allt fler har fått sina rättigheter begränsade.

Därför har vi under många år krävt en översyn av domarna för att se hur, inte om, lagstiftningen behöver ändras för att leva upp till sin intention. Det var det vi ville att LSS-översynen skulle handla om, inte om att ensidigt fokusera på kostnader.

Nu har vi en ganska ensidig utredning, men regeringen kan fortfarande ta rodret och gå till handling när det gäller orden om att värna LSS. Då krävs att regeringen ser över de domar som fallit i deras helhet, inte bara den om det femte grundläggande behovet, och ser till att stoppa urholkningen av lagen. Det skulle vara ett stort steg för att återupprätta förtroendet i dessa frågor.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag klargöra en sak som gäller vår reservation. Vi motsätter oss utskottets tillkännagivande om att införa LOV men vill självklart inte ändra den del av LSS som redan i dag ger människor rätt att välja sin utförare. Vi vill med andra ord att det ska vara så som det ser ut i dag.

Med detta sagt vill jag avsluta med att säga att vi självklart står bakom alla våra reservationer, men för att spara lite tid väljer jag att endast yrka bifall till reservation 18.

Anf. 24 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag vet att Maj Karlsson och många andra företrädare för Vänsterpartiet är mycket bekymrade över den situation vi har och över det regleringsbrev som sa att Försäkringskassans första uppdrag under året

skulle vara att jobba med att bryta utvecklingen av antalet timmar. Detta var långt ifrån de formuleringar som fanns i regleringsbrevet under den alliansstyrda tiden, med en kristdemokrat som ledare för departementet.

Tyvärr kan Vänsterpartiet inte bara utifrån detta svära sig fritt från ansvar för den situation vi i dag befinner oss i. Vi vet tydligt, utifrån hur denna regering hittills har agerat, att detta till syvende och sist styrs av att det är en budgetfråga. Man vill bryta utvecklingen av antalet timmar för att detta kostar så mycket.

Nu har vi fått en prognos från Försäkringskassan där man sedan den förra prognosen – inte sedan mandatperioden började eller sedan ett decennium tillbaka – gör bedömningen att man bara under innevarande år, 2017, har lyckats åstadkomma en besparing på en halv miljard. Tittar man på året därefter handlar det därutöver om ungefär en kvarts miljard per år, enligt den nuvarande prognosen; det kan såklart bli ytterligare pengar man räknar med att spara. Vi talar alltså om en mångmiljardbesparing på de mest utsatta i samhället, och detta är en budget som Vänsterpartiet stöder.

Så mina frågor till Vänsterpartiet är: Vad har Vänsterpartiet gjort för att sätta hårt mot hårt mot regeringen? Hur mycket har ni prioriterat detta i budgetförhandlingarna och sett till att det får vara stopp och att regeringen vidtar åtgärder för att se till att människors rättigheter garanteras? Det räcker inte med ett högt tonläge. Vad gör ni i praktiken?

Anf. 25 MAJ KARLSSON (V) replik:

Herr talman! Det är bra att du begär replik, för det känns som att vi är helt överens i dessa frågor i debatten.

För det första vill jag säga att vi inte sitter i regeringen – vi förhandlar om budgeten. Jag tror att du är väl medveten om att vi drev en stenhård kamp i dessa frågor när vi satt och förhandlade. Det har ju faktiskt inte gjorts några nedskärningar. Däremot gick vi med på en del saker där vi hade velat att det såg annorlunda ut, till exempel schablonbeloppet.

Men jag tror att du är väl medveten om att situationen tyvärr hade varit än värre om vi inte hade suttit med. Jag tror att vi har en oerhört viktig roll att fylla i dessa budgetförhandlingar, och jag tror att regeringen också vet vad vår ingång är när vi sätter oss vid det bordet. Dessa frågor har vi drivit i många år med tydlighet, och det har inte bara varit ord; det tror jag att du också har sett i våra handlingar. Men visst har vi absolut en roll att fylla, inte bara med ord.

Anf. 26 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Herr talman! Stämmer de rykten jag har hört om regeringens ambitioner var det inte bara att göra en väldigt låg uppräknings av beloppet utan att helt frysa det. Så det är klart att det har funnits ambitioner hos den nuvarande regeringen att göra ytterligare besparingar på de mest utsatta. Frågan är om det var krafter inom Miljöpartiet eller inom Socialdemokraterna eller om det var Vänsterpartiet som var mest bidragande till att besparingen inte blev så stor utan mindre.

Men under det innevarande året kommer man ändå att göra en besparing på en halv miljard. Det är mycket jämfört med det man basunerar ut som stora satsningar. Och under budgetdebatten i går stod också finansministern här i talarstolen och slog sig för bröstet och sa att det aldrig förr varit så många som klarar sig utan samhällets stöd. Det handlar inte om att

man klarar sig utan. De ansvariga myndigheterna säger att de faktiskt inte vet vad som händer med dem som får sin assistans indragen. Man vet inte om de får sina behov tillgodosedda på något annat sätt.

Men vi vet att detta sparar statskassan en halv miljard bara under 2017 och ytterligare pengar framöver. Vänsterpartiet står bakom den budget som gör att detta är ett faktum, för statskassan men också för de människor som drabbas.

Så jag skulle ändå vilja höra inte bara vad Vänsterpartiet gjort för att se till att det inte blivit andra, ytterligare besparingar, utan vad man gör för denna situation. Vad ställer man för krav på regeringen att faktiskt återkomma här och nu, inte om ett halvår eller om ett eller två år, med något som kanske förbättrar situationen för dem som i dag får sina beslut indragna eller får ett avslag? Vad gör Vänsterpartiet nu?

Anf. 27 MAJ KARLSSON (V) replik:

Herr talman! När det gäller den extrema utvecklingen i fråga om personlig assistans delar jag din oro till 100 procent och anser verkligen att regeringen måste agera kraftfullt – inget snack om det. Men det som är lite lurigt är att detta inte är något som har skett i budgetförhandlingarna. Man har inte sparat genom budgeten, utan det som ligger till grund är till exempel regleringsbrevet. Vi var verkligen drivande för att få det ändrat, så där gjorde vi det vi skulle. Det var ett av skälen.

Sedan har vi domarna som behöver ses över. Detta har vi drivit i flera år, och det kommer vi att fortsätta med. Jag tror att detta är en grunddel i den utveckling vi ser. Precis som du sa började vissa av dem användas efter det att denna regering tillträtt. Detta är verkligen oroväckande, och jag tycker att vi gemensamt ska sätta extremt hård press för att se till att vi får en ordentlig översyn, inte bara av *en* dom utan av helheten, så att vi kan komma till rätta med detta. Om vi på allvar vill värna LSS måste vi också se till att den inte urholkas.

Anf. 28 BENGT ELIASSON (L):

Herr talman! Inledningsvis vill jag säga att jag naturligtvis står bakom samtliga reservationer från Liberalernas sida, men för tids vinnande yrkar jag endast bifall till den gemensamma alliansreservationen 15 under punkten 17.

Herr talman! Den svenska funktionshinderspolitiken har i decennier haft väldigt höga ambitioner. Personer med funktionsnedsättning ska ha goda levnadsvillkor och kunna leva som alla andra. Den har gett frihet åt människor att leva sina liv, inte bara överleva. Denna frihet måste nu, tyvärr, försvaras. Detta samhällskontrakt, som man kan kalla det, med dem som behöver mest stöd för att kunna delta i samhället fullt ut efter sina villkor har varit en överenskommelse mellan samtliga partier i denna kammare och har fungerat sedan slutet av 80-talet.

I går debatterades regeringens vårproposition i denna kammare. Jag vill citera den del av texten som berör detta område med en enda mening: ”Det är viktigt att lagens intentioner värnas.” Denna enda mening tycks beskriva att det samhällskontrakt jag talar om fortfarande gäller.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

Mikael Dahlqvist citerade tidigare sin partikongress, och det är bara att konstatera att det låter väldigt bra. Men frågan är hur det ser ut i verkligheten. Ja, verkligheten är helt annorlunda. Antalet personer med assistansersättning har gått ned för första gången sedan lagen infördes 1994, från 16 152 personer 2015 till 15 931 personer 2016, och i sina prognoser räknar regeringen iskallt med att detta ska fortsätta.

Dessutom stämmer inte Försäkringskassans siffror överens med de siffror som står i vårpropositionen. Försäkringskassans egna siffror och uppföljning är än värre än regeringens siffror.

Men om vi nu håller oss till regeringens siffror: Där ser man en liten minskning, kan tyckas, men då bortser man från att varje ental står för ett liv som satts på undantag. Då är minskningen katastrofal.

På betänkandets 142 A4-sidor tas drygt 70 yrkanden upp. Det är 70 förslag på förändringar och förbättringar från riksdagens samtliga partier. Regeringspartierna väljer att inte ta till sig något enda av dessa. Allt detta sammantaget visar på en politik som faktiskt har havererat – ett samhällskontrakt som nu aktivt brutits av sittande regering.

Den här debatten är intressant och klargörande. Vi har regeringsföreträdare, de personer i riksdagen som är högst ansvariga för just funktionshinderspolitiken, som nu dels medger att de inte är uppdaterade på sin egen myndighets senaste siffror, dels förklarar att regleringsbrevet för 2016 var dåligt och ett misstag men att det hela är förbättrat till 2017. Men 2017 års regleringsbrev innehåller ju exakt samma sak fast med fler ord och något vänligare skrivsätt! Verkligheten har man inte ändrat.

Många är de som vittnar om hur kommuner, landsting och regioner liksom Försäkringskassan systematiskt prövar snålast möjliga tolkningar av regelverken. Man väljer bort, ger avslag och drar ned på antalet insatser. Och man går allt oftare till domstol och driver mål mot våra medborgare. Allt detta gör man faktiskt med regeringens goda minne. Ja, herr talman, man gör till och med det på regeringens uppenbara uppmaning.

Herr talman! Var fjärde svensk uppger att de har någon form av funktionsnedsättning. Personer med funktionsnedsättningar finns i alla åldrar, klasser och yrkesgrupper. De lever i staden och på landet, ensamma och i familjer. De arbetar, studerar, är arbetslösa och sjukpensionärer. De har olika värderingar och intressen – det vill säga: De är precis som alla andra. När man talar om personer med funktionsnedsättning handlar det inte om någon homogen grupp av individer som det är synd om, som står utanför, som ska tas om hand eller som är särskilt utsatt. Det handlar om människor som finns överallt, här och nu, med ambitioner och livsdrömmar. Det är människor med förutsättningar som i vissa avseenden skiljer sig från majoritetens men som är en viktig del av samhällsgemenskapen och har rätt till delaktighet i den.

Funktionshinderspolitiken handlar ytterst om frihet och rätten till delaktighet, om självständighet och självbestämmande. En liberal politik innebär att friheten försvaras. Det handlar om att skapa förutsättningar för att alla ska kunna bli sitt bästa jag också om man har funktionsnedsättningar, tvärt emot regeringens politik, som går ut på att ställa vid sidan, lämna utanför och förminska människor med de största behoven.

Vad jag tror att regeringen inte inser i sin neddragningsiver är att funktionshinderspolitikens delar är kommunicerande kärn. Låt mig ta några ex-

empel. Om landsting och regioner snålar med rehabilitering och hjälpmedel samtidigt som Försäkringskassan tar bort LSS-insatser leder det per automatik till inlåsning och mindre självständighet för de berörda. Någon som hade kunnat arbeta och betala skatt blir i stället beroende av sjukersättning. En annan kanske blir helt beroende av sina föräldrar, sina närstående eller av socialtjänstens hemtjänst. En tredje kan inte vara aktiv och vårda sin hälsa och behöver därför mer sjukvård. En fjärde kommer inte hem från sjukhuset över huvud taget.

Kortsiktiga uteblivna investeringar i människor leder per automatik till högre kostnader på lång sikt. Regeringens politik inom området är tydlig: Systembygget går före den enskilda människans möjlighet till liv. Allt tal om samhällsbygget, att alla ska med, bevarandet av den svenska modellen och trygghet i en ny tid gäller helt uppenbart inte alla. Friheten ska beskäras eller tas bort.

Herr talman! Försäkringskassans egna siffror för 2016 talar ett mycket tydligt språk. Det blir allt svårare att få assistansersättning. Regeringens signalpolitik från hösten 2014 har nu fått sin totala och ganska hänsynslösa effekt. Rekordhöga 79,9 procent av dem som sökte assistansersättning fick avslag under 2016.

Herr talman! Som sagt: På betänkandets 142 A4-sidor tas drygt 70 yrkanden upp – 70 förslag på förändringar och förbättringar från riksdagens alla partier. Regeringspartierna och regeringens stödpartier väljer att inte ta till sig något enda av dem. De har bestämt sig. Den inslagna vägen med neddragningar för utsatta ska fullföljas. Mottot ”trygghet i en ny tid” borde nog när det gäller funktionshinderspolitiken bytas mot ”otrygg i nutid”.

Herr talman! Friheten måste försvaras.
(Applåder)

Anf. 29 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! Det var väldigt starka ord Bengt Eliasson använde i sitt anförande. Han känner precis som jag mycket väl till historien bakom LSS. Detta är en process som har pågått under många år och som även hans föregångare är lika skyldiga till.

Det var först för ett antal månader sedan vi fick siffror på vad rättspraxis enligt Högsta förvaltningsdomstolen innebär. Det innebär att Försäkringskassan måste följa dessa domar.

Du vet mycket väl, Bengt Eliasson, att regeringen inte kan gå in och lägga sig i gällande lagstiftning. Därför är det väl ändå klokt att regeringen nu snabbanalyserar vad konsekvenserna i praktiken innebär och kommer tillbaka här i kammaren i höst med förslag på åtgärder?

Vi är lika oroliga över utvecklingen som du och ditt parti är. Det var först för ett antal veckor sedan vi fick siffrorna. Men påstå inte att detta är en medveten strategi när Försäkringskassan själv säger att man inte är säker på vad utvecklingen beror på!

Min fråga till dig är: Hur anser då Liberalerna att vi borde ha gjort annorlunda? Vi har ju nyligen fått siffror och tar oss an detta och gör en utredning och en analys. Det är väl ändå på det sättet vi måste jobba innan vi vidtar åtgärder?

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

Anf. 30 BENGT ELIASSON (L) replik:

Herr talman! Först vill jag bara kommentera de domar som Mikael Dahlqvist har återkommit till under hela den här debatten. Det är sant att domarna finns där. De kan inte förbises. Men den senaste dom som har fått förödande konsekvenser är från 2012. Av någon outgrundlig anledning implementerades den av Försäkringskassan först 2016. Innan dess ansåg Försäkringskassan att det inte var möjligt att ta den i anspråk, just för att den skulle få för stora konsekvenser. Detta är Försäkringskassans egna citat.

Det här är ett bekymmer. Det betyder att när regeringen öppnar slussportarna i sitt regleringsbrev blir det möjligt att använda sig av domarna för att effektuera politiken. Det är inte rimligt, enligt min mening.

Sedan kommer vi till de andra delarna om att ta ansvar för politiken. Jag tycker att Emma Henriksson har haft väldigt bra repliker i den här talarstolen. Hon visar på möjligheterna för personer som nu får avslag. Allt mer arbete riktas nu in på att beskriva personer inom assistansen som oseriösa och mer eller mindre kriminella. Assistansberättigade målas ut som potentiella fuskare och assistansanordnare som kriminella bidragsberoende. Det är ett problem. Det är nämligen det som gör att man nu kan driva denna politik vidare, där man faktiskt mycket effektivt drar ned i stället för att öka och göra så att fler människor har möjlighet till assistans.

Jag vill ställa en motfråga till Mikael Dahlqvist: Vad gör egentligen Mikael Dahlqvist med sitt fagra tal från partikongressen?

Anf. 31 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik:

Herr talman! För det första vet Liberalernas talesperson i dessa frågor mycket väl att vi inte har en krona i besparing i budgeten när det gäller funktionshindersområdet, utan det avgörs när året är slut och när vi får räkningen för besluten. Det är fortfarande, och kommer att vara, en rättighetslagstiftning. Jag tycker att man ska använda rätt terminologi när man debatterar.

För det andra gillar jag inte dina spekulationer om att regeringen medvetet skulle ge Försäkringskassan direktiv att verkställa domar. Försäkringskassan själv säger att man inte haft resurser eller haft rutiner för att fastställa det här. Sedan blev det olyckligtvis så att det tog ett antal år. Det håller jag med om. Där kanske man måste agera mot myndigheten: Varför har man så lång fördröjning när det gäller domar?

Jag upprepar vad vi avser att göra. Vi avser att återkomma när vi har gjort en noggrann analys av våra myndigheter. Vad innebär detta? Vad får det för konsekvenser? Hamnar någon utanför? Och, i sådana fall, vilka åtgärder bör vidtas?

Jag upprepar detta: Vi har nyligen fått siffrorna från Försäkringskassan. Det är ganska svårt att agera snabbare. Fram till 2016 var detta konstant – det vet du mycket väl, Bengt Eliasson. Min motfråga, som du inte svarar på, ställer jag ännu en gång till dig: Vad anser ni liberaler att vi skulle ha gjort annorlunda utan att ha en analys i botten?

Anf. 32 BENGT ELIASSON (L) replik:

Herr talman! Statsbudgeten bygger på en rad antaganden. Det blev väldigt tydligt i vårpropositionen i går. Budgeten bygger på en neddragning på detta område. Man räknar kallt med minskade utgifter på mellan ½ och

1 miljard på detta område för att få ihop det på sista raden. Det blev väldigt tydligt i går.

Vad ser man för samhällseffekter? Ja, SKL vittnar om en tydlig övervältring på kommunala budgetar just nu inom detta område. På punkt efter punkt – det gäller åtgärd efter åtgärd – vittnar kommuner, landsting och regioner om att kostnader nu i rask takt vältras över på dem i stället. Man kan bortse från kostnaderna och se till personer. Det är personer som ställs åt sidan.

Vad skulle regeringen kunna göra? Ja, självklart har regeringen i sin hand att göra halvhalt i fråga om dessa åtgärder. Man kan omedelbart se till att det bromsas upp för att hinna med att göra en analys. Det var inga problem att på några få månader stänga Öresundsbron och fatta beslut här i riksdagen. Det tog väldigt kort tid, för ett knappt år sedan, att ta fram den lagstiftningen. Vi har tagit fram lagstiftning på väldigt kort tid under höst-riksdagen också.

Men här behöver man ha långsiktiga analyser och en utredning som gör att det i bästa fall finns lagstiftning på plats 2019 för att förändra detta område. Det här är inte rimlig regeringspolitik, Mikael Dahlgqvist. Detta är en neddragning, och det är en kraftig indragning i fråga om människors friheter. Frihet måste försvaras.

Anf. 33 EMMA HENRIKSSON (KD):

Herr talman! Jag ska inte alltid hålla två anföranden om ett och samma betänkande, men det fanns skäl att göra det den här gången. Det framkom nämligen en del saker i debatten som är värda att återkomma till.

Vi har i dag hört regeringens företrädare säga: Nu har vi ändrat regeringsbrevet. Nu kan vi nog se en förbättrad situation. Tydligast från Miljöpartiet hörde vi: Bara ni får se siffrorna från i år kommer ni att se att det här nog har vänt.

Jag passade på att springa ut och ta kontakt med Försäkringskassans statistikenhet för att fråga: Kan ni få fram siffror på hur utvecklingen ser ut i år och på andelen avslag? Jag kunde få ett svar. Det ska sägas att det är med det förbehåll som Försäkringskassan brukar ha. Man brukar ta fram statistiken med tre månaders eftersläpning, för då brukar man veta att den är helt säkerställd. Det är den 19 april i dag. Det är alltså ytterligare några dagar kvar innan det har gått tre månader. Men för januari kan man få fram siffror som möjligen kan komma att ändras något. Under 2016 var det 20 procent som fick detta beviljat. I januari var det 12 procent. Det var 22 procent första halvåret förra året och 18 procent andra halvåret. I januari i år var det 12 procent.

Det är en utveckling som i hög hastighet går åt ett håll. Om jag vore regering skulle jag känna att det är så akut att man ska vidta åtgärder här och nu. Precis som vi hörde i replikskiftet nyss går det att agera snabbt, men det kräver att man har viljan. Frågan är: Har regeringspartierna den viljan, eller blundar man för dessa siffror? Väljer man att låta bli att ta reda på dem för att man inte vill se sanningen i vitögat?
(Applåder)

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

Prot. 2016/17:96
19 april

*Stöd till personer med
funktionsnedsättning*

§ 7 Ny lag om medling i vissa upphovsrättstvister och förenklingar i upphovsrättslagen

Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU18

Ny lag om medling i vissa upphovsrättstvister och förenklingar i upphovsrättslagen (prop. 2016/17:119)
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 15.)

§ 8 Fortsatt gränsöverskridande handel med ursprungsgarantier för el

Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU19

Fortsatt gränsöverskridande handel med ursprungsgarantier för el (prop. 2016/17:124)
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 15.)

§ 9 Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg

Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU15

Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg (prop. 2016/17:135)
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 15.)

Yrkestrafik och taxi

§ 10 Yrkestrafik och taxi

Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU13

Yrkestrafik och taxi
föredrogs.

Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! Jag ska börja med att yrka bifall till reservation nr 1. Detta betänkande handlar om yrkestrafik och taxi. Det handlar i mångt och mycket om vilka villkor vi ska ha för olika företag. Det gäller olika företag inom åkerinäringen och yrkestrafiknäringen men faktiskt också olika transportslag. Inom samarbetsregeringen ser vi nämligen yrkestrafiken i ett större perspektiv.

Självklart handlar det om att varor och gods ska komma fram effektivt. Man ska tillgodose näringslivets behov och samhällets grundläggande funktioner. Men det ska också göras inom de ramar som naturen ger. Så är

det tyvärr inte riktigt i dag, för vi är kraftigt beroende av importerad fossil olja, som påverkar klimatet negativt. Då vill vi se regler för de olika transportslagen som gör att man använder så lite energi man behöver för att få fram de transporter som behövs. Då behövs det andra regler än vad som finns nu.

Men det som har varit kärnan i diskussionen i fråga om detta betänkan- de är: Ger vi de åkerier som finns rättvisa villkor? Denna regering började i hög hastighet med att ta itu med de frågor som delvis var beredda under den förra regeringens tid men som inte lett till konkreta förslag. Anna Johansson tog som minister ganska snabbt itu med de frågorna. Folk vet att jag inte drar mig för att ge kritik när den är berättigad. Men jag tycker verkligen inte att regeringen i detta sammanhang förtjänar någon kritik för att inte göra saker – tvärtom. När det gäller klampning och andra regler har de utredningar som behövs för att man ska kunna genomföra lagänd- ringar genomförts eller så håller de på att genomföras. Därför står jag verkligen bakom reservationen. Man får ju invänta beredningen för att veta vad man gör när man lägger fram förslag.

Det handlar om flera olika aspekter, bland annat ett EU-arbete. Åkeri- näringen är ju i hög grad internationell. Vi har åkerier från andra länder som kör i Sverige, och svenska åkerier kör i andra länder. Ska vi få ordning på det här måste vi arbeta i takt med och påverka EU-systemet i positiv riktning. Där förväntas, förhoppningsvis, ett paket senare i år som kan göra att man får upp verksamheten på det här området till en mer rättvis och konkurrenskraftig situation.

Det handlar också om kör- och vilotider, och i ljuset av de trafikolyckor som har skett det senaste halvåret och den senaste månaden tycker jag lite grann att man ska besinna att det finns flera olika skäl till att det finns regler kring kör- och vilotider. Dels handlar det om rimliga arbetsvillkor för lastbilschaufförer, dels handlar det också om trafiksäkerhet för alla oss som befinner oss ute i vägsystemet. Man ska ha en effektiv tillsyn av detta så att ingen fuskar och låter chaufförer arbeta när de egentligen är för trötta för att kunna köra på ett säkert sätt. Det är A och O för att vi ska kunna förena en sund åkeriverksamhet med trafiksäkerhetsregler.

Det handlar om beställaransvar, och där konstaterar Transportstyrelsen i den utredning de gör på uppdrag av regeringen att inte ett enda ärende har lagförts mellan den 1 oktober 2012 och 2015 – inte ett enda ärende. Detta tycker jag visar på ett område som vi verkligen har anledning att ta itu med, för när man är ute och debatterar de här frågorna får man ofta höra att jamen, vi har skrivit in det och det och det i kontraktet om upphandling av transporter! Och det låter ju bra. Men då man kan ställa frågan: Kon- trollerar ni att de här reglerna efterlevs?

Den saken är det tyvärr väldigt dåligt beställt med. I vilken utsträck- ning har de rättsvårdande myndigheterna möjlighet att följa upp och lag- föra dem som bryter mot ansvaret? Det är förmodligen alldeles för lite.

Därför tycker jag att det är väldigt intressanta förslag som Sveriges Åkeriföretag själva har lagt fram när det gäller hur vi skulle kunna skärpa kraven på beställaransvaret och se till att de som inte sköter sig där verk- ligen kan bli lagförda och fällda så att vi kan få upp kvaliteten i själva det ansvar som man faktiskt har när man beställer en transport.

Då är det också rimligt att vi lyfter upp frågan om hur det här ska kon- trolleras. Att bara kräva mer lag utan att ha sanktioner och möjligheter att

följa upp det hela är ett slag rakt ut i luften. Därför undrar jag hur allianspartierna har tänkt, för det förslag till vägslitageskatt som har utretts och som bereds i Regeringskansliet tar ju fasta på den kritik som har funnits över att vi i dag har väldigt lite information om vad som faktiskt sker ute på vägarna.

Vi skriver i vårt betänkande om hur det fungerar i Tyskland, där man har en maut. Där är det självklart att man har ett register för alla som kör i vägsystemet. Det registret används inte bara för själva avgiftsupptaget, utan det är också ett sätt att förebygga lagbrott och att kunna lagföra dem som bryter mot reglerna. På alla de träffar som jag genom åren har haft med Åklagarmyndigheten, Transportstyrelsen och andra som har att övervaka att det fungerar på vägarna efterlyser man ett motsvarande register där de som kör kan anmäla sin transport och där man också har möjlighet att följa upp och sätta dit dem som inte sköter sig. De som har rent mjöl i påsen har ju inga problem med detta.

Det här är ett av syftena med att införa en vägslitageskatt. Det är inte huvudsyftet, men det är ett av syftena med att göra det. Detta motsätter ni er från allianssidan, och jag ser inte i era förslag att det finns någon som helst motsvarande funktion. Men om man ska kunna lagföra någon måste man ju veta att denne finns och är registrerad någonstans.

I det här betänkandet behandlar vi också taxi. Taxi är en verksamhet som har fått en förnyad aktualitet i samband med att vi diskuterar delningsekonomi. Begreppet ”delningsekonomi” har väl uppkommit framför allt av miljö- och klimatomständigheter. Det duger inte att vi använder en stor mängd jungfruliga råvaror och förnybara resurser i betydligt större omfattning än vad nyproduktion kan ske i naturen, utan vi måste helt enkelt bli mycket bättre på att leva inom de villkor som en långsiktig och ekologiskt hållbar utveckling ställer.

Taxi är en oväntad, eller en inte tillräckligt uppmärksamman, företeelse som passar perfekt inom definitionen av delningsekonomi, framför allt när det gäller städer. I städer rullar bilarna kanske 3–5 procent av den tid som de finns i staden. Resten av tiden står de stilla. Ur utsläppssynpunkt kan man ju tycka att det är bra att de här bilarna står stilla, men de tar upp plats och tar upp resurser vid tillverkning och skrotning, och en stor del av de transporter som sker med privata bilar skulle med fördel kunna ske med delade bilar i stället, det vill säga i formen för taxi.

Men då måste taxinäringen också få värdiga villkor. I utskottet har vi flera gånger fått ta till oss information om att det i dag är alldeles för lätt med svarttaxi. Man fuskar och kanske kör lite svart och lite vitt. Konkurrenssituationen är inte alls tillfyllest, utan här behövs det både skärpta regler och framför allt bättre tillsyn och sanktioner så att taxi kan vara något som man med gott samvete kan rekommendera människor att ha som alternativ till den privata bilen.

När det gäller de grundläggande frågorna om rättvisa och ordning och reda på vägarna finns det kanske inte en total samsyn, men det finns ett gemensamt intresse i utskottet över blockgränserna. Det visades av hur utskottet tog emot de förslag som regeringen levererade under sitt första år, för vi var ju överens om att klampning och annat var steg i rätt riktning.

Men var och en som har bevittnat hur det fungerar ute på vägarna nu måste ju inse att vi måste gå längre. Vi kan inte vara nöjda, och vi kan inte lösa saker väldigt enkelt genom att säga att vi måste ha fler poliser, för

poliser har faktiskt fler arbetsuppgifter än att bevaka säkerheten på våra vägar. Det ska de självklart göra, men det finns ju många andra angelägna uppgifter för poliser.

Ska de då på ett bra sätt kunna se till att den lagstiftning som finns efterlevs och att det fungerar med de rättsvårdande myndigheterna behöver man ha hjälp av register och alla de andra förslag som nu utreds på regeringens initiativ och som jag förväntar mig att regeringen återkommer med till kammaren.

Anf. 35 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! I dag debatterar vi yrkestrafik och taxi. Det finns väldigt många viktiga frågor på det området, men jag kommer mest att koncentrera mig på vår reservation. Förra gången jag stod här i talarstolen fick jag ett påpekande av talmannen att jag hade överskridit min tid med 67 procent. Det kommer inte att vara min ambition i dag.

Herr talman! När jag såg att Alliansen lyfte fram konkurrenskraften inom åkerinäringen blev jag väldigt intresserad och faktiskt lite glad över att vi kanske skulle kunna hitta ett område där vi kan enas och nå framgång. Konkurrenskraften är ju viktig för att man ska kunna investera i åkerinäringen. Man ska kunna investera i nya lastbilar, och man ska kunna starta nya företag. Det är jätteviktigt med konkurrensen.

Därför läste jag deras motion, om och om igen.

I motionstexten verkar det som att det inte finns någon anställd. Man skulle kunna tro att vi i Sverige har självkörande lastbilar, för det står ingenting om någon anställd i åkerinäringen. Det finns inte en rad i motionen från Alliansen om yrkeschaufförer, inte en enda rad om de 61 000 medlemmarna i Transportarbetareförbundet. Däremot finns det fyra meningar om en lastbil som kör uppe i Överkalix. Men det finns inte en enda mening, ett enda ord i er motion om de 61 000 medlemmar i Transportarbetareförbundet som utgör yrkestrafiken.

Alliansen och Sverigedemokraterna har ett yrkande i en konkurrenskraftsfråga där jag trodde att vi skulle kunna enas och hitta en bra lösning. Men de pratar enbart om lastbilar och inte om dem som kör. Självkörande lastbilar existerar inte på svenska vägar. Fortfarande är det ju någon som sitter bakom ratten och kör, vill jag upplysa er om.

Herr ålderspresident! Som Karin Svensson Smith nämnde i sitt anförande fattade vi beslut om cabotageregler och regler om klampning så fort vår regering tillträdde. Men dessa regler togs fram i EU i oktober 2009. Tidigare var det lite flummigt när det gällde tillämpningen av cabotage-reglerna. Därför tog man fram ett regelverk som i korta drag innebär att om man kommer med en internationell transport till en medlemsstat har man rätt att vistas där i sju dagar och ta tre körningar. I artikel 16 i den så kallade godsförordningen står det att medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för dem som bryter mot förordningen och vidta åtgärder så att dessa bestämmelser följs.

Detta var i oktober 2009. Det tog alltså fem år utan att det hände så mycket, trots att utskottet under 2011/2012 hade tagit initiativ till att utreda hur bestämmelserna påverkar. Och trots att vi hade ett tillkännagivande riksdagsåret 2013/2014 om cabotage hände det inte så mycket. Men, herr ålderspresident, när vi socialdemokrater tillsammans med Miljöpartiet, samarbetsregeringen, kom till makten tog vi direkt tag i detta. I november

2014 hade vi en debatt här kring en proposition om cabotage och klampning, som regeringen Reinfeldt förberedde i sista stund och som beslutades och genomfördes.

Direkt i oktober 2015 gav regeringen ett direktiv till Transportstyrelsen att utreda hur detta regelverk efterföljs och vilken verkan det har. Man gav inte direktiv bara vad gällde cabotage och klampning, utan man gav Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med polisen och Tullverket följa upp hur reglerna påverkar yrkestrafiken och att bland annat utreda längre tid för klampning än 24 timmar, kör- och vilotider, kombitransporter och beställaransvaret.

Det är lite sorgligt att man har den här reservationen i dag och inte kan avvakta ett par veckor, till den 1 maj, och se vilka slutsatser utredningen kommer fram till och utifrån detta ta nästa steg gemensamt i utskottet för att säkerställa konkurrenskraften och villkoren för både företagen och de anställda inom åkerinäringen. Men tyvärr väljer Alliansen, ungefär som när det gällde upphandlingen av taxibolag i offentlig sektor som innebär att taxichaufförer här i Stockholm får 27 kronor i timmen, en annan linje och inte ett samarbete med oss för att gemensamt säkerställa en konkurrenskraft i åkerinäringen och taxinäringen. Det är något som vi hela tiden har eftersträvat sedan vi tillträdde.

Vi väntade inte i fem år, utan vi tog direkt tag i detta och har genomfört åtgärd efter åtgärd. Och vi är villiga, herr ålderspresident, att fortsätta att samarbeta över blockgränsen för att säkerställa konkurrenskraften inom åkerinäringen.

(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson, Rikard Larsson, Teres Lindberg, Pia Nilsson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 36 JIMMY STÅHL (SD):

Herr ålderspresident! Vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservationerna 3 och 6.

En gång i tiden var Sverige en ledande sjöfartsnation. Vi hade en stor handelsflotta som idkade handel i alla världens hörn. I dag har vi inte många fartyg kvar med svensk flagg. Det görs få, taffliga försök att få igång svensk sjöfart.

Svensk sjöfart är inte imponerande i dag. Det måste ges fler stimulanser och möjligheter för att få ned kostnaderna på en internationell marknad, annars kommer vi inte att ha mer än en handfull svenska fartyg kvar.

Ska vi göra samma misstag med de svenska åkerierna som vi har gjort med den svenska sjöfarten? Nu kan man inte flagga ut lastbilar, men visst kan man göra så att det blir olönsamt för svenska åkerier att idka verksamhet.

Vi sverigedemokrater vill att svenska åkare ska kunna bedriva verksamhet med sund konkurrens. Det har länge varit hård konkurrens inom åkeribranschen, och vi måste vidta åtgärder.

Det finns regler om cabotagetrafik, men reglerna åsidosätts ofta. Vi har klampning, men det är i max 24 timmar och är många gånger totalt verkningsslöst. Vi har också en sanktionsavgift som är ganska tuff och som sträcker sig upp till 40 000 kronor.

Vi sverigedemokrater vill gå längre för att se till att det blir sjysta villkor inom åkerinäringen. Vi kan titta på en utredning som gjorts om vägsli-tageskatten där utländska åkare i sin självdeklaration ska skriva upp hur mycket de har kört på svenska vägar. Är det troligt att detta kommer att efterföljas över huvud taget? Det är ju trams. Det är klart som tusan att folk fuskar så mycket de kan. Vi måste ha regler som gör att det efterföljs. Vi måste se till att de svenska åkarna har en chans på sin egen inhemska marknad.

När det gäller BK4-vägar för 74 ton finns en utredning där man slänger ut ett litet kluster av vägar som dessa tunga fordon får trafikera. Det är så få sträckor att det är totalt meningslöst för många åkare att över huvud taget investera i fordon som kan transportera dessa tyngre laster. Vi ska inte vara naiva och tro att det enbart är långväga transporter som är berörda. Det handlar om allt från flyttfirmor till grusbilar och naturligtvis om längre transporter. Vi måste göra rätt, och vi måste göra det nu.

Hur kan man ha koll på efterlevnaden av regler när det gäller cabotage-traffic? Det ryktas om att två till två och ett halvt tusen fordon aldrig ens lämnar Sverige med utländsk registreringsskyltning. Vi sverigedemokrater har motionerat om att införa något som liknar det tyska systemet Maut fast inte kopiera det rakt av.

Vi vill, precis som Karin Svensson Smith sa, ha koll på trafiken i Sverige. Vi vill ha kontroll men inte införa betungande skatteregler och annat för de svenska åkarna. Vi vill att åkare som kommer in placerar ett GPS-positioneringssystem så att man ser att reglerna efterföljs och att de utför de transporter som de lagligen får.

Angående klampning, som Jasenko Omanovic tog upp, har vi definitivt varit med och drivit igenom denna fråga. Vad jag förstår hade Trafikverket, när vi frågade dem om klampning, ingen ambition – i alla fall inte generaldirektören – att utöka klampningen över 24 timmar. Jag hoppas att jag har jättefel.

Det är viktigt att man är kraftfull och talar om att vi måste kunna klampa de fordon som fuskar, så länge det behövs. Om det räcker med 24 timmar är det jättebra, likaså om det räcker med en timme. Om sanktionsavgifterna inte betalas måste vi kunna kvarhålla fordonen till dess att avgifterna är betalda.

Vi måste också ha en trafikpolis som kan sina tunga fordon och som vet hur de ska vara lastsäkrade. Vi måste ha en trafiksäker miljö. Tunga fordon kan vara farliga. Vi vet att många åkare har svårt för det svenska språket. De vet inte vart de ska ta vägen, och kommunikationssvårigheterna är ofta stora. Många utländska åkare kan naturligtvis klara av detta, och då är det inga större problem.

Det är viktigt att vi försöker göra vad vi kan för att rädda svenska åkeriföretag. Om man dessutom, som jag inledningsvis pratade om, kunde få transporterna att ske till sjöss och om man kunde dela på dem hade det varit en enorm miljövinst.

Som sagt måste vi få till sjysta villkor. Vi måste kunna se till att reglerna efterlevs. Vi måste också kunna ha sanktioner mot dem som begår brott.

I detta anförande instämde Tony Wiklander (SD).

Anf. 37 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr ålderspresident! I dag diskuterar vi yrkesmässig trafik. Jag tänker fokusera på den landsvägsbundna trafiken i mitt inlägg, men politikområdet omfattar självfallet samtliga transportslag.

Åkerinäringen, oavsett vilka uttryck den tar sig – till lands, på räls, till sjöss eller med flyg – är av utomordentligt stor betydelse för hela det svenska samhället och dess funktion. Den är själva blodomloppet för näringsliv, företagsamhet och jobb. Enbart åkerinäringen omsatte så mycket som 4 procent av den svenska bruttonationalprodukten för ett par år sedan. Det är en betydande ekonomisk verksamhet.

Givet åkerinäringens betydelse, om vi fokuserar på den, kan vi, precis som många talare har berört, konstatera att den svenska åkerinäringen och de svenska åkeriföretagen i dag har svårt att hävda sig i en internationell konkurrens där lönerna men kanske framför allt regelefterlevnaden många gånger är lägre än vad vi förutsätter att den ska vara i vårt land och i ett civiliserat land.

De lagändringar som Centerpartiet och Alliansen banade väg för och som blev verklighet under 2015 – klampning och mer effektiva verktyg i kampen mot oseriöst företagande – var betydelsefulla och steg i rätt riktning för att främja konkurrens på lika villkor.

Vi kan dock konstatera att det fortfarande finns betydande och återstående problem inom vägtransportområdet som innebär att den svenska åkerinäringens konkurrenskraft fortsätter att försvagas. Detta hävdas ofta och återkommande av näringen själv, men det stannar inte där. Även Skatteverket bekräftar i en rapport från 2015 att andelen företag på en generell nivå i landet i minskande omfattning upplever att de är utsatta för konkurrens från företag som skattefuskar. När det gäller transportbranschen upplever man dock det motsatta: Där ökar trycket, och konkurrenssituationen förvärras på grund av att det fuskas med avgifter och skatter. Åkerinäringen som näringslivsgren i vårt land avviker alltså kraftigt från andra näringslivsdelar.

Andra rapporter om åkeriverksamheten i Sverige bekräftar bilden av en näring som pressas hårt och där vi riskerar en situation som kan beskrivas som att oseriösa företagsformer konkurrerar ut företag som vill göra rätt för sig.

I sammanhanget och resonemanget om svenska åkeriföretags konkurrenskraft finns det skäl att nämna den utredning om en avståndsbaserad vägslitageavgift eller kilometerskatt som Finansdepartementet har beställt och fick sig presenterad i februari i år. I en del sammanhang finns en felaktig uppfattning, nämligen att finansministern har skrotat utredningens förslag, men så är det inte alls. Inom Finansdepartementet och Regeringskansliet pågår ett arbete med att revidera förslaget i syfte att presentera det på nytt. Detta bekräftades för en stund sedan av trafikutskottets ordförande Karin Svensson Smith.

Herr ålderspresident! Jag är helt övertygad om att det i branschen och i svenskt näringsliv finns ett utomordentligt stort intresse för och stor efterfrågan på information om under vilka former kilometerskatten kommer att presenteras på nytt av den svenska regeringen.

Jag tycker att företrädare för regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet, som med stöd av Vänsterpartiet har lagt fram en budget, här och nu kan beskriva med vilken ambition och på vilket sätt förslaget om en avståndsbaserad vägslitageavgift i Sverige kommer att presenteras. Jag har svårt att tro att förberedelserna för detta sker utan kontakt med regeringspartiernas företrädare i riksdagens trafikutskott. Vilken nivå får kilometerskatten? När avser regeringen att införa den?

Karin Svensson Smith nämnde i sitt anförande att man argumenterade för en kilometerskatt utifrån ett ordning-och-reda-perspektiv. Jag tycker att det vore värt att få det utvecklat på vilket sätt ordning och reda uppstår med hjälp av en kilometerskatt på nivån 15, 16, 20 eller möjligen 24 kronor per mil som en ytterligare belastning på svensk åkerinäring.

Jasenko Omanovic hade ett långt inlägg, men han berörde inte på något vis en av de kanske viktigaste konkurrensförutsättningarna för svensk åkerinäring. Vad avser regeringen att göra med det reviderade förslaget till kilometerskatt man avser att komma med? När kommer det? På vilken nivå kommer kilometerskatten att ligga? Jag tycker att ledamöterna Karin Svensson Smith och Jasenko Omanovic ska tillfället i akt att här och nu redovisa detta.

Herr ålderspresident! En majoritet i trafikutskottet och även här i kammaren, mot vilken S, MP och V har reserverat sig, anser att den nuvarande situationen inom åkeribranschen är mycket otillfredsställande och att det behövs ytterligare insatser och åtgärder för att stärka branschen. Denna uppfattning stärktes hos oss i samband med att företrädare för Transportstyrelsen besökte trafikutskottet i mars i år.

Förekomsten av olaga yrkesmässig trafik på vägarna gör att villkoren skiljer sig åt för olika företag inom branschen och bidrar just till att skapa en osund och närmast omöjlig konkurrenssituation. Därför är det viktigt att de som bedriver olaga yrkesmässig trafik kan upptäckas vid kontroller och självklart bli lagförda för sina brott.

Mot bakgrund av åkerinäringens stora betydelse för att koppla ihop och försörja Sverige med varor och resurser anser alltså en majoritet i kammaren och i utskottet att det nu behövs ett mer kraftfullt och samlat grepp i fråga om att skapa förutsättningar för konkurrens på lika villkor. Av den orsaken riktar alltså en riksdagsmajoritet ett tillkännagivande till regeringen i detta betänkande, mot vilket S, MP och V reserverar sig, om att det behövs en utredning för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Herr ålderspresident! Jag vill tillägga att det klokaste som regeringen skulle kunna göra just nu vore att sätta fart på en sådan utredning och samtidigt meddela att man skrotar ambitionerna om att införa en avståndsbaserad vägslitageavgift som enbart skulle förvärra situationen för en redan utsatt bransch.

Avslutningsvis ska jag ta upp beställaransvaret. En transport av gods åker självklart inte runt utan att någon har beställt transporten. Någon, en köpare av transporten, har beställt och betalat för den. För speditörer och fraktköpare är det inte sällan uppenbart att de fraktpriser som betalas inte kan ge täckning för åkeriernas kostnader om frakterna ska utföras på ett seriöst och lagligt sätt avseende löner, körtidsregler, skatter och avgifter.

Vi har en lagstiftning för detta. Det finns en lagstiftning om ett beställaransvar, som innebär att det som beställs ska gå att utföra på ett lagligt

sätt. Men erfarenheten visar att något ansvar aldrig utkrävs i praktiken av åklagare och domstol.

Även om jag och Centerpartiet anser att branschen i första hand bör bidra till en självsanering kan vi konstatera att det också behövs mycket tydligare regler och ett ansvarsutkrävande från den som beställer en transport som ett sätt att komma till rätta med den osunda konkurrensen.

Herr ålderspresident! Jag står självklart bakom Centerpartiets reservationer i betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 6.

(Applåder)

I detta anförande instämde Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (alla M) samt Robert Halef (KD).

Anf. 38 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr ålderspresident! Jag tackar Anders Åkesson för ett bra anförande. I er motion som handlar om yrkestrafik nämner ni inte ens någon som jobbar inom branschen. Det var ett misstag. I ditt anförande nu, Anders Åkesson, har jag återigen hört dig tala om avståndsbasead skatt och andra saker. Men jag hör ingenting om att du tycker att de 61 000 medlemmarna i Transportarbetareförbundet också är utsatta för en illojal konkurrens. Denna skickliga yrkeskårs överlevnad är på något sätt också hotad. Jag hör inte något om detta i ditt anförande. Det handlar mycket om skatter.

När det gäller konkurrensfördelar finns det faktiskt två delar i detta. Det är åkerinäringen och de anställda inom åkerinäringen. Detta är en helhet för oss socialdemokrater. Det går inte att plocka in bara en sida, utan vi måste faktiskt se på helheten. Men ni blundar för en stor del av detta. Fortfarande har vi inga självkörande lastbilar i Sverige. Någon måste sitta bakom ratten. Har ni någon plan? Kan ni sträcka ut en hand till oss när det gäller att på något sätt säkra villkoren för dem som sitter bakom ratten och kör lastbilar i detta land?

Anf. 39 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr ålderspresident! Jag tror att det för var och en, men möjligen inte för Jasenko Omanovic, framgår att med begreppet yrkestrafik avses hela industrigrenen – fordon, industri och självklart de anställda. Om det hade varit näringsutskottet som hade debatterat och man hade använt begreppet fordonsindustri hade man självklart i detta sammanhang avsett både den anställda på golvet i Torslanda eller någon annanstans och strukturen Volvo AB. Jag tror att det är uppenbart för var och en att det är detta som vi avser och ingenting annat.

Men passa nu på, Jasenko Omanovic, att ge besked om det som är viktigt också för svenskt näringsliv i dess helhet och i all synnerhet för konkurrensförutsättningar och andra förutsättningar för svensk åkerinäring. När och på vilket sätt avser den svenska regeringen, som Jasenko Omanovic företräder i Sveriges riksdag och som består av socialdemokrater och miljöpartister och som lägger fram budgetar med stöd av Vänsterpartiet, att återkomma med förslaget avseende en kilometerskatt eller en avståndsbasead vägslitageavgift? Det är vi ytterst spända på att få ett besked om.

Anf. 40 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr ålderspresident! Jag vill komplettera det som jag har sagt. Anders Åkesson säger att det är självklart att näringen består av olika delar, där de anställda inom denna näring är en del. Ni har fyra passusar i er motion, men ni nämner inte på något område någon som jobbar i denna näring. Det är en gemensam motion från alla partier på er sida, och den stöds av Sverigedemokraterna. Men där nämns inte en enda gång de anställda inom näringen.

Det finns som sagt en lastbil som nämns, och 74 ton nämns. Det finns en del vettiga saker vi har beslutat om, till exempel 74 ton. Det finns alltså en hel del vettigt, men det är inte helheten. Ni måste förstå att det finns en helhet. En lastbil rullar inte av sig själv; det finns en chaufför som sitter bakom ratten. Ni måste förstå att den delen också är viktig för näringen. Eller är det bara när man talar om lönekostnader och sociala avgifter som ni upptäcker att det finns en chaufför? Jag tycker faktiskt, herr ålderspresident, att man bör tala även om det.

Nu har jag bara 18 sekunders talartid kvar, men jag vill säga att det just nu inte finns något färdigt när det gäller vägsplitageskatten. Men vi kommer att jobba med konkurrensfördelar och allt som går när det gäller att öka konkurrensfördelar för åkerinäringen.

Anf. 41 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr ålderspresident! Jag noterar att av de två minuter som disponerades för en replik användes 16 sekunder åt att inte svara på den fråga jag ställde om när och på vilket sätt den svenska regeringen avser att presentera ett omarbetat förslag på kilometerskatt. Det är ett förslag som saknar majoritet i denna kammare och som, om det infördes, skulle utgöra ett dramatiskt hot som ytterligare försvårar förutsättningarna för svensk åkerinäring och dem som där är anställda.

I det tillkännagivande som en majoritet i utskottet har lagt fram ett förslag om, mot vilket Socialdemokraterna och Omanovic har reserverat sig, kräver vi en statlig utredning för att ytterligare förbättra och ge förutsättningar för den svenska åkerinäringen. Där nämner vi löner, löneläge, skatter och avgifter. Det är klart att det avser *hela* näringen. Det gäller 60 000–80 000 chaufförer och alla åkerier i olika strukturer.

Se till att utredningen kommer på plats! Se till att lyssna på riksdagsmajoriteten. Skrota kilometerskatten! Genomför utredningen så att vi med alla tillgängliga medel förbättrar och säkrar konkurrensförutsättningar för svensk åkerinäring. Det är bra för de anställda i åkerinäringen, och det är bra för själva näringen. Men det är framför allt bra för svenskt näringsliv i dess helhet och alla jobb det omfattar – och för svensk välfärd.

Det är det goda råd jag vill ge den nuvarande regeringen: Lyssna på riksdagsmajoriteten, och gör som den säger!

Anf. 42 EMMA WALLRUP (V):

Herr ålderspresident! När det gäller villkoren i åkerinäringen har flera viktiga lagändringar redan gjorts i syfte att förbättra regelefterlevnaden och främja konkurrens på lika villkor för de svenska åkeriföretagen.

Bland annat har Transportstyrelsen nu i uppdrag att följa upp genomförda reformer när det gäller cabotagetransporter och åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Det ingår också i uppdraget att utreda om man ska

kunna förlänga hindrandet av fortsatt färd under längre tid än 24 timmar, vilket efterfrågas. Det finns alltså utredningar på gång. Man ska även titta på om man kan tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotiderna, och jag hoppas att man balanserar detta utifrån trafiksäkerhet och att de som kör lastbilarna faktiskt får den vilotid de behöver.

Vi kommer också att se över kombinerade transporter. Kombidirektivet har ju varit en smitväg för cabotagettransporterna, så att säga, som har orsakat stora problem för den svenska åkerinäringen. Mycket är alltså på gång, och det kommer som vi har hört tidigare i debatten att slutredovisas den 1 maj. Vi avvaktar därför utredningen och ser sedan vad vi kommer att vilja driva vidare.

Det har ju varit mycket problem inom åkerinäringen, på många sätt, och Skatteverket publicerade nyligen en rapport om att myndigheten fångat upp problem med skatteundandragande inom transportbranschen. Det fuskas på en lång rad olika sätt, och vi behöver vidta starka åtgärder för att komma till rätta med problemen.

Grunden är ju EU-politiken – att vi har avreglerat, släppt arbetsrätten och låtit marknaden ta för stort utrymme. Det är företagens lekstuga, skulle jag faktiskt vilja säga, även om de nog ser det som att de bara vill få större vinster. Faktum är dock att de rika har blivit så pass mycket rikare att till och med ekonomer påtalar att detta är ett problem. Nu ser vi hur man dumpar arbetsförhållanden inom många branscher på transportområdet; både åkerinäringen och taxinäringen är fruktansvärt hårt drabbade.

Detta är lite grann i sista ledet – man vill ju som producent sälja sina varor billigt, och då är transporter en viktig del att pressa priserna i. Det är alltså en naturlig mekanism, som lätt uppstår om vi släpper marknadskrafterna fria och inte har sunda regleringar för arbetstagarna. Då mister vi just balansen mellan arbetstagare och arbetsgivare, vilket faktiskt slår tillbaka på själva produktionen. Det drabbar alla, och det drabbar trafiksäkerheten.

I båda blocken kämpar vi nu lite grann för att styra upp åkerinäringen, men vi ska ändå ha i minnet att grunden till det hela är en avreglerad bransch – att man har släppt regleringen för arbetsvillkor genom inträdet i Europaunionen.

Vi i Vänsterpartiet är glada över det som ligger på bordet och det som utreds, men vi skulle också vilja gå längre när det gäller åkerinäringen.

Vi har många gånger framfört i debatten att vi skulle vilja införa den holländska modellen, där man har kommit en bra bit på vägen när det gäller att höja löner, förbättra arbetsvillkor och få in kollektivavtal i åkerinäringen. Det handlar om att reglera F-skattsedlar så att man inte kan ha bara en uppdragsgivare. Inom många branscher, inte bara inom åkerinäringen, är det ett sätt som används för att frångå krav på kollektivavtal. Detta är alltså en åtgärd vi tror att vi skulle kunna vinna många segrar på när det gäller den urholkning av arbetsrätten som vi ser på många områden.

Vi vill också se över taxibranschen. Även det är en bransch där Sverige har gått längst med avregleringar. Det är väldigt märkligt – först var Sverige i fronten i hela världen när det gäller jämlikhet, och en förebild som världen kunde titta på, och helt plötsligt har Sverige avreglerat mest när det gäller till exempel taxibranschen och vinster i välfärden. Det är bara Pinochet och Sverige som tillåter vinster i skolverksamhet och så vidare.

Det är alltså ett konstigt läge, men nu har vi hamnat här och måste styra upp det.

Vi kommer att följa vad som händer inom taxibranschen. Det är en bra åtgärd att vi har infört prisuppgift före, det vill säga att kunden ska få veta hur dyrt det kommer att bli när man reser med taxi om priset överstiger 500 kronor, men vi kommer säkert att behöva göra mer framöver. Vi har nämligen sett att arbetsmiljön för förare inom taxibranschen har blivit väldigt tuff. Många sliter ut sig, och vi har hört om hjärtproblem och många andra historier. Det är nämligen en bransch som på vissa platser i Sverige, särskilt storstäderna, lider eftersom villkoren har dumpats så pass mycket.

Detta drabbar även färdtjänstresenärer, som är beroende av just taxi. Det är människor som är sårbara – funktionshindrade och människor som kanske har till exempel autism – och som har drabbats av att vi har dumpat villkoren inom denna bransch. De drabbas av oerhörd stress när de får vänta på sin färdtjänst och aldrig vet om den ska komma eller inte, eller när den krånglar på olika sätt.

De finns alltså en lång rad saker vi behöver ta tag i. Vänsterpartiet har också lämnat en motion om att färdtjänstresenärer ska få bättre ersättning när det inte funkar som ett första steg. Vi kommer dock att följa upp detta vidare.

Jag yrkar bifall till reservation 1.

Anf. 43 NINA LUNDSTRÖM (L):

Herr ålderspresident! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 7, men jag står naturligtvis bakom alla förslag där Liberalerna står med.

Herr ålderspresident! Åkerinäringen har en mycket stor betydelse för svensk ekonomi. Det har nämnts att åkerinäringen motsvarar 4 procent av bnp, och det är en väldigt viktig sektor.

Trots dess betydelse för bnp kan utskottet konstatera att den svenska åkerinäringen har svårt att hävda sig i internationell konkurrens. Utskottets majoritet har föreslagit ett tillkännagivande om att det behövs ytterligare åtgärder för att stärka åkerinäringens konkurrenskraft.

Det blir intressant att här i debatten höra var skiljelinjerna går i utskottet. Vi har hört diskussionen om den föreslagna vägslitageskatten. Vi kan i dag inte riktigt få svar på när den kommer och vad den innehåller.

En annan fråga som har nämnts i debatten rör de 74 ton tunga fordonen. Där har det också rått oenighet i utskottet. Denna fråga handlar också om konkurrenskraft och möjligheter för näringarna att verka.

Mot detta tillkännagivande har Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet reserverat sig, och det är lite intressant på vilken grund man har gjort det.

Herr ålderspresident! De lagändringar som genomfördes under 2015 i syfte att bidra till en bättre regelfterlevnad inom yrkestrafiken är betydelsefulla och ett steg i rätt riktning.

Utskottet ser även positivt på att Transportstyrelsen den 1 oktober fick i uppdrag att följa upp genomförda reformer. Man utreder bland annat cabotagetransporter, åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Det handlar även om huruvida den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen.

Det är positivt att Transportstyrelsen vid genomförandet av uppdraget har fått direktiv att samråda med Polismyndigheten, Tullverket och Kommerskollegium samt berörda branschföreträdare och arbetsmarknadens parter. Det kommer att komma en slutredovisning.

Utskottet kan samtidigt konstatera att det finns betydande problem inom vägtransportområdet som medför att den svenska åkerinäringens konkurrenskraft försvagas.

Skatteverket har i en rapport uppmärksammat att andelen företag som upplever att de är utsatta för konkurrens från företag som skattefuskar har minskat mellan 2007 och 2013 i alla branscher utom transportbranschen.

När det gäller den svenska åkerinäringens konkurrenskraft noterar utskottet att Vägslitagekommittén i februari 2017 presenterade en utredning om avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar.

Här är det intressant att man bland regeringspartierna uppenbarligen inte är helt överens om hur man ska se på vägslitageskatten och dess genomförande. Vi hör att Socialdemokraterna inte riktigt vill svara på när den kommer och på vilket sätt. Utskottets ordförande, Karin Svensson Smith, är däremot väldigt tydlig med att det kommer att komma ett förslag och att det också finns ytterligare argument för förslaget – nu handlar det även om ett register.

Det behövs ytterligare insatser och åtgärder för att stärka konkurrenskraften. Dessa behöver utföras mer sammanhållet och kraftfullt än vad som är fallet med de utredningsinsatser som redan finns. Det råder också en oenighet i dessa frågor som måste klaras ut.

Företrädare för Transportstyrelsen besökte trafikutskottet den 21 mars 2017, och det är helt uppenbart att det finns mer att göra inom området. Olaga yrkesmässig trafik på våra vägar gör att villkoren skiljer sig åt för olika företag inom åkeribranschen. Det behövs åtgärder som skapar förutsättningar för en sund konkurrenssituation. Det är viktigt att de som bedriver olaga yrkesmässig trafik kan upptäckas vid kontroller och bli lagförda för detta brott.

Utskottet anser därmed att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Det finns en otäjlighet, för detta är en stor och viktig fråga för svensk ekonomi.

Herr ålderspresident! Jag vill säga något om cabotage.

Det behövs framförhållning och beredskap inför den framtida utvecklingen av vägtrafiken. Det är viktigt att framhålla betydelsen av att konkurrensen inom åkeribranschen ska kunna ske på lika villkor.

Det finns de som struntar i cabotagebestämmelser. Den svenska tillämpningen av cabotagereglerna behöver skärpas, och det måste bli lättare att kontrollera överträdelser.

Det är i dag Transportstyrelsen som ansvarar för tillsynen. Denna tillsyn syftar till hög regelefterlevnad, hög trafiksäkerhet, konkurrens på lika villkor och sunda arbetsförhållanden.

Cabotagetransporter handlar om yrkesmässig tillfällig inrikestransport. Om transportererna är av tillfällig karaktär kan en sanktionsavgift påföras. Om transportererna inte är tillfälliga rör det sig inte om cabotagetransport.

Om det handlar om olaga yrkesmässig trafik är det ett brott och något för allmän domstol. Om det är cabotagetransport som inte uppfyller villkoren handlar det om en sanktionsavgift i förvaltningsdomstol.

Det finns naturligtvis även tillåtna cabotagetransporter, som uppfyller villkoren. Här måste man fortsätta att titta på utvecklingen av frågeställningarna.

Sanktionsavgiften regleras i en nationell förordning. Det är Transportstyrelsen som utreder och fattar slutgiltigt beslut när Polismyndigheten skickar in ärenden om sanktionsavgift för cabotagetransporter. Transportstyrelsen har som prövande myndighet bland annat i uppgift att säkerställa att rättssäkerheten tas till vara.

Herr ålderspresident! Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna och ett mer ändamålsenligt sanktionssystem är också något som påverkar utvecklingen. EU-kommissionen har aviserat att man inom ramen för det vägtransportpaket som man avser att presentera senare under året även kommer att presentera förslag till ändringar av de nuvarande kör- och vilotidsreglerna.

Vi i Liberalerna ser en rad viktiga frågeställningar på dessa områden och kommer att följa utvecklingen mycket noggrant.

Kör- och vilotiderna är till exempel inte anpassade för extraordinära händelser, vilket jag själv fick erfara när jag var på resa i Norrbotten. Jag kunde konstatera vad som kan inträffa när det kommer en snöstorm och en lavin – när tåget står still och man måste hitta alternativa sätt att transportera personer. Då kan man konstatera att regelverket inte alltid är så tillgängligt och flexibelt som det skulle behöva vara. Detta tycker vi är en viktig fråga att se över.

Vi menar också att det uppdrag som Transportstyrelsen har – att se över huruvida mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider kan tillåtas – är ett viktigt uppdrag. I uppdraget ingår bland annat att mot bakgrund av de mer generösa tolkningar av kör- och vilotidsreglerna som görs i Danmark undersöka om det är förenligt med EU-bestämmelserna på området att införa ett liknande system i Sverige. Vi i Liberalerna kommer att noggrant följa Transportstyrelsens arbete.

Vi tror på ökad flexibilitet. Vi tror på att det måste finnas utrymme för vidare tolkningar, och vi ser fram emot den återrapportering som kommer att ske.

Herr ålderspresident! Jag kommer att beröra taxi, delningsekonomin och de nya möjligheterna där i nästa debatt, som handlar om fossiloberoende transporter.

Slutligen: Det behövs sunda regler. Det behövs sjyst konkurrens, god regelefterlevnad och hög trafiksäkerhet på våra vägar. Yrkestrafiken bidrar till Sveriges tillväxt.

(Applåder)

I detta anförande instämde Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (alla M), Anders Åkesson (C) samt Robert Halef (KD).

Anf. 44 ROBERT HALEF (KD):

Herr ålderspresident! Svensk åkerinäring består av ca 10 000 åkeriföretag som tillsammans omsätter över 100 miljarder kronor. Det motsvarar 4 procent av Sveriges bruttonationalprodukt. Åkerinäringen är nödvändig

för samhällets varuproduktion och bidrar aktivt till utvecklingen av vårt land. Genom att varor och gods kan fraktas kollektivt minskar koldioxidutsläppen väsentligt mycket mer än om enskilda företag skulle ansvara för frakten själva.

Svensk åkerinäring är i dag utsatt för en hård och osund internationell konkurrens. Samtidigt som svenska lastbilschaufförer får betala tusentals svenska kronor vid överträdelse av kör- och vilotiderna kör många utländska åkare längre än vad som är tillåtet enligt EU-reglerna. Fusket inom åkerinäringen är utbrett och måste tas på stort allvar. Oseriösa aktörer struntar i miljö- och cabotagereglerna. Detta riskerar att slå ut seriösa aktörer på marknaden.

Det är viktigt att se över villkoren inom åkerinäringen i syfte att bidra till regelefterlevnad och främja konkurrens på lika villkor. Därför välkomnar Kristdemokraterna ett utskottsinitiativ av allianspartierna där man tillkännager för regeringen att en skyndsam utredning för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft behöver göras.

Herr ålderspresident! Det finns i dag ett beställaransvar som innebär att det ska gå att utföra uppdraget på ett lagligt sätt. En del upphandlingar sköts av underleverantörer, och det brister i kontrollen i leden. Det är en kedja av olika aktörer, och därför bör beställaransvaret skärpas så att allting sköts på rätt sätt. Även om vi anser att branschen i första hand bör bidra till en självsanering kan vi konstatera att det också behövs tydligare regler för beställaransvar. Kristdemokraterna förordar ett beställaransvar som gäller hela resan.

Herr ålderspresident! Det är glädjande att det sedan den 1 juli 2016 är möjligt att klampa fordon som bryter mot cabotagereglerna och åläggs att betala sanktionsavgift för överträdelse av cabotagereglerna. Cabotage-transporter, utländska transportföretag som utför en internationell transport, har rätt att i ett annat land än etableringsmedlemsstaten utföra upp till tre inrikes transporter inom en sjudagarsperiod efter det att den internationella transporten har utförts. Men det har visat sig att denna regel inte efterlevs av vissa åkerier.

I ett riksdagsbeslut från 2015, som nämndes tidigare, har Kristdemokraternas förslag om att låsa fast fordonet tills sanktionsavgiften är betald röstats igenom. Jag förutsätter att regeringen nu skyndsamt återkommer med förslag som gör detta möjligt. I dagsläget får ett fordon endast klampas i 24 timmar. Kristdemokraterna vill göra det möjligt att klampa fordon tills sanktionsavgiften är betald för att komma till rätta med fusket.

Herr ålderspresident! Kristdemokraterna har under en längre tid föreslagit längre och tyngre lastbilar för att effektivisera godstransporter. Det blir billigare för näringslivet att få godset transporterat, och det blir mer miljövänligt eftersom färre lastbilar transporterar mer gods åt gången. På initiativ av allianspartierna har utskottet riktat ett tillkännagivande till regeringen om att göra detta möjligt.

Den 16 februari beslutade regeringen om propositionen *Godstrafikfrågor*. Propositionen innehåller förslag om att delar av vägnätet ska öppnas för lastbilar med 74 tons totalvikt på vägar där transporter på järnväg eller sjöfart inte är möjligt. Förslaget är mycket begränsande och ställer olika transportslag mot varandra.

Genom att tillåta tyngre och längre lastbilar på upp till 74 ton på det svenska vägnätet kan man reducera utsläppen från vägtransporterna samtidigt som näringslivets transportkostnader minskar.

Jag undrar om jag är på rätt betänkande. Jag tror inte det. Herr ålderspresident, jag tror att jag fick med mig fel papper. Får jag hämta mina papper från bänken?

(TJÄNSTGÖRANDE ÅLDERSPRESIDENTEN: Ja.)

Herr ålderspresident! Jag ska hålla mig kort. Jasenko Omanovic som företräder Socialdemokraterna talade i talarstolen om 61 000 medlemmar som är åkare. Det lät som att det var en fackföreningsdiskussion här i kammaren. I den här debatten handlar det om cabotage, vilotider, miljökrav och beställaransvar. Allt detta påverkar just de här åkarna. Det handlar om att förbättra deras arbetsvillkor och att de ska få behålla sina jobb och inte utkonkurreras av utländska åkerier på ett osunt sätt. Det gäller även inhemska åkerier som kan tänkas utnyttja olika regler och slå ut varandra på ett osjyst sätt.

Jasenko Omanovic var inne på att det finns någon alliansmotion som han inte tycker om och som inte berör just de här 61 000 chaufförernas villkor. Allt vi pratar om i dag handlar just om deras villkor, för om vi inte har en mycket neutral marknad med konkurrens på lika villkor inom åkerinäringen kommer kanske just de här personerna att så småningom bli utan jobb.

Åkerinäringen har stor betydelse för den svenska tillväxten, är jobbskapande och har stor betydelse för godstransporter i landet. Alla dessa krav som har nämnts tidigare – jag har också nämnt några av dem – ställs just för att åkerinäringen ska kunna bidra till tillväxten och vara jobbskapande framöver.

Herr ålderspresident! Jag yrkar bifall till Kristdemokraternas reservationer nr 8 och nr 10.

(Applåder)

I detta anförande instämde Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (alla M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 45 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr ålderspresident! Robert Halef talar här i talarstolen om 74 ton. Det är en debatt som vi kommer att ha den 27 april, så du är välkommen tillbaka då, Robert Halef.

Jag kunde inte hålla mig från att begära replik, för Robert Halef talar om att jag lyfter upp ”någon” motion. Jag lyfter upp motionen som är grunden till att vi har vår reservation, den motion som ni har gemensamt i Alliansen med stöd av Sverigedemokraterna. Det är den jag lyfter upp här. Det är motion 2016/17:2530, yrkande 17. Där står allt annat jättefint beskrivet, men det står inget om dem som jobbar inom yrkestrafiken. Det är det jag har synpunkter på.

Jag är inte någon facklig representant eller något liknande här. Jag vill bara förklara för er att en bransch inte bara består av företag. Den består av företag och anställda. Det handlar om villkoren för dem tillsammans.

Det som du tar upp är jättebra, Robert Halef. Alla dessa chaufförer ska utbildas i säkerhet och miljötänk, i de momenten. Det är deras kompetens som vi slåss för. De tillför någonting. Med sådana chaufförer kan vi uppleva en trafiksäkerhet på våra vägar. Det är vad det handlar om. Men det glömmer ni totalt.

Anf. 46 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr ålderspresident! Tack, Jasenko!

Problemet är att du inte har förstått vad motionen går ut på. De åtgärder som vi föreslår gynnar åkerier, och åkerier innebär åkare. Du kan inte separera dem från varandra.

Om vi vill ha konkurrens på lika villkor, så att åkerierna inte ska gå i konkurs och personerna som du talar om – du nämnde att Svenska Transportarbetarförbundet har 61 000 medlemmar – inte ska bli utan arbete, måste vi förbättra villkoren för åkerierna. Det hänger ihop. Du har missförstått vad vi talar om i dag.

Låt oss säga så här: Om ett utländskt åkeri missköter sig enligt cabotageregler och tar jobb som de inte har rätt till, betyder det att ett svenskt åkeri har slagits ut per automatik. Då har svenska åkare på hemmaplan inget jobb. Det verkar som att du inte har förstått den logiken.

Vad händer om andra länder tolkar cabotageregler för kör- och vilotider på ett annat sätt så att våra åkerier åker på böter och till slut inte har råd att driva åkeriet? Jo, chaufförerna, dem som du pratat om, blir utan arbete. Det hänger alltså ihop.

Alla de här förslagen gynnar åkerier och åkarna.

Anf. 47 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr ålderspresident! Det är jättebra att du tar upp de sakerna, Robert Halef. Det är just det vi vill diskutera. Hur kan man stärka konkurrenskraften?

Problemet är bara att det som du talar om inte står i den motion som du har skrivit under, som jag tar upp och som ligger till grund för vår reservation. Det som du nämner nu står inte med i den. 74 ton står med. Längre lastbilar står med. Men det du talar om står inte med där. Det är det som är problemet i den här debatten.

I det ni har skrivit om yrkestrafik står det ingenting om villkoren för en anställd i åkerinäringen. Det står ingenting om hur den anställda blir utsatt för illojal konkurrens. Det står ingenting om cabotage. Det är det som är problemet.

Ni måste börja tala om ämnet och inte om någonting helt annat i era motioner. Det ni säger här i kammaren och det ni skriver i era motioner hänger inte ihop. I den här kammaren måste man ändå hålla sig till det man skrivit i motionerna och det man yrkar bifall till. Det är grunden. Det måste finnas någon slags koppling mellan det man talar om och det man yrkar bifall till.

Anf. 48 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr ålderspresident! Jag tror att Jasenko har läst på lite dåligt. I det här betänkandet behandlas många områden. Cabotageregler, beställaransvaret, tunga lastbilar, kör- och vilotiderna och miljökrav finns med. Det är alltså ett brett betänkande, Jasenko.

Jag vill bara förklara för dig, så att du förstår vad vi talar om när det gäller skärpningen av beställaransvaret som vi vill göra. Om man upphandlar en körning och inte har beställaransvaret under hela resan kan man få ned lönerna genom att låta ett annat företag sköta transporten. Då kommer en oseriös aktör längre ned i ledet att göra jobbet billigare än någon annan som har högre lönekostnader här hemma. Det är därför vi vill skärpa kraven just när det gäller de här frågorna, för att gynna vår åkerinäring.

Åkerinäringen bidrar till tillväxten och är jobbskapande. Det hänger ihop. Det vi gör för åkerierna gör vi för åkarna.

Anf. 49 EDWARD RIEDL (M):

Herr ålderspresident! Jag tänker använda min tid uteslutande till det tillkännagivande som riksdagen kommer att skicka till regeringen. En majoritet i Sveriges riksdag kommer att ge regeringen i uppdrag att se över den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

Det var hårda ord från samtliga partier på vänsterkanten när det gäller fusket och bristande konkurrensmöjligheter för den svenska åkerinäringen. Det är bra att man har förstått vari problemet ligger. Ingen skugga ska falla på de tre vänsterpartierna, när det gäller just detta.

Problemet är att slutsatsen blir någonting helt annat, herr ålderspresident. Man ska stävja fusket genom att minska antalet trafikpoliser på våra vägar. Man ska förbättra konkurrenskraften för svensk åkerinäring genom att lägga på högre skatter på dieseln och införa en kilometerskatt. Det är som att försöka släcka eld med bensin – ingen bra lösning alls.

Jag har väldigt svårt att förstå varför man inte vill se över konkurrenskraften. Jag har ändå försökt; jag lyssnade på Jasenko när han stod i talarstolen. Om man ser samma problem som vi gör, varför vill man inte se över vari konkurrenskraften brister? Kanske vet man redan svaret, eller så vill man inte utreda eftersom man inte vill få reda på vad problemet är.

Min riksdagskollega Jasenko Omanovic från Socialdemokraterna försöker föra en debatt som är helt obegriplig om man är insatt i frågan. Han försöker få det att verka som att allianspartierna inte vill se över situationen för de anställda inom åkerinäringen.

Det är precis vad det handlar om i slutändan, om att säkerställa svenska åkeriers konkurrenskraft, att säkerställa sjysta arbetsvillkor i Sverige för dem som jobbar inom åkerinäringen och att se till att vi har sjysta löner. Det är vad allt det här handlar om. Men om de svenska företagen bara får ytterligare skatter och bördor kommer de inte att kunna klara av konkurrensen, den sjysta konkurrensen.

Vi har dock ett problem till. Det är den osjysta konkurrens som den svenska åkerinäringen utsätts för varje dag. Man möter den osjysta och olagliga konkurrensen som inte följer lagar och regler och inte betalar skatter och avgifter. Era lösningar på det, Jasenko Omanovic, är ytterligare skatter som absolut inte kommer att betalas. Lösningen kan inte rimligen vara att sänka den svenska åkerinäringen ytterligare.

Herr ålderspresident! Man kanske vill hantera åkerinäringen på samma sätt som man vill hantera Nordea. När någon till slut säger "Stopp! Vi klarar inte mer skatter" säger Socialdemokraternas finansminister "Men då är det kanske bättre att ni flyttar härifrån. Då behövs ni inte längre".

Är det så ni ser på åkerinäringen också? De säger att det inte går att hålla på på det här sättet. Är ert svar då: ”Flytta någon annanstans! Ni behövs inte i Sverige”? Det är 86 000 arbetstillfällen det handlar om.

Jag står bakom alla moderata yrkanden. Men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 5.
(Applåder)

I detta anförande instämde Jessica Rosencrantz och Boriana Åberg (båda M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Åkesson (C) samt Robert Halef (KD).

Anf. 50 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr ålderspresident! Det är intressant att höra på Edward Riedl. Han är med i det parti som satt vid regeringsmakten i åtta år. Under åtta år hörde vi inte ett enda förslag från alliansregeringen om att förbättra villkoren och konkurrenskraften för åkerinäringen – åtta år!

I oktober 2009 infördes cabotageregler. Det stod ju så klart i 16 kap. att respektive medlemsland måste bestämma villkoren för bestraffning av dem som inte följer dessa regler.

Regeringen Reinfeldt satt vid makten i fem år utan att göra någonting. När regeringen Löfven tillträdde var det första som man gjorde här i riksdagen att ta fram regler för cabotage och klampning. Man gav Transportstyrelsen i uppdrag att gå igenom varje punkt som ni tar upp här i talarstolen. Ni tar upp massvis med punkter när det gäller kör- och vilotider och beställaransvaret. Men allt är redan på gång, och det kommer att ske en återrapport den 1 maj.

Men ni kör ert eget race. Ni vill inte vara med och samarbeta. Ärligt talat vet jag inte vad ni har fått för er. Vad handlar det om? Det handlar inte om konkurrenskraften. Ni hade åtta år på er, och det var fem år sedan som man införde en bestämmelse. Ni gjorde noll.

I detta anförande instämde Tony Wiklander (SD).

Anf. 51 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr ålderspresident! Låt mig tydliggöra för den som lyssnar på debatten att det första som regeringen Löfven gjorde när den tillträdde var att tillsätta en utredning för att införa en kilometerskatt som är en ytterligare börda för åkerinäringen.

Det andra ni gjorde var att höja dieselskatten så att det blir ännu dyrare, blir mindre marginaler och mindre möjligheter att betala sjysta löner för dem som jobbar inom åkerinäringen.

Sedan, och det ger jag er kredit för, tog ni de färdiga förslag som alliansregeringen hade – nu skrattar Jasenko, för nu börjar han att rodna lite grann – arbetat fram, och sedan lade ni dem på riksdagens bord. Vi var överens över parti- och blockgränser om alla dessa åtgärder. Det var bra att de vidtogs. Men förutom detta behöver vi göra ytterligare många saker.

En majoritet i riksdagen har sagt till den här regeringen att ni måste skynda er med det. Klampning måste kunna göras i mer än 24 timmar. Med ett utökat beställaransvar får man hela kedjan att fungera. På område

efter område drar allianspartierna genom tillkännagivanden regeringspartierna efter sig. Ni får uppgifter att lösa, men ni gör det mycket saktfärdigt. Ni skulle kunna jobba så mycket snabbare i de här frågorna.

Vi väntar med spänning på det som regeringen levererar senare under våren. Men det här tillkännagivandet handlar om att se över detta brett, precis som man gjorde med lantbruket. Det handlar om att säkerställa sjysta konkurrensvillkor för dem som jobbar och dem som driver företag i dessa näringar. Varför de tre vänsterpartierna är emot detta är för mig helt obegripligt, herr ålderspresident. Varför är man emot sjysta villkor inom åkeribranschen? Kan du förklara för mig, Jasenko, varför ni är emot detta?

Anf. 52 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr ålderspresident! Frågan är ju varför Edward Riedl och regeringen Reinfeldt inte gjorde någonting under åtta år för att förbättra villkoren. Vidtog ni någon enda åtgärd under åtta år? Nej.

Utskottet beställde utredningen om cabotageregler och det gjordes ett antal tillkännagivanden till regeringen. När man i sista minuten fattade att man kunde förlora valet, då slängde man ut någonting som man kunde använda i valrörelsen, och vi gjorde verkstad av det. Ni gjorde ingenting på åtta år, men vi såg till att det blev verkstad.

Senare under våren ska det presenteras ett förslag. Det handlar om tolv dagar, herr ålderspresident. Då kommer det svar på alla de frågor som Edward Riedl tar upp – beställansvar och klampning. Men vill man ha det utrett ordentligt och vill man ha ordning och reda kan man vänta och se vad polisen, tullen, åkerinäringen och facken tillsammans har kommit fram till. Vad har de upptäckt?

Men man vill inte vänta. Man vill ha teater här i riksdagen. Det är vad det handlar om, och ingenting annat, herr ålderspresident.
(Applåder)

Anf. 53 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr ålderspresident! Nu kommer en majoritet av den här riksdagen att rösta igenom ett tillkännagivande som innebär att man ger regeringen ett uppdrag som regeringen är skyldig att återkomma med. Det handlar om att man ska se över den svenska konkurrenssituationen inom åkerinäringen för att få en helhetsbild av vad som fungerar bra, vad som fungerar mindre bra och vad som skiljer oss åt jämfört med våra konkurrentländer.

Hela den här utredningen handlar om att långsiktigt säkra jobben i Sverige, säkra att åkerierna stannar kvar i Sverige och säkra att de som jobbar inom åkerinäringen har sjysta löner och sjysta arbetsvillkor. Det som händer när marginalerna är så små som de är just nu är att det blir en tävling ned mot botten om arbetsvillkor och löner. Där ska Sverige inte vara med, utan Sverige ska se till att ta ett brett grepp för att lösa detta. Vi ska se till att det blir ordning och reda på svenska vägar igen.

Herr ålderspresident! Jag kan fortfarande inte förstå varför vänsterpartierna motsätter sig detta. Det handlar ytterst om de personer som sitter bakom ratten och kör. Vilka arbetsvillkor ska de ha? Vilka löner ska de ha? Det kommer i slutändan att avgöras av hur konkurrenssituationen ser ut.

Den här regeringen försämrar konkurrenskraften hela tiden. Man ska införa kilometerskatt. Man höjer dieselskatten. Då får man sämre konkurrenskraft, mindre marginaler och mindre möjligheter att betala sjysta löner och ha sjysta arbetsvillkor. Vi från allianspartierna vill inte ha det på det sättet.

Varför regeringen är emot detta övergår mitt förstånd. Det enda som vi hört från Jasenko är att arbetsvillkoren inte ingår, men regeringspartierna själva konstaterar i sin reservation att detta hanteras av arbetsmarknadsutskottet, och det konstaterar också vi i vår text.

(Applåder)

Anf. 54 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr ålderspresident! Under mitt anförande slarvade jag med mitt yrkande. Jag yrkar bifall till reservation nr 9 och ingenting annat.

Jag noterar att ledamoten Omanovic ägnar mycket energi åt en historie-skrivning av vad som hände 2015. Det antogs en lagstiftning i denna kammare om hårdare tag mot slarv, fusk, cabotage och så vidare. Det är helt riktigt att beslutet fattades i kammaren 2015, och propositionen lades fram av nuvarande infrastrukturminister Anna Johansson.

Men förberedelsearbetet inför detta gjordes av alliansregeringen, och beslutet fattades i fullständig enighet. Nu vill vi se lite action också från den nuvarande regeringen.

Anf. 55 LEIF PETTERSSON (S):

Herr ålderspresident! En del av de borgerliga debattörerna gör sig lite dummare i debatten än vad de behöver vara. Alla vet att om det hade funnits ett färdigt förslag vad gäller avståndsbaserad vägslitageskatt hade det legat på bordet. Men det finns inget sådant förslag, och det gör det inte eftersom den utredning som lades fram inte var tillräckligt bra ur regional dimension. Den var heller inte tillräckligt bra avseende utländska transportörer. Detta är två av de skäl som regeringen gav för att inte gå vidare med utredningen. Om det hade funnits något förslag hade det varit ute på remiss redan i dag.

Det är också väldigt märkligt att dessa frågor inte tas upp där de hör hemma, nämligen i skatteutskottet. Vi ska i dag votera om ett betänkande om punktskatter. I detta betänkande finns motioner om just vägslitageskatten och, hör och häpna, dessutom om flygskatten, som är ett annat återkommande nummer från de borgerliga. *Ingen* har yrkat bifall till dessa motioner – inte någon av de borgerliga och inte någon av Sverigedemokraterna. Det innebär att en enig kammare i dag kommer att avslå dessa motioner, vilket är bra.

Jag har sagt det förut, och jag säger det igen: Moderaterna verkar må bäst i opposition. Jag har aldrig förut hört Edward Riedl tala med sådan glöd om åkerinäringens villkor. Under hela den tid då han befann sig i majoritet var det mer av ”vi får se vad som händer”.

De tjugotalet tillkännagivanden som vi gjorde under den tiden behandlades inte alls av den dåvarande regeringen. Först efter att vi hade packat ihop i riksdagen kom det på våren 2014 till slut en proposition från den fantastiska borgerliga regering som vi hade tidigare. Vad handlade det om? Jo, klampning i 24 timmar. Det handlade om en sanktionsavgift som den

regeringen egentligen ville skulle ligga på 20 000. Vi tvingade dock upp den till 40 000 via vissa ageranden.

Detta innebär att vi i varje fall fick någonting på bordet att fatta beslut om efter att den tidigare regeringen i samband med valet hade fått gå. Besluten vi då fattade var bra, men de var långt ifrån tillräckliga. De förslag som ska föra detta till en bättre tingens ordning, klampning längre än 24 timmar och så vidare, kommer att komma, vilket Jasenko Omanovic sa förut. Sådana förslag kommer den 1 maj.

Nu har vi en regering som i stället tar tillkännagivanden på allvar och ser vad man kan göra åt det hela. Tidigare hade vi en regering som struntade i tillkännagivanden och som kom tillbaka med bara några få ord: Det här tänker vi inte göra, för det ligger inte inom denna regerings politik.

Så var det på den tiden. Nu är det annorlunda.

(Applåder)

I detta anförande instämde Rikard Larsson, Teres Lindberg, Pia Nilsson, Jasenko Omanovic och Suzanne Svensson (alla S) samt Karin Svensson Smith (MP).

Anf. 56 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr ålderspresident! Jag vill tacka Leif Pettersson för att han som första företrädare för regeringspartierna i denna kammardebatt, utöver Miljöpartiets ledamot i trafikutskottet, nämner utredningen om kilometer-skatt.

Det var så här, herr ålderspresident: Den 26 februari, på självaste fastlagssöndagen, lät Magdalena Andersson, landets finansminister, meddela ungefär samma sak som Pettersson sa från talarstolen, nämligen att utredningen inte höll måttet. Jag tror att det var det utomordentligt starka opinionstrycket från fackföreningar, näringsliv, åkeribransch och ett och annat politiskt parti som fick motståndet att bli för stort, inte minst från den landsända, norra Sverige, som Leif Pettersson är invald från till riksdagen. Där blev det fullständigt groteskt uppenbart vilken skada en avståndsbaserad vägsplitageavgift skulle göra.

Den 1 mars presenterades utredningen av Vilhelm Andersson i samband med ett seminarium, som jag hade nöjet att delta vid. Utredaren Vilhelm Andersson konstaterade att det inte är så ofta man blir klippt av sin beställare två dagar innan man ska leverera slutresultatet, i all synnerhet inte då det beställande departementets tjänstemän har suttit med under hela utredningen och inte haft några synpunkter på den.

Beskedet är att beredningen nu fortsätter internt på Regeringskansliet. Jag har svårt att tänka mig att ledamöter som företräder regeringspartierna i riksdagens trafikutskott och som är så pass mångåriga i trafikutskottet som Leif Pettersson är undantagna kunskap om denna utredning. Det vore intressant att få en redovisning av vilken inriktning det interna arbetet om kilometerskatten har. Och när avser man att lägga fram ett förslag? Blir det i samband med höstbudgeten?

Anf. 57 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! På dessa frågor kan jag inte svara någonting, för jag vet ingenting om det. Jag tror inte att någon i dag vet när förslag om

Prot. 2016/17:96
19 april

Yrkestrafik och taxi

kilometerskatten kommer att finnas. Jag tror inte att man ens i Regeringskansliet kan våga sig på en sådan gissning.

Frågan handläggs för övrigt inte av oss i trafikutskottet, vilket Anders Åkesson mycket väl vet. Den handläggs av våra kollegor i skatteutskottet. Det är de som har hand om frågan om vägslitageskatten. Möjligen är det där man skulle kunna börja leta svar på de frågor som Åkesson har.

Vi i trafikutskottet kan möjligen från vår sida ställa frågan till infrastrukturministern, men hon vet inte vad som föreslås i Finansdepartementet om just detta. Både jag och Anders Åkesson får nog ge oss till tåls. Sedan får vi se när departementet eventuellt kommer fram med något mer. Precis som jag sa då den förra utredningen pågick kan jag inte definitivt säga att det verkligen kommer ett förslag. Kanske visar det sig att frågorna är alltför stora och besvärliga att hantera, så att man därför inte kan komma vidare. Det får framtiden utvisa. Man kan inte säga något om det i dag.

Jag tycker att det mest anmärkningsvärda i frågan är att ingen från den borgerliga sidan yrkade bifall till de motioner som vi lite senare i dag ska rösta om i kammaren vid voteringen. Detta kan jag bara tolka på ett sätt: Skatteutskottet tycker inte att frågan är så viktig som Åkesson tycker.

Anf. 58 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr ålderspresident! Jag tror att vi just nu i kammaren har upplevt något alldeles fantastiskt. Här står en ledamot från riksdagens trafikutskott, där den ultraviktiga åkerinäringen diskuteras. Åkerinäringen är själva blodomloppet för det näringsliv som finns i hela vårt land: skogsindustrin, mineralindustrin, byggindustrin och alltihop. Där skulle självklart en kilometerskatt på 20–26 kronor per mil för inhemska fordon dramatiskt ändra förutsättningarna för att bedriva sin verksamhet. Det handlar inte enbart om åkeribranschen utan om hela näringslivet.

På frågan om hur detta omtag avseende kilometerskatten diskuteras står en företrädare för ett av regeringspartierna och säger att han inte vet någonting. Han hänvisar till riksdagsstrukturer med skatteutskott, näringsutskott och trafikutskott som skäl för att inte veta något. Det är utomordentligt anmärkningsvärt. Är hela den socialdemokratiska riksdagsgruppen undantagen från inflytande kunskap om en av de viktigaste frågorna inom svensk trafik- och näringspolitik? Jag ställer frågan, och Pettersson kan givetvis ge ett svar.

Under debatten får jag dock en uppenbar känsla av att trafikutskottets ordförande, Karin Svensson Smith från Miljöpartiet, är mer insatt och kunzig i beredningsarbetet. Men trots möjlighet att ta replik avstår hon från att säga något. Kan det vara så att frågan är föremål för en hård intern förhandling? Det kunde väl åtminstone Pettersson redogöra för.

Anf. 59 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! Det är naturligtvis så med den här frågan, precis som med alla andra frågor, att vi kan diskutera förslag när de föreligger, inte tidigare. Något annat blir bara ”snillen spekulerar” eller rena spekulationer i största allmänhet. Jag kan inte, lika lite som någon annan kunde under några tidigare regeringar, tala om hur arbetet går inne i Regeringskansliet i de delar som jag inte har insyn i. Naturligtvis har jag ingen insyn i hur Finansdepartementet bedriver sin verksamhet. Det är en självklarhet.

Vi får nog ge oss till tåls till dess att det kommer ett eventuellt förslag i den här frågan. Då får vi fortsätta diskussionen.

Jag tycker att det är viktigt att framhålla de regionala frågorna. Där har Åkesson rätt – det kom en massiv kritik bland annat från norra Sverige. Det måste man hantera på något sätt om man ska lägga fram ett annat förslag.

Inte heller vad gäller de utländska transportörerna i Sverige hade utredningen kommit med tillräckligt bra förslag som hade gjort att vi kunnat känna oss trygga med att de skulle få betala. Själva vitsen med ett sådant här system är ju att svenska och utländska åkerier betalar på precis samma sätt.

I allt fler EU-länder går man över till den här typen av skatt, som också förordas av EU-kommissionen. Sedan får vi se hur Sverige kommer att göra. Det vet vi ännu inte.

Anf. 60 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr ålderspresident! Det som vi har att hantera i dag är ett tillkännagivande, det vill säga att en majoritet i Sveriges riksdag ger regeringen ett uppdrag. Det är jättetråkigt, herr ålderspresident, att de två regeringspartierna och deras samarbetspartner är emot detta. Det är bättre om man är överens.

Det jag inte kan förstå, herr ålderspresident, är varför man är emot att alldeles oavsett alla utredningar som ligger ta ett helhetsgrepp och se över svensk åkerinäringens konkurrenskraft i en europeisk kontext. De svenska åkerierna ska konkurrera mot åkerier från andra länder i Europa. Om man tar ett brett grepp och tittar på hur konkurrenssituationen ser ut kan man också, herr ålderspresident, dra slutsatser av det och lägga fram bra förslag, förhoppningsvis i så bred enighet som det bara går.

Jag vet att riksdagskollegan Leif Pettersson från Socialdemokraterna har ett stort engagemang och stor kunskap i de här frågorna. Det är därför jag uppriktigt ställer frågan till honom, herr ålderspresident: Varför är ni emot detta? Vad är det ni tycker saknas i det här breda helhetsgreppet? Vi var ju överens när det gällde att se över konkurrensen för lantbruket. Jag förstår inte vad skillnaden är. Vi har en bransch som har det mycket tufft just nu. Det har dina kollegor också vittnat om. Det gäller den lagliga konkurrensen, men också den olagliga och osjysta konkurrensen. Varför är ni emot att ta ett brett helhetsgrepp och se över detta?

Anf. 61 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! Edward Riedl måste ha fått det här om bakfoten. Det är inte alls så att man inte tittar på det här med konkurrensfrågorna redan i dag. Transportstyrelsen har nämligen uppdraget att göra just precis det man talar om i tillkännagivandet. Man gör det årligen i en rapport där man talar om hur konkurrenssituationen utvecklas för svensk åkerinäring.

Utifrån det har vi sedan dragit slutsatsen att vi måste göra vissa saker – klampningen och så vidare. Uppdragen ska redovisas den 1 maj. Några av uppdragen skulle ha redovisats tidigare, men det visade sig att det var besvärligare än väntat att utreda, så det har dröjt längre. Det gäller exempelvis det här med beställaransvar. Det kan man ju tycka är en enkel sak, men juridiskt sett är det en väldigt komplicerad sak att titta på.

Jag måste säga att jag hälsade Robert Halefs besked här i debatten med tillfredsställelse. Han sa att han från Kristdemokraternas sida ser att det här måste gälla i alla led. När vi var ute och diskuterade det här på Lidingö med åkerinäringen och facken var inte beskedet lika tydligt från dem som var med från er sida. Men du, Edward, kan nu i det här sammanhanget säga att ni också står bakom en sådan inriktning av beställaransvaret, där varje led måste leva upp till beställaransvaret och där man inte kan komma undan det genom att skicka vidare ett uppdrag, vilket man tyvärr kan göra med det beställaransvar vi har i dag. Det fyller inte funktionen, och det är därför som ingen heller har blivit åtalad.

Anf. 62 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr ålderspresident! Jag vet precis hur svårt det är när man ska göra saker. Riksdagskollegan Leif Pettersson säger att det är knepigt med det utökade beställaransvaret. Jag förstår det. Vi har haft olika sidor tidigare, så jag vet precis hur svårt det kan vara. Ibland går det trögt och tar tid när man vill få fram förslag.

Vi är helt överens om detta. Det är en enig riksdag vad gäller det utökade beställaransvaret, så vi har inga olika uppfattningar i sakfrågan. Det är klart att det måste gälla i alla led. Det är vad utökat beställaransvar faktiskt handlar om: Man ska inte kunna ha mellanled och sedan svära sig fri från att det sker med osjysta metoder. Det här är vad riksdagen har sagt till regeringen att vi vill ha tillbaka.

Jag förstår fortfarande inte, herr ålderspresident, vad som skiljer det här området från lantbruket. Vad gäller lantbrukets situation var vi överens om att göra en bred och grundlig konkurrenskraftsutredning. Det är samma situation och samma ordning inom åkerinäringen. Eller är Leif Petterssons uppfattning, herr ålderspresident, att det är mindre problem inom åkerinäringen än vad det är inom det svenska lantbruket? Om det inte är så förstår jag inte varför man är emot att ta samma breda grepp för att få kontroll över de här frågorna, så att vi i slutändan kan leverera bra förslag. På så sätt kan svensk konkurrenskraft och svenska arbetstillfällen säkras, liksom sjysta arbetsvillkor och sjysta löner i Sverige. Det är vad det handlar om i slutändan, och det tror jag inte att Leif Pettersson är emot, herr ålderspresident.

Anf. 63 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! Nej, det är jag definitivt inte, och det är precis det som det handlar om. Men om vi nu skulle följa ert förslag och tillsätta en utredning skulle det ta ett eller två år innan den utredningen var klar. Om man ska ta ett sådant brett grepp tar det ju ett tag. Under de två åren menar jag att vi hinner vidta en hel del av de åtgärder som måste vidtas. Jag tror att vi inte har så mycket tid på oss på en del av de här områdena.

Utvecklingen går fort. Vi har ännu inte sett att någon hyrt in chaufförer från bemanningsföretag för att köra skogsråvara till sågarna. Men jag tror att det bara är en tidsfråga innan det första åkeriet kommer att göra även det. Det går fort när det börjar rämna i kanten, så att säga, och då måste man vara mer snabbfotad än att tillsätta en utredning på ett par år.

Jag tror att vi i stället kan göra ungefär så här: Vi tittar på vilka åtgärder vi behöver vidta. Sedan vidtar vi de åtgärderna, utan att behöva göra en lång utredning om det hela.

Det tror jag är en smartare väg. Titta på vad som kommer fram den 1 maj och genomför det! Räcker inte det, eller om det finns ytterligare förslag som vi vill gå vidare med, går vi vidare. Den vägen kommer vi att komma fram mycket snabbare än om vi tillsätter en utredning. Den kan vi i och för sig ha eller mista.

Uppdraget finns redan hos Transportstyrelsen. Det finns inte ett motsvarande uppdrag inom lantbruket. Det finns ingen myndighet som har uppdraget att titta på konkurrenskraften för lantbruket. Men det finns det för åkerinäringen. Transportstyrelsen har det uppdraget redan. Det tror jag är viktigt att komma ihåg.

Anf. 64 EMMA WALLRUP (V):

Herr ålderspresident! Det har talats mycket om kilometerskatten. Jag vill nämna några ord om en modell som förts fram av flera aktörer och bland annat Ostkusthamnar i samverkan. Den är väldigt fördelaktig på många sätt. Det är en regionalt baserad kilometerskatt.

Det innebär att man delar in Sverige i olika regioner eller olika zoner. Det är väldigt bra. Det skulle gynna den svenska åkerinäringen eftersom de långväga transportererna missgynnas medan man inom den region man så att säga hör till inte drabbas så hårt av kilometerskatten. Det är när man flyttar sig mellan regioner som man får en högre kilometerskatt.

Detta skulle gynna de korta transportererna som vi vill se till sjöfart och järnväg så fort som möjligt. Det skulle missgynna just de transporter som hotar att konkurrera ut sjöfart och järnväg. Det är en väldigt bra modell som jag hoppas att alla partier vill titta närmare på.

Det är ett sätt att få kontroll på åkerinäringen genom gps:n som man har i alla bilar så att man har mer koll på vilka utländska förare det är och vilka svenska förare det är, hur de är registrerade och hur de sköter sig. På det sättet gynnar man den svenska åkerinäringen och konkurrenskraften inom den väldigt bra.

Anf. 65 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr ålderspresident! Det här var väldigt spännande. Det stora regeringspartiet avstår konsekvent från att veta någonting över huvud taget om den kilometerskatt som av allt att döma kommer att presenteras medan Miljöpartiet respektive Vänsterpartiet som är ett budgetunderlag för regeringen och Magdalena Andersson öppnar för och redovisar att det pågår intensiva och konkreta diskussioner.

Här fick vi just nu ett konkret inspel från Emma Wallrup om en regionalt baserad kilometerskatt. Jag måste ställa en fråga till Emma Wallrup som har tagit del av utredningen och verkar förfäktat den, och som är en del av ett regeringsunderlag. Hur stor är en region, och inom vilka regioner skulle i så fall enligt ledamoten Wallrup frizonerna att transportera kunna vara? Jag är djupt intresserad av frågan.

Prot. 2016/17:96
19 april

Yrkestrafik och taxi

Anf. 66 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr ålderspresident! Några sådana detaljer har jag inte. Jag vill heller inte gå in på själva förhandlingsarbetet eller någonting sådant.

Detta är en idé som har presenterats och som finns att arbeta med. Vi får se hur partier kommer att ställa sig till det från olika håll och hur man kommer att arbeta. Jag går inte in någonting kring det. Jag ville bara nämna den modellen eftersom den finns, den påtalas av flera aktörer, den är väldigt positiv och den når många av de mål vi strävar efter.

Jag kan tyvärr inte säga mer än så. Jag har heller inte information om några ytterligare detaljer om förhandlingar om detta.

Anf. 67 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr ålderspresident! Emma Wallrup får ursäkta. Det är klart att det är intressant när en företrädare för ett budgetparti i Sveriges riksdag ställer sig upp och gör ett inlägg i en debatt där oppositionen sökt med ljus och lykta efter ytterligare information och förnekats denna.

Ledamöter från Socialdemokraterna verkar vara närmast okunniga om ett pågående utredningsarbete. Sedan läggs det fram ett konkret förslag från det parti som har ett mycket stort inflytande på det budgetförslag som kommer att presenteras i höst. Så är det ju. Vänsterpartiet brukar triumfera att de har lyckats med än det ena och än det andra. Det är klart att man passar på att fråga när det hux flux läggs ett helt nytt kort på bordet i fråga om kilometerskatt.

Låt mig exemplifiera problematiken, herr ålderspresident. I förra veckan besökte jag ett företag i Sunne, Moelven Skog AB i Värmlandsnäs. De producerar ungefär 90 000 kvadratmeter uppvärmd boyta och aktivitetsyta per år i synnerhet för avsalu i Mälardalen. Det är företag som Moelven i Värmlandsnäs – väldigt många av dem finns nere hos mig i Småland, i Skåne och i norra Sverige – som klarar utmaningen med bostadsbrist i till exempel Mälardalen.

Avståndet mellan Mälardalen och Värmland är i runda svängar 40–50 mil på landsvägstransport. Jag har en konkret fråga till Emma Wallrup. Skulle detta vara att betrakta som en regional eller en långväga transport i Vänsterpartiets vision för en kilometerskatt?

Anf. 68 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr ålderspresident! Jag vill som sagt inte föregripa någonting. Jag tycker om att diskutera politik konkret i talarstolen och inte jämt kasta paj på varandra, komma från blocksidor och partier och bara positionera sig utan försöka lägga in konkreta saker i debatten som kan lösa problem.

Vi politiker ska snarare syssla med problemlösning än positionering eftersom vi har ansvar för Sverige och Sveriges befolkning. Vi har väldigt stora frågor på våra bord. Den svenska befolkningen är ganska trött på positionering. Den vill se konkreta resultat och att politiken leder framåt.

Det var därför jag ville lyfta in den här modellen eftersom den har väldigt många intressanta fördelar. Men jag kan inte föregripa någon förhandling eller någonting sådant. Jag vet bara att det är aktörer som nog har träffat även er sida av blocket som har tagit fram den här modellen som är väldigt lämplig.

Man får balansera det på ett positivt sätt så att vi helt enkelt gynnar den svenska åkerinäringen på ett bra sätt, ser till de regionala behoven och att vi balanserar det mot transporter på järnväg och med sjöfart. Så mycket kan jag säga i dagens läge.

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

Prot. 2016/17:96
19 april

Yrkestrafik och taxi

§ 11 Fossiloberoende transporter

*Fossiloberoende
transporter*

Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU12
Fossiloberoende transporter
föredrogs.

Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr ålderspresident, kammare och alla som lyssnar! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet som jag som företrädare för Miljöpartiet står bakom.

Detta är ett betänkande om många saker. Vi har under många år debatterat klimatfrågor bit för bit. Antingen talar man om vägtrafik, flyg, sjötransporter eller om någon annan sektor där vi behöver minska klimatpåverkan. Det som är lite speciellt med trafikutskottets grepp här är att vi talar om en fossiloberoende transportsektor. Vi försöker se helheten i det.

Vi vet att olja behöver ersättas. Men vi måste också tänka efter lite klokt så att den råvara och det förnybara som vi ska ersätta oljan med inte intecknas mer än en gång. Såväl sjötransporterna och flyget som vägtransporterna kommer att behöva biologisk råvara som ersättning för fossilbränsle.

Regeringens arbete grundar sig i rätt så stor utsträckning på en utredning som heter *Fossilfrihet på väg*. Där tog man i och för sig bara den delen, men det är den största delen av den olje användning vi har. Jag har med mig utredningen, och jag har läst den många gånger.

Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84, är flaggskeppet som den förra regeringen lämnade efter sig. Ni ska ha kredd ni som då beslutade att genomföra utredningen. Man kan tycka att fyra år är en lång tid för ett regeringsinnehav och för att åstadkomma beslut i riksdagen. Vi som har varit med lite längre tycker kanske inte att fyra år är en lång tid. Vi tycker att det är en kort tid.

För att vara så effektiv som möjligt har samarbetsregeringen tittat i den utredning som alliansregeringen lämnade efter sig men inte gjorde några förslag av. Vi har sett vad som kan vara intressant att genomföra av detta. Sedan har vi systematiskt betat av stadsmiljöavtalen, som bör vara det första. Man har sagt att det är rimligt att de kommuner som går före och vill minska klimatpåverkan och oljeberoende i sin stad genom att genomföra kollektivtrafikinvesteringar får ett statligt understöd om det är motiverat och om man har bra planer. Detta har såvitt jag vet kunnat leda till att klimatkommuner och många andra kommuner som har bra planer för sina invånare har lyckats med det här.

Bonus-malus-system finns med i utredningen, och regeringen har nu lämnat förslag på detta. Det skulle vara intressant om de som kommer efter

mig i debatten här kunde kommentera om man står bakom det förslag som lades fram i FFF-utredningen.

Även när det gäller bränslebyte och reduktionsplikt där man kvoterar ned fossilbränslen och kvoterar in förnybart har regeringen utgått från förslag och modifierat och tittat på dem så att man inte ska stöta på patrull vid EU-granskning av det som man genomför. Man kan säga att detta är ett paradigmskifte i svensk klimatpolitik. Det utgår nämligen inte i första hand från att man ska byta fordon, utan det handlar om att man ska byta bränsle i de bensin- och dieselpumpar som redan finns.

Anledningarna till bytet är främst två. Den ena handlar om att vi har kort tid på oss för att klara målen om att bli fossiloberoende och att minska klimatpåverkan med 70 procent senast 2030. Då kan vi inte utgå från att hela fordonsparken, vare sig personbilar eller lastbilar, ska bytas ut. Den huvudsakliga strategin måste i stället handla om att byta bränsle i de pumpar som finns. Detta är alltså tidsaspekten.

Den andra anledningen är att vi vill ha en klimatpolitik där alla ska vara med. Det ska inte bara vara de som kan ta del av en miljöbilspremie för 100 000 kronor för att köpa en helt ny elbil som ska omfattas av klimatarbetet, utan alla ska ha möjlighet att ställa om sin vardag för ett minskat oljeberoende.

Utredningen har flera förslag till hur man ska låta ekonomiska styrmedel komplettera. Den föreslår kilometerskatt för lastbilstransporter. Det debatterade vi i samband med det förra betänkandet. Utredningen menar, med en fullständigt övertygande bevisning, att man visst kan stå och prata om att vi ska ha en energieffektivare godshantering med mer gods på järnväg och spår. Men så länge man inte låter vägtrafiken ha en avståndsbaserad beskattning utan bara låter sjöfarten och järnvägarna betala farledsavgifter och banavgifter är det ett önsketänkande och ingenting som är konkret.

Det är i stället rimligt att Sverige ansluter sig till det som Schweiz införde 2001 och som Tyskland, Tjeckien, Österrike och många andra länder har infört eller kommer att införa, det vill säga en avståndsbaserad skatt för dem som sliter på vägen. De ska betala för det.

Vi har bockat av flera av de utredningsförslag som ni lämnade efter er men själva inte gjorde någonting av. Det är bra om vi kan vara överens om åtminstone vissa av dem.

Frågan här är: Finns det någon väg tillbaka? Kan man plötsligt säga att vi struntar i det här och låter olja vara den energikälla som vi baserar hela Sveriges transportsystem på? Nej, det kan man inte. Det är fullständigt oansvarigt.

På den senaste tiden har den politiska debatten fokuserat på kris, krig och sårbarhet och vad som händer med Sverige vid en eventuell avspärrning eller ett krig. Då är det tyvärr alldeles sant att Sverige skulle klara sig mycket dåligt om oljeimporten stängdes av. 78 procent av oljeimporten går till transportsektorn, och vi är alldeles för beroende av importerad energi. Särskilt med tanke på att 60 procent av oljan kommer från Ryssland är det mycket angeläget att vi på allvar överväger alla konkreta förslag utan ideologiska skyggglappar. Hur kan vi göra för att i större utsträckning ha ett transportsystem som inte är beroende av importerad energi i denna omfattning?

Hur gör man då? Jag tycker inte så mycket om att sätta etiketter på vad andra gör, men det finns egentligen helt två olika strategier. Antingen kan man titta i backspegeln när man kör och fundera på hur det såg ut tidigare, och så försöker man att navigera efter detta. Så kan man kanske göra, för det är så jag uppfattar det när ni varken vill ha slitageskatt eller det ena eller andra. Ni vill ha det som man hade det tidigare. Ja, hur hade vi det tidigare, och hur har vi det nu? Det är ett totalt beroende av olja.

Jag vill inte påstå att vi i samarbetsregeringen har klyftiga förslag inom alla områden, men vi vågar i alla fall blicka framåt. Det är det andra sättet. Vi tror att det är bättre att se framåt, se vad andra länder gör och se möjligheter. Vi måste se att ett grönt samhällsbygge inte bara omfattar transportsektorn utan även bostadssektorn, uppvärmning, elektricitet – allt!

Det finns möjligheter. Klimatarbetet är inte bara tagelskjorta och försakelse, utan det är att bejaka framtiden och att inge hopp. Trots allt elände som finns är detta en enorm möjlighet att lyfta Sverige och bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna i världen. Det var vårt löfte i Paris, och nu är det dags att stå upp för att göra verklighet av detta löfte.

Vi kan se på olika mässor dit olika företag kommer. Vi hör inte att de kommer dit och säger: Här har vi den senaste oljepannan! Är det detta de visar upp? Alla företag tävlar i stället om att vara bäst på förnybar energi och energibesparande insatser. Det handlar om hur man kan ordna med passivhus och hur man driver bussarna i framtiden. Vi ska hitta lösningar som passar hos oss. Men det handlar förstås också om att ha potential att passa i andra länder. Det handlar om gasbussar och metanolbilar, och det finns massor av andra möjligheter.

Det är denna möjlighet – klimatomställningen som en möjlighet till ett grönt samhällsbygge med nya företag och nya arbetstillfällen – som vi i samarbetsregeringen vill lägga grunden för. Det är därför vi vill ha styrmedel som på ett effektivt sätt påskyndar utfasningen av den olja som innebär en helt oacceptabel klimatpåverkan men också ett oacceptabelt beroende och en sårbarhet för Sverige. Vi vill gå över till en cirkulär hantering av resurser där man bygger på förnybara råvaror och en energieffektiv verksamhet där man ger möjlighet till de kommuner och städer som vill trygga framtiden för sina invånare att göra detta.

Det finns många konkreta rubriker i betänkandet, och jag har ingen som helst ambition att gå igenom allihop. Men jag skulle vilja lyfta fram ett område där regeringen ännu inte har levererat men där jag hoppas att den kan leverera inom en snar framtid. Det handlar om miljözoner.

Utskottet åkte till Nederländerna för att se på hur man har gjort där. Där har man av naturliga skäl haft anledning att konfronteras med klimatfrågan tidigare än andra, för landet är fysiskt beroende av att man klarar att hålla vattnet och översvämningarna borta. De har tränat på det under många årtionden. Man har kommit fram till att miljözonsbestämmelser sannolikt är det effektivaste styrmedlet för att ställa om fordonsflottan till det som tillhör framtiden och bli av med klimatskadlig energi.

Vi i trafikutskottet säger att vi står bakom det som till exempel Sveriges klimatkommuner, Göteborgs stad och flera andra har sagt i sina remissvar: Vi vill ha miljözonsbestämmelser som helt inriktar sig på emissioner. Kommuninvånarna ska kunna leva i trygghet med att man inte har skadliga ämnen i de avgaser som finns i fordonen, och bestämmelserna ska grundas

på det. Vi vill inte fånga alla andra aspekter, typ buller eller annat, utan vi vill ha en teknikneutral lösning. Vi tror att det blir effektivast för alla.

Så resonerar man också i Rotterdam, som har gått från att vara en stor industristad med många problem till att nu också ha ambitioner att delta i framtidsutmaningen och att ställa om. Det är det som jag känner är inspirerande när man träffar representanter från städer i andra länder: Här är vi på rätt väg i samarbetsregeringen när vi planerar för framtiden – inte genom att titta i backspegeln utan genom att våga se någonting som är i samklang med andra.

(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson, Rikard Larsson, Pia Nilsson, Jasenko Omanovic, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 70 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Beslutsamhet, ansvar och mod! Det krävs politisk beslutsamhet, ansvar och mod för att klara det tuffa betinget att minska utsläppen från transportsektorn med minst 70 procent till år 2030. Vi är sex partier i Sveriges riksdag som tillsammans har ställt oss bakom löftet, och frågan är givetvis högprioriterad för regeringen.

Sverige har tillsammans med 194 andra länder i världen skrivit under Parisavtalet för att komma till rätta med klimatförändringarna. I det arbetet spelar minskade utsläpp av fossila drivmedel en helt avgörande roll. En tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser kommer från transportsektorn, och merparten står vägtrafiken för. Så här kan vi inte fortsätta. Utsläppen ska minska, fossilberoendet ska brytas och omställningen ska påskyndas.

Vi står inför den kanske största omvälvningen av transportsystemet sedan bilen gjorde sitt intåg på 1950-talet. Därför krävs politisk beslutsamhet, ansvar och mod. Vi socialdemokrater räds inte uppgiften. Vi är fast beslutna att ta klimatfajten, och vi jobbar oförtrutet vidare med vår offensiva klimatpolitik, som är en av de viktigaste grundbultarna i vårt gemensamma samhällsbygge.

Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Vi ska ta täten i klimatomställningen. Det är inte bara moraliskt rätt, utan det är också ekonomiskt smart. Många nya gröna jobb skapas redan nu, och ännu fler är att vänta.

Herr talman! Regeringen har definitivt inte suttit med armarna i kors under de dryga två åren i regeringsställning. Tvärtom! Mycket har hänt, och många klimatsmarta beslut har fattats.

Vi har skapat Klimatklivet. Drygt 3 miljarder statliga kronor finns att ansöka om för företag, aktiebolag, organisationer, kommuner och regioner att användas för lokala klimatinvesteringar för att minska utsläppen.

Förhållandena ser olika ut i olika delar av landet. Investeringsbehoven i Kalmar kanske inte alls är desamma som i Kalix. Därför är det viktigt att låta de lokala behoven få prägla val av klimatinvesteringar. Tack vare Klimatklivet har Sverige i dag över 3 200 laddpunkter på plats, och fler är på gång. Söktrycket är så stort, herr talman, att regeringen i vårändringsbudgeten föreslår ytterligare 500 miljoner just till detta ändamål.

Regeringen har också utformat ett stadsmiljöavtal, där staten går in och medfinansierar lokala kollektivtrafikprojekt i våra stads kärnor. Det är projekt som på köpet ger draghjälp åt mer bostadsbyggande. Intresset har varit stort, och nu finns även möjlighet att ansöka om resurser till cykelinvesteringar.

Vi har höjt anslagen till järnvägsunderhållet kraftigt, och vi har höjt energiskatten på bensin och diesel. Vi har infört elbusspremier, och vi har anslagit mer resurser till kollektivtrafik på landsbygden. Vi har vidare, herr talman, beslutat om tonnageskatt för att skapa konkurrensfördelar för svensk sjöfart, och vi har tagit fram en flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem.

Regeringen har lanserat fem samverkansprogram tillsammans med näringsliv och akademi. Ett av dem handlar om att hitta nya innovativa lösningar för nästa generations resor och transporter. Det är lösningar som bidrar till en hållbar utveckling och som skapar jobb. Demonstrationsprojektet med elvägar är ett sådant exempel.

Allt detta, och mer därtill, har regeringen lyckats åstadkomma på drygt två år. Det visar att det går att åstadkomma mycket på kort tid om det finns politisk beslutsamhet, ansvar och mod. Och bäst av allt – det ger resultat. Bara de miljarder staten satsar i Klimatklivet förväntas leda till att växthusgaserna kommer att minska med 1,4 miljoner ton koldioxid varje år.

Nu, herr talman, växlar vi upp arbetet ytterligare genom att föreslå ett bonus-malus-system. Vi måste få mer miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Lägre utsläpp ska beskattas lägre medan bilar med högre utsläpp ska beskattas högre. Det är precis vad bonus-malus syftar till.

Som om det inte vore nog har regeringen nyligen fattat beslut om en så kallad reduktionsplikt som innebär en skyldighet för bränsledistributörerna att minska utsläppen av växthusgaser genom att blanda in kvalitets-säkrade biodrivmedel i den bensin och diesel de säljer. Reduktionsplikten innebär att regeringen levererar vad den lovat, det vill säga långsiktiga och stabila förutsättningar för biodrivmedel. Det bästa av allt är att förslaget åtminstone inte kommer att stoppas av EU eftersom reduktionsplikt inte omfattas av EU:s statsstödsregler.

Herr talman! Vad jag nu under en ganska lång tid har uppehållit mig vid att beskriva handlar om regeringens prioriterade arbete med konkreta beslut för att nå målet om 70 procent mindre utsläpp inom transportsektorn där en fossilfri fordonsflotta spelar en avgörande roll.

Hur reagerar då allianspartierna på detta? Jo, hör och häpna, med en reservation. De reserverar sig med motiveringen att regeringen ska prioritera arbetet med en fossilfri fordonsflotta. Det är precis vad regeringen gör, och det är vad jag har redogjort för.

Jag skulle vilja vända på frågan. Hur ser allianspartiernas plan ut för att nå vårt gemensamma mål om en 70-procentig reduktion av utsläppen? Finns det någon plan? Ni säger nej till Klimatklivet, nej till stadsmiljöavtalet, nej till kollektivtrafiksatsning på landsbygden, nej till höjda energiskatter för bensin och diesel och nej till en flygstrategi. Vad säger ni egentligen ja till?

Det som började så starkt med en utredning 2012 om en fossilfri fordonsflotta, tycks nu närmast ha landat i ett förvirrat politiskt limboläge. Vart tog Alliansens klimatambitioner vägen efter att FFF-utredningens

slutbetänkande lades fram, som Karin Svensson Smith så förtjänstfullt redogjorde för? Stadsmiljöavtal, kollektivsatsning på landsbygden och höjda energiskatter på diesel var några av de förslag som den utredningen presenterade – samma förslag som ni nu säger blankt nej till.

Det duger inte att gömma sig bakom oppositionsrollen och sticka huvudet i sanden när nödvändiga klimatåtgärder väntar på beslut. Det krävs politisk beslutsamhet, ansvar och mod även från en opposition. Vi har tillsammans undertecknat en överenskommelse, och då borde vi i rimlighetens namn också tillsammans kunna komma överens om nödvändiga och långsiktiga åtgärder. Låt inte denna så viktiga överenskommelse bli bara en läpparnas bekännelse utan ansvar för fortsättningen.

Herr talman! De senaste tio åren har det hänt en hel del positivt. Personbilarnas energieffektivitet har förbättrats, koldioxidutsläppen från nya bilar har minskat och biodrivmedel inom vägtransportsektorn har ökat. Bra! Men det räcker inte. Vi behöver ett ännu mer transporteffektivt samhälle och sannolikt fler ekonomiska styrmedel för att nå ända fram. Vi måste helt enkelt klara av att göra fler saker samtidigt, men det är inte fullt så enkelt. Det visar inte minst Trafikverkets rapport om vilka styrmedel och åtgärder som krävs för att minska transportsektorns utsläpp. Fyra olika scenarier har presenterats.

I det första scenariot, herr talman, beskrivs en utsläppsminskning på 60 procent. För att nå dit räcker det långt med energieffektivisering, elektrifiering och biobränsle.

I det andra scenariot beskrivs en utsläppsminskning på 80 procent. Där antas behovet av biodrivmedel vara större än vad vi själva kan producera. Det innebär att det kommer att krävas nettoimport av biodrivmedel, vilket riskerar att leda till högre priser. Inga omfattande ändringar i infrastrukturen ser ut att krävas i det scenariot.

I det tredje scenariot beskrivs en minskning om 80 procent där det inte används lika mycket biodrivmedel. I stället styrs bebyggelsen mot större stadskärnor, samtidigt som det görs stora satsningar på ökad kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Det är investeringar som stöds av stadsmiljöavtal.

Det scenariot innehåller också ökade infrastrukturinvesteringar i framför allt järnväg, men också en överflyttning från bil till kollektivtrafik och cykel, och från lastbil till främst järnväg men även sjöfart.

I det fjärde och sista scenariot, med minskade utsläpp på 80 procent, låter man resandet med bil och transporterna med lastbil minska jämfört med basprognosen genom att använda kraftiga styrmedel som ska läggas till de ökade energipriserna.

Trafikverket konstaterar att alla scenarierna är möjliga men att de leder till för- och nackdelar av olika slag.

Herr talman! Detta visar med all tydlighet hur komplex frågan är. Men en slutsats man ändå kan dra är att det inte räcker med enbart energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel. Mer måste göras för att minska utsläppen. Klimatkliv, stadsmiljöavtal, kraftigt ökade satsningar på järnvägsunderhållet, införande av bonus-malus och reduktionsplikt är bara några av alla de klimatsatsningar regeringen har fattat beslut om för att nå målet om minst 70 procent mindre utsläpp i transportsektorn till 2030 – ett mål som vi tillsammans med allianspartierna har undertecknat.

För att nå ända fram kommer det fortsatt att krävas beslutsamhet, ansvar och mod, inte bara från oss beslutsfattare utan även från andra viktiga

samhällsaktörer. Vi är beslutsamma, vi tar ansvar, vi räds inte uppgiften! Vi jobbar oförtrutet vidare med vår offensiva klimatpolitik, som är en av de viktigaste grundbultarna i vårt gemensamma fossilfria samhällsbygge.

Sverige ska, herr talman, bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Tillsammans kan vi göra det!
(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson, Rikard Larsson, Jasenko Omanovic, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S) samt Karin Svensson Smith (MP).

Anf. 71 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag står förstas bakom samtliga de reservationer som Moderaterna har del i, men för tids vinnande yrkar jag bara bifall till reservationerna 4 och 8.

Herr talman! Klimatavtalet 2015 innebar att världens länder för första gången kunde enas om ett globalt, bindande avtal för att begränsa klimatförändringarna och arbeta för att förhindra att jordens medeltemperatur stiger med två grader. Hotet mot vårt klimat är en av vår tids stora politiska frågor, och dess gränsöverskridande karaktär gör att frågan måste lösas globalt. Globala problem kräver globala lösningar.

Men som ett led i att minska våra utsläpp måste vi ställa om vårt transportsystem till hållbarhet och fossiloberoende. Det tror jag att de flesta i denna kammare kan skriva under på, herr talman. Vad vi däremot inte är överens om är vilka medel vi ska använda oss av för att nå dit. Det är väldigt höga toner från de rödgröna i denna debatt. Men i grund och botten är det straffskatter och förbud man förespråkar som vägen mot ett hållbart transportsystem. Det tror inte jag är rätt väg att gå, herr talman. Det är viktigt att vi minskar våra utsläpp, men det är lika viktigt *hur* vi gör detta.

Möjligen kan den rödgröna politiken leda till en del minskade utsläpp. Men i så fall sker det på bekostnad av jobb och tillväxt i hela landet. Totalt talar vi om skattehöjningar för jobb och företag på 60 miljarder. Vem kommer att vilja ta efter Sveriges klimatpolitik – om man nu vill att Sverige ska vara ett grönt föregångsland – om den svenska modellen skulle innebära att man måste välja mellan jobb och tillväxt eller miljö?

Nej, herr talman, jag tror inte att vi måste välja. I stället ska vi använda oss av effektivisering, teknisk utveckling och smarta styrmedel. Då kan Sverige pressa ned både utsläppen och arbetslösheten.

Herr talman! Moderaterna vill nämligen värna om transportsystemet som en garant för människors rörlighet. Att människor har möjlighet att resa både inom vårt land och till andra länder är i grund och botten ett tecken på välbefinnande. Konkurrenskraftiga transporter är också en nödvändighet om ett litet avlägset land, långt upp i norra Europa, ska stå sig i en hård global konkurrens.

Politik handlar om att hålla flera tankar i huvudet samtidigt. I det här fallet handlar det om att värna konkurrenskraftiga transporter som en grund för jobb och tillväxt, samtidigt som vi ska minska utsläppen.

Vi ska ha en ambitiös och effektiv klimatpolitik, men den ska inte fungera som en ursäkt för att införa ineffektiv och dålig vänsterpolitik. Tyvärr är det vad regeringen gör när man låter miljarderna rulla i sina satsningar

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

på klimatkliv och höghastighetståg, som döms ut av den samlade expertisen för att de har försumbara klimateffekter, eller när man använder klimatet som ett svepskäl för att införa en flygskatt eller en kilometerskatt, som slår direkt mot jobb och tillväxt.

Men, herr talman, människor och företag kommer att fortsätta att nyttja och behöva vårt transportsystem. Då är det viktigt att vi utvecklar det i en hållbar riktning. Samtidigt är vi som sagt övertygade om att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp.

En väldigt viktig del för Sveriges tillgänglighet och konkurrenskraft är flyget. Medan vissa partier i denna kammare företräder en linje som går ut på minskat resande och flygande säger vi att det är bränslet vi ska bekämpa när det gäller flyget. Vi lever i en globaliserad värld, där konkurrensen är hård mellan länder. Det är inte, och ska inte vara, politikens mål att minska resandet eller att se till att flyglinjer flyttar till andra länder, vilket skulle bli effekten av en nationell flygskatt.

Vi kan se hur andra länder har agerat, som först infört en flygskatt och sedan dragit tillbaka den för att den slår mot bnp och tillväxt. Man ser att flygskatten, som ett så kallat klimatstyrmedel, snarare exporterar koldioxid till andra länder.

Vad skulle effekten bli i exempelvis södra Sverige? Jo, man väljer hellre att ta flyget från Kastrup. Flygandet minskar inte, men det slår mot jobb och tillväxt i Sverige och mot tillgängligheten i södra Sverige och i vårt land. Vad skulle effekten bli vad gäller Arlanda kontra Köpenhamn? Direktlinjerna ut i världen blir lika många, men de går från Köpenhamn i stället.

Nej, herr talman, flygskatten är fel väg att gå, men hållbarhet är rätt väg att gå. Det är därför en majoritet i trafikutskottet i dag säger att vi vill använda oss av smarta styrmedel för att ställa om flyget. Vi kräver att regeringen undersöker olika möjligheter att stimulera en ökad användning av biodrivmedel inom flyget. I Norge tittar man på modellen med differentierade start- och landningsavgifter baserat på bränsle. Det är en klok väg att gå om man faktiskt vill ta sikte på bränslet och utsläppen.

Tillsammans med de globala avtal om ett utsläppssystem för flyget som redan slutits inom ICAO innebär detta smarta åtgärder som både kan säkerställa en ökad hållbarhet och lägre utsläpp och bevarad konkurrenskraft.

Det bör kanske också påpekas att en majoritet i Sveriges riksdag ytterligare en gång påpekar att regeringen saknar stöd för sin flygskatt. Man kan tycka att detta är något som regeringen bör ha i åtanke när den lägger fram sina förslag framöver.

Men, herr talman, flyget är inte det enda som är avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Vi är faktiskt EU:s till ytan tredje största land, även om det inte alltid avspeglas i vår självbild. Vi tror att vi är små, men vi är stora till ytan. Vi är omringade av vatten. Vår sjöfart är oerhört viktig för att vi ska kunna säkerställa goda transporter.

För att främja miljöarbetet inom sjöfarten vill Moderaterna tillgodose behovet av miljövänligt bränsle i våra hamnar. Hur kan vi säkerställa att fler fartyg kan konverteras till LNG och kan utnyttja metanolen? Hur kan vi säkerställa en fullgod elanslutning i våra hamnar? Allt detta behöver vi en strategi för. Vi behöver också, herr talman, verka för en ökad miljödifferentialisering av våra farledsavgifter. Sjövägen är många gånger ett hållbart

transportalternativ, men det kan också utvecklas. Även där kan utsläppen minskas.

Goda och miljövänliga transporter på våra vägar är också nödvändigt för Sverige. Om vi inte ska bekämpa bilen och lastbilen utan se att även våra vägtransporter behövs ska vi snarare ställa om vilket bränsle de går på. Därför är det fantastiskt att vi nu testar ett system med elvägar utanför Gävle, E16. Vi menar från Moderaternas sida att det är positivt att elvägarnas teknik har utvecklats så snabbt under de senaste åren att vi nu har demonstrationsprojekt. De ska testas i två års tid, utanför Arlanda-Rosersberg och i Gävle. Men vad händer sedan, undrar vi i Alliansen och Moderaterna. Ska vi stå stilla efter de två åren och utvärdera det hela i ett antal år medan chansen att ställa om hela lastbilsflottan går förbi oss?

Vi vill se en strategi här och nu för hur vi ska kunna gå vidare och fortsätta testa ny teknik och förbereda för en utbyggnad av elvägar. Jag vet att Miljöpartiet gärna bedriver kamp mot allt som går på gummihjul. Men om ni kan säkerställa att gummihjulen faktiskt innebär eldrift och nollutsläpp bör vi väl kunna vara överens om att detta är en utveckling vi alla önskar?

Herr talman! Regeringen bedriver en jakt på bilister. Det vet vi. Jag vill bedriva en jakt på utsläppen och på bränslet. För många människor är fortfarande bilen frihetssymbolen – kanske inte alla gånger i Stockholm, där jag bor, men för människor i andra delar av vårt land är bilen ibland det enda alternativet. Då behöver vi fortsätta bygga ut ett system av laddstolpar. Vi behöver utveckla biodrivmedel. Moderaterna vill se en reduktionsplikt, där vi successivt blandar in en högre andel biodrivmedel i våra bilar. Det är smart politik – inte att bekämpa bilen utan bränslet.

För att främja framväxten av ett hållbart transportsystem är det också viktigt vilka verktyg våra kommuner har för att säkerställa att vi faktiskt kan premiera dem som gör ett aktivt val för att minska sina utsläpp. Bilpooler i våra städer är ett väldigt bra exempel på hur vi kan behålla bilens flexibilitet och människors rörlighet men se mer av samåkning och minska bilägandet. I dag står en vanlig personbil stilla ungefär 97 procent av tiden. Då behöver vi möjliggöra för fler kommuner att reservera mark för bilpooler.

I dag kan vi tyvärr konstatera att det saknas en juridisk definition av vad en bilpool är för något. Det är anledningen till att många av oss som bor i Sveriges städer eller utanför inte vågar lita på att man kan byta den egna bilen mot en bilpool. Här är det viktigt att regeringen nu agerar utifrån den utredning som faktiskt finns på regeringens bord för att få fram en juridisk definition och möjliggöra för kommuner att bereda plats för den nya tekniken och det nya bildelandet.

Avslutningsvis vill jag koppla tillbaka till inledningen i mitt anförande. Klimatpolitik ska inte vara en tävling om vem som kan lova bort mest av skattebetalarnas pengar. Det ska vara en tävling om vem som har bäst och smartast åtgärder för att uppnå maximal klimatnytta samtidigt som tillväxt och konkurrenskraft värnas. Tyvärr har den här regeringen inte insett detta, utan på område efter område genomförs symbolpolitik utan verkan på bekostnad av jobb och företag.

Regeringens klimat- och transportpolitik är undermålig och saknar i väldigt hög utsträckning stöd i den här kammaren. Min ambition är att få ett slut på detta genom att Alliansen söker stöd för en gemensam budget

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

under hösten. För Sverige behöver en politik och en regering som sätter resultat före symbolpolitik.
(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson och Borian Åberg (båda M), Anders Åkesson (C) och Robert Halef (KD).

Anf. 72 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att beskedet att man tittar på vad man gjorde förr är det huvudsakliga draget i Alliansens sätt att beskriva klimatpolitiken. Låt mig då övergå till min analogi om hur man kör bil: Jag tror inte att jag skulle bli godkänd i en körskola – jag har aldrig försökt – om jag styrde genom att bara titta i backspeglarna. Jag tror faktiskt att jag skulle bli underkänd som bilförare. Nu vet jag förstås inte, för jag har aldrig provat, men jag tror att man måste titta framåt och åt sidorna för att kunna navigera om man ska styra någonting. Det är detta vi gör i samarbetsregeringen.

Vi använder delar av det ni tog fram i utredningar men inte gjorde så mycket av. Ni satte dock igång en sak som jag verkligen tycker att ni ska ha kredd för, nämligen Sverigebygget. Det var år 2014 i Almedalen som er tidigare partiledare Fredrik Reinfeldt tog initiativ till att knyta ihop hela Sverige med moderna kommunikationer och stimulera bostadsbyggande och grönt samhällsbygge genom det som är den absolut mest effektiva eltransporten, det vill säga tåg och spår. Man ska inte bygga järnväg som man byggde på 1800-talet och i början av 1900-talet, utan man ska göra som man har gjort i Japan i över 40 år liksom i Frankrike, Spanien med flera länder, där man bygger järnvägen på ett sådant sätt att man kan ta andelar från flyget.

Då undrar jag av vilken anledning Jessica Rosencrantz inte håller med Johnny Magnusson och alla andra företrädare runt om i landet, som tillhör samma parti som hon själv men som ser att detta skulle gynna just deras bygd och deras förmåga att klara sig utan olja.

Anf. 73 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! De flesta av mina kollegor runt om i landet är överens om att det vi först vill ha är investeringar i den infrastruktur vi har. Vi litar inte på att tågen kommer och går i tid på den järnväg som finns.

Sedan finns det lite olika uppfattningar om huruvida höghastighetståg kan bidra till att utveckla transportsystemet. I valet är de flesta solklara med att det som behövs är investeringar i den järnväg som finns. Därutöver kan vi konstatera att för 230 miljarder av skattebetalarnas pengar – vi kan låta det sjunka in: 230 miljarder kronor, som Karin Svensson Smith vill använda för att bygga höghastighetståg – får vi väldigt liten klimatnytta. Det konstaterar forskningen.

Utöver att det är väldigt låg utsläppsminskning per investerad krona och utöver de massiva utsläpp som det innebär att bygga ett sådant här system av höghastighetståg kan vi också konstatera att vi i så fall måste välja bort något annat. Väljer vi att bygga ett system som i princip bara går ut på långväga trafik mellan Stockholm, Göteborg och Malmö väljer vi bort investeringar i den regionala tågtrafiken. Det är faktiskt där, herr talman, som de flesta resor görs.

Vi vill premiera den regionala arbetspendlingen. Vi vill ha medel att satsa på den järnvägen. Därför är det viktigt att faktiskt välja bort investeringar på 230 miljarder som bedöms vara samhällsekonomiskt onyttiga och ineffektiva till förmån för att värna den svenska järnväg vi har, säkerställa ett fullgott underhåll, bygga ut ny kapacitet, bygga ut nya spår där det behövs. Vi ska inte satsa allt på ett projekt som kostar mer än det smakar.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

Anf. 74 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Järnvägen är ungefär som en mänsklig kropp: Man behöver ryggrad, revben och alla delar i systemet om man ska fungera bra.

De regionala företrädarna Johnny Magnusson, Malin Wengholm, Christian Gustavsson, Mats Eriksson och Magnus Gunnarsson uttryckte sig alldeles utmärkt som företrädare för Moderaterna när de skrev så här i Dagens Samhälle: ”I valrörelsen 2014 presenterade Moderaterna tillsammans med övriga Alliansen Sverigebygget. En historisk satsning på investeringar som ska ge fler jobb och ökad tillväxt. Viktiga delar i paketet var byggandet av nya stambanor för persontrafik med höghastighetståg som knyter samman våra tre storstadsregioner och mellanliggande regioner samt byggandet av 100 000 nya bostäder. Detta är åtgärder som bygger Sverige starkt och modernt. Sverigebygget möttes av mycket positiv uppmärksamhet och gensvar bland såväl allmänhet som näringsliv. Vi, regionala företrädare för Moderaterna i Sydsverige, ser nu med oro på att ledande företrädare för vårt parti uttalar tveksamhet till Sverigebygget.”

Vi har sett en tveksamhet inför det nya i alla partier. Vi vet ju inte allting om hur framtiden kommer att bli. Men vi vet att det inte funkar med ett transportsystem som bygger på olja.

Det funkar inte att familjer som bor utanför städer måste ha två bilar för att kunna sköta sina transporter. Folk i allmänhet vill kunna ha tåget som alternativ. Då behöver man både höghastighetsbanor och regional järnväg, och de behöver knytas ihop i hela Sverige.

Jag förstår inte varför Jessica Rosencrantz inte bejakar det som Fredrik Reinfeldt tog initiativ till.

Anf. 75 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! När Sverigebygget lanserades kostade det inte 230 miljarder. Det hade heller inte utvärderats ordentligt av den samlade expertisen. Den samlade expertisen har utrett frågan och konstaterat att det kostar mer än det smakar. Därför har vi valt att vara ansvarsfulla.

Jag kan bara konstatera – och det kanske Karin Svensson Smith till och med håller med mig om – att den här regeringen inte precis är tydlig med vad utbyggnaden av höghastighetståg ska innebära. Man har inga pengar att lägga in i den nationella plan som ska komma. Man har ingen exakt tidsplan. Det man säger är att man vill bygga Ostlänken och sträckan Lund–Hässleholm. Vi är för de satsningarna. Vi ser att det behövs kapacitet, till exempel i form av Ostlänken. Däremot ser vi inte poängen med att bygga småsnuttar av höghastighetsteknik utan att ha en plan för helheten, vilket är vad regeringen just nu företräder. Jag har hört Karin Svensson Smith själv säga: Bygger man ett sådant här system måste man ha ett helhetstänk. Det har inte denna regering.

Till skillnad från den här regeringen är mitt parti ärligt nog att säga: Vi kan inte stå bakom ett sådant här projekt när det saknas finansiering och tidsplan och den samlade expertisen dömer ut det.

Jag vet att Anna Johansson tidigare, i begynnelsen av denna debatt, påstod att detta kanske kunde byggas med någon form av alternativ finansiering. Det finns fortfarande de som tror det. Karin Svensson Smith själv påstod att kineserna kunde bygga det billigt och bra på bara några år. Det är inte särskilt troligt att det blir någon av de metoderna, herr talman. Det realistiska är att det är skattebetalarna som får stå för de 230 miljarderna. Med en samlad transportplan på 622 miljarder säger det sig självt att vi då måste välja bort väldigt mycket annat. Det är inte en klok och ansvarsfull politik. Det blir i stället bara symbol- och plakatpolitik. Det står inte mitt parti för.

Anf. 76 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Det är inte ofta jag tittar på Moderaternas hemsida, men jag gjorde det häromdagen för att ta del av de klimatvisioner som jag trodde fanns där. Jag sökte först på fossilfrihet – noll träffar. Sedan sökte jag på fossilberoende – noll träffar. Jag tänkte: Har jag stavat fel? Jag försökte igen – noll träffar. Jag sökte på alternativa bränslen – noll träffar. Jag tänkte: Det kanske är fel på sökmotorn. Jag sökte på skatter. Då rasslade det plötsligt till.

Jag kan dra slutsatsen att klimatvisionen lyser ganska rejält med sin frånvaro. Jag lyckas fånga kollektivtrafik. Det är ungefär som ett Twitter-inlägg. Kollektivtrafiken är bra för miljön, och den underlättar resan till jobb och skola – så står det på Moderaternas hemsida.

Jessica Rosencrantz parti, Moderaterna, har skrivit under överenskomsten om att man ska få ned utsläppen med 70 procent till 2030. Moderater brukar ofta säga att det handlar om att göra rätt saker för att man ska kunna åstadkomma så stor klimatnytta som möjligt. Då undrar jag, Jessica Rosencrantz: Är differentierade parkeringsavgifter och bilpooler de rätta sakerna för att nå så stor klimatnytta som möjligt? Eller vilka övriga styrmedel krävs för att nå målet om 70 procents reduktion av utsläppen inom transportsektorn?

Anf. 77 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Socialdemokraterna vill gärna prata om att Sverige ska vara ett grönt föregångsland. Låt mig bara påpeka det jag sa i mitt anförande: Ingen kommer att vilja följa efter Sverige om den svenska klimatpolitiken innebär rena straffskatter som slår mot jobb och tillväxt.

Då måste man välja en smartare väg. Från Moderaternas sida har vi presenterat väldigt många förslag. Det handlar om att ge verktyg till kommunerna i form av differentierade parkeringsavgifter – det är för övrigt absurt att det inte går att göra redan i dag. Men det handlar också om krav på inblandning av biodrivmedel i våra fordon – en reduktionsplikt. Det handlar om ett system för bonus–malus, som den här regeringen gärna pratar om men som det var vår regering som tog initiativ till. Jag kan anmärka på att denna regering väljer att överfinansiera systemet med 600 miljoner kronor och använda det som ytterligare ett sätt att dra ut nya skattepengar från våra medborgare. Men i grunden är vi för ett bonus–malus-system. Jag pratade om elvägar. Pia Nilsson slår sig gärna för bröstet när det gäller

järnvägsunderhåll. Där satsar vi lika mycket som ni. Dessutom har vi råd att investera i våra vägar.

Det finns mycket vi kan göra. Men politik handlar återigen om att kunna göra flera saker samtidigt. En straffskatt på flygresande och en straffskatt på alla våra lastbilstransporter är inte en smart klimatpolitik om man inte är av uppfattningen att resande och transporter i sig är någonting dåligt – då vill man ju minska på dem. Men om man faktiskt tror att de flesta människor tycker att det är trevligt och bra att kunna resa och om man inser att de flesta företag behöver exportera sina varor för att Sverige AB ska fungera vill man inte bekämpa transporterna. Då vill man bekämpa utsläppen. Det är vad den moderata politiken står för.

Anf. 78 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Moderaterna säger nej till i princip alla ekonomiska styrmedel utom bonus–malus, som vi hörde från Jessica Rosencrantz alldeles nyss. Man säger nej till Klimatklivet, det väldigt framgångsrika lokala klimatinvesteringskapande som vi faktiskt har möjliggjort. Närmare 800 ansökningar har så här långt inkommit till Naturvårdsverket. Alla de projekt som har beviljats detta ger utsläppsminskningar motsvarande 140 000 bilar varje år. Det säger Moderaterna nej till.

I stället vill man ha differentierade parkeringsavgifter. Och man är väldigt mån om att få en juridisk definition av begreppet bilpool. Jag kan också tycka att vi behöver klargöra det. Men det räcker inte bara med det. Det räcker inte att säga att man måste hitta smartare vägar. Det går inte att bara fokusera på väg, Jessica Rosencrantz. Var finns kollektivtrafiken i Moderaternas klimatvision? Ingenstans. Ni saknar en klimatvision. Ni saknar ekonomiska styrmedel. Det är väldigt mycket av tom retorik.

I detta anförande instämde Karin Svensson Smith (MP).

Anf. 79 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Klimatklivet är ett intressant fenomen. Det är 3 000 kronor av skattebetalarnas pengar per ton utsläppsminskning. Det är en ganska dyr klimatåtgärd. Dessutom går pengarna – det är baserat på tidigare klimatprogram – till åtgärder som i ganska stor utsträckning skulle ha genomförts ändå, utan de extra bidragen.

Moderaterna väljer en annan väg. Vi satsar 100 miljoner kronor mer än regeringen på internationella klimatinsatser, som är 50 gånger mer effektiva och som kostar 60 kronor per ton utsläppsminskning. Insatserna är alltså sju gånger så effektiva. Sju gånger så mycket klimatnytta får vi, även om regeringen satsar sju gånger mer av skattebetalarnas pengar.

Jo, herr talman, det spelar roll vad man väljer att satsa sina pengar på. Ni kan kalla det vad ni vill – klimatkliv och höghastighetståg. Det låter väldigt fint, men det är symbolpolitik. Det handlar inte om vem som kan lova bort mest av skattebetalarnas pengar. Och det handlar inte om, menar jag, att bekämpa transporterna – här går en fundamental skiljelinje mellan oss. Det är i grund och botten ett tecken på ett ökat välstånd att människor och företag kan resa och kan exportera sina varor.

Men vi ska ställa om transportsystemet genom bonus–malus, genom reduktionsplikt, genom elvägar och genom differentiering av start- och landningsavgifter för flyget, av farledsavgifter och av parkeringsavgifter.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

Ni vill bekämpa transporterna i sig. Där är vi inte överens, Pia Nilsson. Det kommer vi aldrig att vara. Men jag kan lova dig att det finns mycket från Moderaternas sida på transportområdet, även om vi troligen inte kommer att vara överens om vägen.

Anf. 80 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Jag vill först be att få yrka bifall till reservation 11 och i övrigt bifall till utskottets förslag.

Vi har nu att hantera fossiloberoende. Hur många gånger man har yttrat ”klimatet” har jag tappat räkningen på, men frågan kommer upp i alla sammanhang. Sedan är man väldigt noga med att övertyga varandra, förmodar jag, om vem som är mest för ett fossiloberoende.

Jag kan dock inte föreställa mig annat, herr talman, än att vartenda parti vill göra sig oberoende av oljeimporterna. Jag kan inte föreställa mig någon människa alls som inte är för samma sak. Det borde vi egentligen inte sitta och försöka övertyga varandra och gräla så förskräckligt mycket om.

Som det har sagts här innan: Nu är det metoderna vi diskuterar. Jag är själv till exempel väldigt intresserad av vätgasdrift och produktion och utveckling av den liksom de världsledande industrier som utvecklar fordon för syftet. Jag försöker hålla kontakt med dem som kan frågan bäst internationellt och hoppas på att vi här har en bra lösning för framtiden – en av dem. Det finns säkert fler.

Låt mig beröra lite om punkt 2, som handlar om flyget. Vi ger än en gång ett tillkännagivande till regeringen. Jag läser upp delar av det kort: ”Mot bakgrund av att det inom ICAO nu har nåtts en överenskommelse om ett internationellt system förutsätter utskottet att regeringen omprövar sitt beslut om att införa en nationell flygskatt.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen tillkännager för regeringen att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle.”

Det är ett alldeles utmärkt förslag, tycker jag.

Flygskatteförslaget är ju elefanten i rummet. Från regeringssidan berör man inte gärna ämnet alls. Jag tror inte att man tycker så värst mycket om det innerst inne, men man får göra sin regeringspartner glad. Därför sitter vi med detta hot över oss.

Flygskatten är utöver alla redan tidigare beskrivna problem dessutom ett slag mot våra regionala flygplatser. Det gör mig lite förvånad att en statsminister som reser omkring i de norra bygderna och försöker övertyga om sin vänlighet gentemot glesbygden, som han säger sig värna om, kommer med ett sådant här förslag. Det är ju trams! Det är ett stort hot mot dem.

I smått kan man erinra sig att när vi tidigare diskuterade flygets roll hade vi ett ärende om Vilhelmina flygplats. De bad riksdagen om ett litet stöd för utbyggnad av en landningsbana. Till min förvåning var Sverigedemokraterna ensamma om att vilja bifalla denna begäran. Det beklagar jag.

Det finns mycket som talar för, vilket Jessica Rosencrantz var inne på och jag håller med om, att lösningen på många av de problem som vi pratar om är teknisk utveckling. Det får inte bli så att klimatpratet blir ett svepskäl

för en skattehöjningspolitik, något som tyvärr förefaller mig mer och mer sannolikt.

Jag ska tala lite grann om flyget och dess förbättringspotential. År 1983 lanserades Saab 340, ett flygplan för kortare distanser. Det hade en snittförbrukning på 4,39 liter per 100 kilometer per pax, alltså per passagerare. 15 år senare lanserade ATR en modell som jag själv flyger med ett par gånger i veckan, en modell i samma segment med en förbrukning på 2,47 liter, alltså närmast en halvering.

Flyget gör verkligen vad de kan för att förbättra det här – ännu ett tecken på att det är den tekniska utvecklingen vi ska se över i allra första hand om vi verkligen vill göra något åt klimatet eller oljeimporten.

Jag tycker lite synd om den som drabbas av Pia Nilssons mod vad gäller det man nu ska ta itu med, det vill säga bonus–malus, som vi i Sverigedemokraterna inte ställer oss bakom. Stackars den som inte har råd att köpa de här nya bilarna! Det är åtskilliga som inte har det, särskilt ute i glesbygderna. Åk upp och predika för dem att vi vill ha bort flyget och ålägga dem straffskatter på de äldre bilar de har, vilket inte gör det lättare för dem att byta till nya!

Bland de lösningar man också alltid hör talas om finns höghastighets-tåg mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Den som företräder Sverigeförhandlingen uttalade väldigt tydligt att så slår vi ut flyget. Han tillade också att han personligen hatade flyg. Det är inte en särskilt saklig debatt.

Nu visar det sig att denna höghastighetssatsning troligen är en dröm från vissa håll, där man tror sig uppnå helt andra mål med den. Det löser i alla fall inte Sveriges transportproblem.

Jag nöjer mig med detta, herr talman, och yrkar som sagt var bifall till utskottets förslag så när som på punkt 7, där jag yrkar bifall till reservation 11.

I detta anförande instämde Jimmy Ståhl (SD).

Anf. 81 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Trafikutskottet diskuterar fossilfria transporter. Det är bra att vi gör det och ser tvärsektoriellt på de olika transportslag som utskottet har att bereda inför riksdagsbeslut. Vi tar upp miljöperspektivet och hur vi ska kunna ställa om, och vi talar om det faktum att en väldigt stor andel av den transportapparat vi har i vårt land är beroende av fossila och därmed klimatskadliga drivmedel.

Målet, som vi också är överens om politiskt i en väldigt stor majoritet i den här kammaren, är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. Dit är det drygt tolv år, och 70 procent är relaterat till 2010 års nivå. Det är alltså en mycket hög ambition som det finns en politisk enighet om, vilket är bra.

Det vi diskuterar är ju metoderna, och för att det ska vara möjligt att nå det här mycket ambitiösa målet krävs det en rad kraftfulla verktyg.

Man brukar säga att en elefant äter man i bitar, och Centerpartiet menar att om målet om en helt fossiloberoende fordonsflotta 2045 ska vara möjligt att tugga i sig ska vi redan till 2020, det vill säga om drygt två år, ha en ambition om 30 procent förnybar energi i den svenska transportsektorn. Det är en hög ambition, men den är möjlig att nå om vi gör rätt saker och gör dem raskt. Förmodligen är det så vi når slutmålet.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

Utmaningarna i transportsektorn är många och skulle kunna uttryckas i två grova delar. Det handlar om att minska utsläppen på de fordon som redan trafikerar räls, vägar, luftfart, sjöfart etcetera, för de kommer att fortsätta rulla, flyta och flyga i många år framöver. Det kan då ske genom att vi ger dem starka incitament att byta bränsle.

Den andra utmaningen är att de nya fordon som kommer till i hög takt väljs rätt och att de är de mest klimateffektiva alternativ som finns.

Då är förmodligen, herr talman, styrmedel som skattebefrielse för biodrivmedel, differentierad fordonsskatt och supermiljöbilspremien saker som har bidragit till förbättringar. Men takten i omställningen är inte tillräckligt hög, och fler av de alternativ som nämnts här i debatten måste in.

Det finns en sak som är mycket viktig att minnas när vi diskuterar transporter och klimat. Det är att det inte är transporterna som sådana vi vill komma åt och stoppa utan att det är utsläppen som kommer från en transport som måste stoppas. Här vill jag upprepa vad Jessica Rosencrantz sa, att här går det en ideologisk skiljelinje mellan vänsterpartierna och Alliansen. Vänsterpartierna hemfaller alltför ofta till att angripa själva transporten i stället för att titta på vad som kommer ur avgasröret eller vad som händer vid energialstrandet som driver transporten.

En helt fossiloberoende fordonsflotta är ett ambitiöst men nödvändigt mål. Det inrymmer också en stor möjlighet för vårt land och vår industri att ta ledningen i en global omställning. Det är ju självklart inte bara Sverige som håller på att ställa om, utan det finns internationella åtaganden från årsskiftet som gör att hela världen letar möjligheter och förutsättningar för en omställning.

I synnerhet vi som sitter i riksdagens trafikutskott vet att svensk miljöteknik och fordonsteknologi redan nu är och också fortsatt kan vara en exportframgång som bereder vägen för miljövänliga transporter världen över. Det handlar om teknologin i fordon, produktion av biodrivmedel och råvaror från svenska skogs- och åkerbaserade arealer. Det kan också handla om smartare och bättre logistiska lösningar, så att de fem transportslagen samverkar på ett mer effektivt sätt.

Mobilitet och tillväxt är förenligt, också att vara klimatsmart. Det är vägen fram till en fortsatt god ekonomisk tillväxt, som i sin tur leder till välbstånd.

Ett hot, herr talman, mot utvecklingen för att ställa om till en fossiloberoende fordonsflotta är de idéer som vi har berört i den tidigare debatten om en nationell och avståndsbaserad vägslitageavgift eller kilometerskatt för tunga landsvägstransporter som regeringen Löfven/Lövin fortfarande umgås med. I kammaren finns det en stor och stabil politisk majoritet för att ställa om den svenska fordonsflottan till något miljösmart. En kilometerskatt skulle självklart vara en mycket effektiv stoppkloss för denna gemensamma ambition.

Det hedrar Karin Svensson Smith att hon står upp för kilometerskatten. Jag delar inte hennes uppfattning, men hon står i alla fall upp för den uppfattning som omfattas av regeringen. Det vore välgörande om även Socialdemokraterna kunde visa lite högre om vad som händer med den omprövning av kilometerskatten som just nu pågår i Regeringskansliet.

Omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta omfattar självklart alla transportslag och stannar inte vid själva vägfordonen. Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar

vi står inför på hela det politikområde som vi i trafikutskottet har att hantera. Centerpartiets mål och riktning i det arbetet är att Sverige också fortsatt ska vara ett grönt, industriellt väl utvecklat föregångsland.

Herr talman! Det finns skäl att påminna om att alliansregeringen vidtog ett antal angelägna åtgärder för att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och för att också främja en fossiloberoende fordonsflotta. Under Centerpartiets och Alliansens tid i regering ökade andelen förnybara bränslen i svensk transportsektor nära fyra gånger, och målet som sattes upp om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med råge och långt, långt tidigare. Dessvärre kan vi konstatera att takten i omställningen numera har stannat av.

För att vi ska kunna nå målet i Miljömålsberedningen, som utgörs av en stor parlamentarisk majoritet i denna kammare, att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045 krävs fler insatser. Människor och industri kommer att efterfråga resande och transporter. Centerpartiet och Alliansen är övertygade om att en ökad mobilitet för människor och varor går att förena med den höga ambitionen klimatneutralitet till 2045.

Ekonomisk tillväxt och klimathänsyn är förenligt och är den rätta vägen att gå för att komma till rätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet. Det är en stor möjlighet för oss som industri- och exportnation. Men då får vi inte diskutera, hantera eller riskera att lägga fram förslag som blir stoppklossar, som exempelvis skatt på avstånd eller en kilometerskatt, eftersom det utgör ett hot mot omställningen. Det är ett hot om vi ska få fram det vi ska driva fordonen med i stället för rysk importerad fossil olja om vi inte ens skulle kunna nämna skogen i samband med en avståndsbaserad kilometerskatt.

Herr talman! När vi diskuterar fossilfrihet och transporter finns det skäl att nämna att regeringen även i detta betänkande föreslår få ett tillkännagivande riktat till sig. Det handlar denna gång om hur vi utvecklar den för landet så viktiga luftfarten eller flyget. Mot linjen att vi ska ha en heltäckande, effektiv och miljövänlig flygtrafik reserverar sig i detta betänkande Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet.

Vad man i sak reserverar sig mot är att sjösätta lämpliga åtgärder och styrmedel för att främja användningen av biodrivmedel i luftfarten, bland annat att undersöka möjligheten att differentiera start- och landningsavgifter baserat på bränsle. Man reserverar sig även mot att skynda på processen för ett gemensamt europeiskt luftrum, som skulle innebära rakare och effektivare trafikvägar och därmed färre flygtimmar och minskade utsläpp. Vidare reserverar man sig mot att införa ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg, som redan finns framförhandlat av den internationella luftfartsorganisationen ICAO.

Samtidigt som man reserverar sig mot detta aviserade man så sent som i går i vårändringspropositionen att man avser att återkomma till riksdagens kammare med en flygskatt.

Sammantaget vill jag uppmana regeringen att ompröva – och jag förutsätter också att den gör det – sitt beslut om att införa en ur miljösynpunkt väldigt ineffektiv och ur transportsynpunkt rent skadlig nationell flygskatt. Självklart måste regeringen lyssna på kammarens majoritet innan man lägger fram förslag som saknar stöd.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

Till sist, herr talman, ett par ord om sjöfarten. 90 procent, nio av tio ton, av världens handel sker via internationella sjötransporter. Skandinavien och Sverige är ju omgivet av vatten. Sjöfartsnäringsen är därför av en mycket central betydelse för vårt välbefinnande och vår handel. Sjöfarten har också förutsättningar att vara mycket miljövänlig som transportform.

Centerpartiet anser att Sverige genom en stark svenskflaggad handelsflotta, som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och minskad klimatpåverkan, kan påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Genom ett mycket mer aktivt internationellt samarbete än det vi ser i dag skulle Sverige kunna stärka sjöfartens fördelar ytterligare.

Ett aktivt arbete för minskade utsläpp från sjöfarten har utförts under de senaste åren, men mer behövs. Internationell påverkan, samarbete och strategier är förutsättningar för att klara omställningen för den här typen av tunga transporter. Energianvändningen i sjöfarten behöver effektiviseras och klimatpåverkan minskas.

Nästa steg är självklart att arbeta för att även sjöfarten inkluderas i handelssystemet med utsläppsrätter. Enligt min och Centerpartiets syn på detta med transporter och utsläpp är det alltid den som släpper ut någonting som ska stå för kostnaden för att reducera eller stimuleras till att ta bort utsläppen. Självfallet är förnybara drivmedel möjliga att applicera också inom sjöfarten.

Jag står givetvis bakom Alliansens och Centerpartiets yrkanden kopplade till betänkandet, men här och nu yrkar jag bifall endast till reservationerna 1 och 15.

I detta anförande instämde Jessica Rosencrantz och Boriana Åberg (båda M) samt Robert Halef (KD).

Anf. 82 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Centerpartiet har undertecknat överenskommelsen om en reduktion av utsläppen i transportsektorn med 70 procent. Centern vill dock inte ha stadsmiljöavtal, Centern vill inte satsa mer pengar på kollektivtrafik på landsbygden och Centerpartiet vill heller inte ha ett klimatkliv, utan det vill man skrota. Det är i så fall synd för Kalmar.

I Kalmar har man varit ganska framgångsrik när det gäller att ansöka om dessa medel, Anders Åkesson. Ni slår faktiskt oss i Västmanland ganska rejält. Det visar sig att det är ungefär fem stora projekt som har fått närmare 15 miljoner: Det är Böta Kvarn, det är Kalmarhem och det är Orkla Foods. Dessa företag, om jag får säga så, släpper ut 20 000 ton mindre koldioxid varje år. Det motsvarar utsläppen för 5 700 bilar.

Det måste kännas väldigt skönt att bo i Kalmar med de minskade koldioxidutsläppen, Anders Åkesson. Jag vill veta vad som är så fel med Klimatklivet när det kan generera mindre utsläpp.

Anf. 83 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack, Pia Nilsson! Att Kalmarbygden slår Västmanland är en självklarhet i det mesta, och det gläder mig särskilt när det gäller miljö.

Ja, Centerpartiet ifrågasätter starkt effekten av Klimatklivet. Jag är alldeles övertygad om att några av de exempel från Kalmarbygden som Pia

Nilsson nämnde hade funnits även utan det stöd som Klimatklivet har in-
neburit. Det är vad jag tror, men det jag säger bekräftas av den WSP-rap-
port som Naturvårdsverket har beställt på området. Väldigt mycket av det
som sker inom ramen för Klimatklivet hade skett även utan det. Bekymret
med Klimatklivet, Pia Nilsson, är att ni sprutar iväg det som en hagel-
svärm, utan större träffsäkerhet.

Laddstolpar är ett bra inslag, men Centerpartiet vill se en effektivare
och mycket mer träffsäker användning av de resurser som finns gömda i
Klimatklivet. Kollektivtrafiksatsningen på landsbygden stannade faktiskt
vid pengar i växelbyte på Södra stambanan och ledde inte till ett smack
bättre kollektivtrafik på den svenska landsbygden. Trafikverket tilläts an-
vända pengarna för komplexa växelbyten, förvisso ute på vischan, men det
hade ingen som helst betydelse för landsbygdens kollektivtrafik.

Stadsmiljöavtalen, avslutningsvis, är en ytterst tveksam sammanbland-
ning mellan kommunal och statlig kompetens. Jag är alldeles övertygad
om att den spårvagnssatsning som vi ser i till exempel staden Lund och
som till stor del finansieras av stadsmiljöavtal hade kunnat bli möjlig ändå.

Anf. 84 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Anders Åkesson från Centerpartiet är tveksam till Kli-
matklivets effekter. Men kan man verkligen vara det när det visar sig att
närmare 800 ansökningar har kommit in och att de projekt som har bevil-
jats medel ger minskade utsläpp som motsvarar 140 000 bilar årligen?
Bara i Kalmar blir det 5 700 bilar – så mycket minskar utsläppen. Jag
tycker inte att det borde finnas någon större tveksamhet.

Det är inte alls någon hagelskur, utan det är väldigt noggranna och pro-
fessionella bedömningar som Naturvårdsverket gör. Det är inte så att alla
som ansöker får pengar. Däremot har trycket blivit enormt mycket större
nu, så regeringen har i sin vårandringsbudget föreslagit 500 miljoner extra
till detta. Dessa pengar kommer att behövas.

När det gäller extrapengar till kollektivtrafik på landsbygden har VTI
fått i uppdrag att titta närmare på vad man ska göra. Det är förstås viktigt
att pengarna landar där de ska.

När det gäller området laddstolpar har Centern ett eget förslag. Man
tycker inte att det räcker med Klimatklivet, eller man vill inte ha det därför
att man vill ha ett eget förslag. Där står att ni vill att det ska finnas 30 000
laddstolpar till år 2020, Anders Åkesson. I dag finns det 8 000, och då tror
ni att 150 miljoner mer fram till år 2020 ska ge dessa 30 000 stolpar, där
varje stolpe kan subventioneras med 20 000 kronor.

Det blev många siffror, men så står det i er budgetmotion: 30 000 ladd-
stolpar till 2020 för 150 miljoner. Hur går den ekvationen ihop?

Anf. 85 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack, Pia Nilsson, som är väldigt duktig på matte!

Om vi börjar med Klimatklivet är det Naturvårdsverket som hanterar
det; det är helt korrekt. Naturvårdsverket ska se om det är ett effektivt sätt
att arbeta på och har bett den välrenommerade revisionsbyrån WSP att
bena ut om det är bra. Jag kan idka högläsning ur WSP:s rapport, men det
tillåter inte min tid.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

Väldigt mycket av det som sker inom ramen för Klimatklivet är bra grejer. Det är vi helt överens om, men de hade med stor sannolikhet genomförts i alla fall. Då är frågan varför man ska skvätta på statliga pengar om de ändå hade blivit av.

Om vi nu inte tror – det gör säkert varken Pia Nilsson eller jag – att vi har en obegränsad mängd statliga pengar är det bättre att använda dem med större träffsäkerhet, kanske för objekt som biogasframställning eller annat som i alla fall tidigare har stått och vägt i sin lönsamhet, så att privata investerare vågar gå in och satsa.

Avseende laddstolpar har Centerpartiet en mycket ambitiös utbyggnadsplan för dem, just för att vi vill uppnå målet om 30 procent redan 2020. Vi tror att elbilar är ett bra sätt att nå dit. Utmaningen för den som handlar en elbil är räckviddsångesten: När jag dit jag ska – om jag dristar mig att köra till Västmanland, når jag fram med min elbil? Då behövs förmodligen fler laddstolpar och en tätare struktur av sådana.

Huruvida 20 000 kronor per subvention räcker som en genomsnittlig kostnad för att få till det återstår att se. Jag har inte svaret på det, men jag tror att det skulle räcka ett gott stycke på vägen. Jag tror att vi har en gemensam ambition men att vi är lite oense om metoderna.

Anf. 86 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag minns en tid när Centern stod för lokalsamhälle och ett decentraliserat samhälle. Jag måste säga att jag tycker att det är väldigt sympatiskt. Då kanske man inte ska ha en statlig politik som talar om hur varje kommun ska göra.

Det är själva idén med både stadsmiljöavtalen och Klimatklivet: att kommunpolitikerna bestämmer tillsammans med medborgarna vad de vill göra i sin kommun. Om det är effektivt enligt Naturvårdsverkets bedömning kan de få statlig medfinansiering. Jag förstår inte varför Anders Åkesson inte kan bejaka det som jag uppfattar som en bra vision: att kommunen bestämmer vad den ska göra och att staten inte styr i onödan.

Jag vill rekommendera Anders Åkesson att kontakta sina kollegor i Karlskrona och Lund och fråga: Hade den stadsförnyelse som nu sker med hjälp av stadsmiljöavtalen blivit av utan de pengarna? Svaret är nej. Jag råkar känna till Lunds kommun rätt väl. Läs protokollet från fullmäktige! Det hade inte blivit något alls utan stadsmiljöavtalen.

Jag har en fråga: Har Anders Åkesson läst Trafikverkets klimatscenario med de fyra olika varianter som Pia Nilsson redogjorde för tidigare? Där framgår tydligt att det inte räcker att byta bränsle utan att vi måste använda mindre energi i transportsystemet. Det går inte annars. Oljans förtjänst och förbannelse är att den är väldigt energität. Om vi ska klara biffen – det vi har kommit överens om mellan sex partier: minus 70 procent till 2030 – måste man byta transportslag.

Jag undrar: Har du tagit del av Trafikverkets klimatscenario, Anders?

Anf. 87 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag tackar Karin Svensson Smith för detta och för det varma minnet av Centerpartiet. Jag minns å min sida Miljöpartiet som ett grönt marknadsliberalt parti på sin tid, som bejakade riktig grön skatteväxling. Den tiden är dessvärre förbi. Numera har Miljöpartiet hemfallit till att bli ett rött skattehöjarparti. Men det är en annan historia.

Det är riktigt att vi måste använda mindre energi. Och den energi som vi använder måste vi använda på ett mycket mer effektivt sätt. Det är därför som stegen mot 2045 och det totala oberoendet av fossila drivmedel måste tas på många olika sätt.

Jag har säkert läst både det underlag som Karin Svensson Smith nämnt och andra underlag som Trafikverket och andra utredare har tagit fram om vägen fram till ett grönt och förnybart samhälle. Men jag delar inte den uppfattning som jag tolkar att Miljöpartiet och Karin Svensson Smith har om att hindra transporter.

I Centerpartiets och min vision är vi fortfarande ett mobilt samhälle. Där tillåts människor och gods att transporteras och röra sig, men de gör det på ett mer klimatsmart och energieffektivt sätt. Och den energi som vi tillför är förnybar och hållbar och orsakar inte skada.

Att förhindra människor från att röra sig och att förhindra gods från att transporteras kommer att göra denna omställning oändligt mycket svårare.

Anf. 88 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag undrar om Anders Åkesson har läst utredningen *Fossilfrihet på väg*. Om svaret är ja skulle jag rekommendera honom att läsa den igen. Där står nämligen med all önskvärd tydlighet att man bör ha en annan fördelning av transporter mellan energislagen. Det var därför som Anna-Karin Hatt mycket stolt presenterade utredningen – jag var med när hon gjorde det – och berättade att vi behöver utreda kilometerskatt på lastbilstransporter för att järnvägen och sjöfarten ska komma till sin rätt. Jag delar definitivt Anna-Karin Hatts uppfattning i detta avseende.

En grundläggande princip är att alla transportslag ska ha rättvisa och lika förutsättningar för att deras potential ska utnyttjas. Järnvägen har ett avståndsbaserat avgiftssystem – banavgifter. De tycker jag kanske är lite för höga. Är Anders Åkesson beredd att ta bort detta system? Jag förstår inte riktigt logiken. Om man inte kan ha avståndsbaserade avgifter på väg, varför ska man då ha det på järnväg? Är Centern emot gods på järnväg?

Trots samarbetsregeringens insatser ser vi nu tyvärr att det tillkommande godset går på väg, medan järnvägen har svårt att konkurrera. Jag tror inte att folk ute i bygderna uppskattar om godstransporterna på järnväg uteblir. Vi behöver ha avgifter som leder till de mål som vi har satt upp. Det står tydligt på s. 368 avsnitt 7.6.3 i FFF-utredningen om varför man ska ha avståndsbaserade avgifter på väg för att klara klimatmålen.

Anf. 89 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag tackar Karin Svensson Smith för lästipset. Jag har läst och följt FFF-utredningen sedan dess tillkomst. Till skillnad från Karin Svensson Smiths regeringskamrater bejakade jag också utredningens innehåll till stora delar under den tid den togs fram under olika delseminarier och efter att den presenterades. Så är inte fallet med den vägsplitageavgift som Karin Svensson Smith starkt bejakar men som hennes kamrater och underlaget i samarbetsregeringen helst inte vill tala om alls.

Till skillnad från Karin Svensson Smith nöjer jag mig inte med att läsa utredningen. Jag besöker också verkligheten som den ser ut. I onsdags i förra veckan var jag i Värmlandsbro. Där finns ett företag som producerar 90 000 kvadratmeter uppvärmd yta per år, i all synnerhet för slutleverans till Mälardalen. Jag frågade varför man inte använder sig mer av järnvägen

i sitt logistiska system för att leverera moduler i synnerhet till Mälardalen. Järnvägen passerar industrianläggningen tvärs över industrin med stickspår och allt. Man beskrev då ett antal problem, men jag ska inte upprepa dem här. Men för detta företag framstod en kombination av väg och järnväg som det rimliga. Vi vet att Lindbäcks bygg, som producerar mycket och modernt uppe i Piteå, nu tittar på sjötransporter för att i motsvarande mån förse Mälardalen med bostäder.

Jag tror att det är så man måste gå till väga, Karin Svensson Smith, nämligen att man inte kan bli religiös i sin syn på om hjulen går på räls eller på gummi utan i alla avseenden bör eftersträva största möjliga energieffektivitet, minsta möjliga klimatpåverkan och effektiva övergångar mellan de olika transportslagen. På det sättet tror jag att vi möter framtiden på bästa sätt.

Anf. 90 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Det som nu händer med klimatet är skrämmande. Vi ser många tidiga tecken på att förstärkningsmekanismer som är mycket skrämmande sätts igång mer och mer. Än så länge är de inte ohanterliga, men vi ser fler och fler av dem. Vi ser hur haven värms upp, och haven har en förmåga att bli en koldioxidsänka i stället för att som i dag buffra för koldioxid om haven blir tillräckligt varma.

Detsamma gäller i fråga om fler skogsbränder. I dag buffrar skogen genom att binda in kol. Även isarna smälter, och vi ser andra sådana tecken.

Detta är mycket otäckt. Vi ser även starka väderhändelser bland annat i Europa. I Afrika pågår nu en stor svältkatastrof. Matproduktionen är påverkad. Vi ser även i Sverige att vattentillgången nu kommer att minska drastiskt på ett sätt som vi tidigare inte har sett i Sverige.

Detta aktualiserar klimatfrågan ännu mer. Det är mycket glädjande att alla talar om klimatfrågan och att alla partier tar tag i den i dagens läge. Det känns bra att mycket händer runt om i världen, och många länder ställer om. Men det är bråttom. Det är som en springtävling mellan klimatiförändringarna å ena sidan och det klimatiförändringsarbete, det utsläppsscenario och den omställning till förnybar teknik och hållbar samhällsplanering som vi har satt igång å andra sidan.

Därför vill Vänsterpartiet sätta upp ett tuffare mål än Miljömålsberedningen gjorde. Miljömålsberedningen satte upp ett mål om en minskning på 70 procent av vägtrafiken till 2030. Vänsterpartiet vill höja detta mål på grund av detta akuta läge. Vi vill ha en minskning med 80 procent, precis som Utredningen om fossilfri fordonstrafik pekade på att vi behöver ha. Därför yrkar jag bifall till vår reservation 2.

Det är i dag möjligt att konvertera bilar till biogasdrift. Vänsterpartiet skulle gärna vilja se att det utreds hur vi skulle kunna ta fram ett statligt stöd för konvertering till biogasdrift. Detta är ett bra steg för att gå mot cirkulär ekonomi och cirkulera resurser. Det är även ett bra sätt att använda ett drivmedel som vi i dag inte tar till vara tillräckligt mycket.

Vi i Vänsterpartiet anser också att stadsmiljöavtalet är ett mycket bra sätt att medfinansiera åtgärder, både för hållbara stadsmiljöer och för den samhällsplanering som vi tidigare här i debatten har hört är så viktig eftersom endast ny teknik inte kommer att räcka för att nå klimatmålen i tid.

Vi skulle dock vilja se att stadsmiljöavtalet även innefattar godstransporter i städerna och att man ger möjlighet till samordning av varutransporter i städerna, eftersom detta är ett stort problem i dag och orsakar mycket utsläpp.

Vänsterpartiet har ytterligare ett förslag om att jobba som man gör i de städer där man har lyckats öka kollektivtrafikresandet mycket kraftigt, bland annat Freiburg. Där jobbar man med flera åtgärder samtidigt för att få en hävstångseffekt mot ett kraftigt ökat resande med kollektivtrafiken. Vi når inte fördubblingsmålet i den här takten. Jag har själv suttit i kollektivtrafiknämnden i Uppsala, till exempel, och där pratar vi om några få procents ökning med de åtgärder vi lade fram. Vi vill ju nå en 50-procentig ökning, och vi vill nå det i hela Sverige. Därför skulle vi behöva ta till mer effektiva sätt att arbeta.

Forskare som jag har talat med pekar på – och det gör även det vi kan se i Freiburg – att det är när man gör tre saker samtidigt som man kan nå en riktig hävstångseffekt. Det handlar om att kombinera en prissänkning i kollektivtrafiken med samhällsplanering, öka tillgängligheten till kollektivtrafik och minska tillgängligheten för bil. När man gör detta samtidigt får man ett kraftigt ökat användande av kollektivtrafiken.

På 1980-talet hade vi 25 procent fler resande i kollektivtrafiken i Uppsala kommun, men under 1990-talskrisen sparade man in på kollektivtrafiken. Man höjde priset och drog in på turerna, vilket minskade resandet så pass mycket att vi alltså hade 25 procent fler resande före dessa åtgärder. Det är så att säga den motsatta modellen till Freiburgmodellen: Man höjer priset och minskar tillgängligheten till kollektivtrafik.

För att nå målen och vara så modiga som vi har talat om tidigare i debatten skulle vi också behöva jobba med prisbilden. Det är någon sorts feghet som har infunnit sig sedan 1990-talet som gör att ingen ens vågar *prata* om pris när det gäller kollektivtrafik. Det är lite märkligt, för på alla andra områden erkänner alla att priset också är viktigt för att en kund ska välja en produkt – men inom kollektivtrafiken är det helt plötsligt absolut inte viktigt. När man talar med politiker, tjänstemän och tyvärr även många forskare är priset inte viktigt.

När man talar med till exempel resenärer hör man dock att kollektivtrafikpriserna är för höga och att människor därför inte åker kollektivt. Jag har också hört en chef från Volvo erkänna detta i en debatt nyligen. Det säger ju sig självt. Ofta jämför man priserna med att införskaffa en bil, men oftast är det faktiskt så att familjen kanske redan har en bil. Det handlar om att välja kollektivtrafiken dagligen och använda bilen lite mer sällan – eller samäga bilar, vilket är ännu bättre. Man ska använda bilen när den väl behövs, det vill säga när man ska åka längre sträckor.

Jag tycker alltså att vi måste våga prata pris i kollektivtrafiken igen. Det är viktigt. Vi kan inte sitta fast i detta att vi har haft för lite skatteintäkter för att man har velat sänka skatterna, utan vi måste tänka på miljön och klimatet och våga lägga pengarna på det som räddar planeten.

Det som är spännande i Freiburg är också att man har lyckats sänka priset och samtidigt få ökade intäkter. Man använder mindre skattemedel än tidigare för att subventionera kollektivtrafiken. Det beror på att det är så många fler som reser med kollektivtrafiken. Det finns brytpunkter man kan räkna på, där man sänker taxorna lite grann och möter upp med ett

ökat resande och då till och med hamnar på plussidan, vilket man alltså gjorde i Freiburg.

Vänsterpartiet lägger fram som idé att man skulle kunna jobba med denna modell i stadsmiljöavtalet, det vill säga att kommunerna lägger pengar på taxesänkningar och då kombinerar dessa åtgärder och jobbar tajt med dem från alla håll. Man ska alltså inte dutta lite i kanterna med några av åtgärderna utan ta ett rejält tag och jobba med såväl tillgänglighet till kollektivtrafik och mindre biltrafik i stadens centrum i stadsplaneringen som taxorna.

Detta är en viktig modell jag hoppas kommer att tas till vara. Det är många kommuner som gör studiebesök i Freiburg, och man tittar på olika delar. Det är inte säkert att man uppfattar just den här modellen, men den är effektiv. Jag har talat med forskare som pekar på att det är precis så man ska arbeta om man ska nå en kraftig ökning av kollektivtrafiken.

Anf. 91 NINA LUNDSTRÖM (L):

Herr talman! För tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 14, men Liberalerna står självfallet bakom alla de reservationer där vi finns med.

Herr talman! Det betänkande vi debatterar i dag är inte heltäckande för transportsektorn, och det visar debatten. Det finns många olika förslag i många olika partiers motioner och i många olika utskott. Det ska man nog ha med i bakhuvudet när vi debatterar frågorna i dag, för en hel del frågor saknas också.

Transportsektorn kontra utsläpp av växthusgaser och energianvändning har väldigt många olika dimensioner. Vad gäller en fossiloberoende transportsektor vore det i dag lite logiskt att inte minst diskutera dem som går och cyklar och verkligen bidrar till ett bättre klimat. De förslagen återkommer dock som sagt i olika betänkanden, både i det här utskottet och i andra utskott, och det är viktigt att ha med sig.

Vi i utskottet är överens om att det är viktigt att vidta åtgärder, men vi är inte alltid överens om vilka åtgärder som är viktiga och vad vi behöver göra mer. I detta betänkande är vi oense om några åtgärder och områden. Det handlar om luftfarten, elvägar, bilpooler och parkeringar, och där tycker vi olika. Vissa vill gå fram snabbare, vilket vi gör i våra reservationer, medan andra vill ta mer tid på sig. Det viktiga är dock att alla ser att det behövs åtgärder.

Herr talman! Liberalernas förslag inom området, vad gäller att vidta åtgärder, finns i en rad olika motioner både i trafikutskottet och i andra utskott. Vi menar att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Som många har nämnt här tidigare i dag står transportsektorn för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.

Sverige kan bli ett föregångsland. Det vidtogs ett antal åtgärder redan 2006–2014, vilket också har berörts i debatten. Det finns dock områden där vi från Liberalernas sida inte delar regeringens uppfattning i politiken. Nyttan av stadsmiljöavtal är ett sådant område. Vi i Liberalerna har andra lösningar för detta, och dem har vi beskrivit inte minst i den motion vi lämnade i samband med infrastrukturpropositionen som behandlades i december. Där kan man också ta del av helheten och hur man kan resonera om olika typer av åtgärder.

De klimat- och miljöutmaningar vårt samhälle står inför vill vi i Liberalerna möta med ett antal olika åtgärder som bygger på kunskap, bästa tillgängliga teknik och vad som är samhällsekonomiskt effektivt. Det måste man också ha med sig i planeringen. Människor kommer att fortsätta efterfråga resande, och därför är det viktigt att transportsystemet utvecklas i hållbar riktning. En ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp.

Transporternas klimatpåverkan kan minska genom att man tillvaratar möjligheterna med ny teknik, ökar andelen förnybara drivmedel och har hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel samt genom effektiva transporter. På så sätt ger våra åtgärder största möjliga resultat för miljön.

Tillväxt är viktigt. Det är en förutsättning för att vi ska komma till rätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet. Sverige behöver också tillväxt. Klimathotet möts bäst genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till teknikutveckling och förändrat beteende samt ökad användning av mer hållbara lösningar genom ett gott näringslivsklimat.

Vi tror på forskning och effektiva styrmedel. Det öppnas nya möjligheter genom nya drivmedel, infrastruktur och elektrifiering som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Vi i Liberalerna tror på tillväxt – hållbar tillväxt – i hela landet.

Herr talman! Vad gäller luftfarten blir vi lite fundersamma över hur regeringspartierna i utskottet tänker. Är biodrivmedel inom luftfarten viktigt för regeringspartierna? Socialdemokraterna och Miljöpartiet, med stöd av Vänsterpartiet, har reserverat sig och menar att användning av biodrivmedel för luftfarten är av stor betydelse, men med hänsyn till det pågående arbetet med att bland annat ta fram en strategisk plan för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet avstyrker man majoritetens förslag.

Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i det samlade transportsystemet. Flyget har betydelse för att binda samman Sverige. Flyget skapar rörlighet ut i världen.

Eftersom Sverige är ett till ytan stort land med en relativt liten befolkning – 23 invånare per kvadratkilometer – är flyget på vissa håll det enda realistiska transportalternativet. En väl fungerande luftfart är således nödvändig för tillväxten men också en förutsättning för regional utveckling.

Men det behövs en utveckling av hållbar luftfart, med minskad miljöpåverkan. Där är betydelsen av forskning och av utveckling av biodrivmedel för flygindustrin otroligt stor.

Riksdagen riktade våren 2016 ett tillkännagivande till regeringen om att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten. Det finns fler åtgärder som kan vidtas och styrmedel som kan användas. Vi har tidigare i dag hört att styrmedel kan vara bra.

Till exempel tycker vi att man bör överväga differentierade start- och landningsavgifter samt att skapa gröna inflygningskorridorer och energieffektiva flygplan. Flygets gröna omställning behöver fortsätta, utan att denna omställning skadar jobb eller tillväxt. Men en nationell flygskatt är varken en bra miljöåtgärd eller en åtgärd för hållbar tillväxt.

Herr talman! Bilen spelar en roll. I ett glesbefolkat land som Sverige – med, som sagt, 23 invånare per kvadratkilometer – kommer tåg inte att kunna lösa hela transportbehovet. Inte heller flyget kommer att kunna göra detta.

Elbilar, självkörande bilar, bilpooler, anropsstyrda transporter med bil – utvecklingen går väldigt fort. I framtiden kommer många att kunna välja bort den egna bilen, även om man behöver bil då och då, om vi i riksdagen skapar förutsättningar för att man inte själv ska behöva äga en bil.

Bilen skapar dock också utmaningar, till exempel vad gäller platsbrist i tätta städer, parkeringar samt utrymmet för gående och cyklister. Lösningar måste därför utformas efter hur förutsättningarna ser ut.

Riksdagen kan skapa förutsättningar för utvecklingen av lösningar och ny teknik. Men här är utskottet oenigt om vad som kan göras, hur det kan göras och hur fort det kan göras.

Herr talman! Elvägar har redan nämnts, och jag vill uppmärksamma en reservation som handlar just om elvägar. Det är ju fantastiskt att världens första elväg invigdes i Sverige 2016 och att försöksverksamhet pågår med ytterligare en. Detta visar också på hur snabbt tekniken går framåt och vilka möjligheter som uppstår att även här skapa hållbara transporter.

Vid sidan av den teknik som testas i Sandviken pågår förberedelser för fler försöksprojekt i Sverige. Det byggs ytterligare en testanläggning. Det här visar att denna typ av tekniska innovationer kan utveckla, och därmed också värna, alla transportslag. Därigenom kan vi också nå ett mer hållbart samhälle.

Vad gäller reservation 14, som handlar om bilpooler och parkering, blir jag lite fundersam över hur Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet har resonerat.

Vi vet alla att det saknas en juridisk definition av begreppet bilpool. Konsekvensen är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar, då de inte kan tilldela fristående bolag platser. Det är intressant att en offentlig utredning påpekade just detta.

Det behövs en juridisk definition av begreppet bilpool så snart som möjligt, i syfte att göra bilpooler mer lättillgängliga. Utvecklingen av fler bilpooler innebär att man kan avstå från att äga en egen bil. När Klimatkommunerna gjorde ett besök i trafikutskottet påpekade man också just vikten av en juridisk definition av begreppet bilpool, bland annat för att göra det möjligt för kommuner att reservera särskilda parkeringsutrymmen för bilpoolsbilar.

Miljömålsberedningen föreslog att trafikförordningen respektive lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats ändras så att kommunerna ges möjlighet att differentiera avgifter på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper.

Min fråga till Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet är varför förslagen dröjer. Varför går beredningen så långsamt om det är så att vi är överens om att detta är viktigt?

En möjlighet är naturligtvis också att använda ekonomiska styrmedel, och detta tycker vi i Liberalerna är viktigt. Men ekonomiska styrmedel ska ge individer möjlighet att välja, och då gäller det att det finns alternativ.

Flera skatter som regeringen har aviserat handlar inte om miljöåtgärder utan om att prissätta det man inte gillar. Det handlar om att hindra konkurrens, och där har vi en annan syn. Det är en stor skillnad.

Vi frågar oss: Hur kan flyget bli mer klimatvänligt? Hur kan tunga transporter bli mer klimatvänliga? Hur kan bilen utvecklas, och hur ser framtidens bilutnyttjande ut? Hur kan fler gå och cykla?

Frågorna är många, men hur är det med svaren? En nationell cykelstrategi lyser med sin frånvaro. Regler för bilpooler saknas – de bereds. Differentierade parkeringsavgifter bereds också.

Nya lösningar för klimatvänligare flyg saknas. Tunga fordon nekas möjlighet att köra, även om vägen håller, av näringspolitiska skäl och av konkurrensskäl – inte av miljöskäl. Det är inte hållbart.

Vi i Liberalerna anser att ett svar på den stora klimatutmaningen är att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter. Vi anser att det behövs ny kunskap och nya idéer.

Det behövs spridning av goda exempel för att bygga nya strukturer för framtidens lösningar. Det behövs teknikneutrala lösningar som tar sikte på framtiden. Det behövs en regering med högre ambitionsnivå som lägger fram förslag. Klimatet kan inte vänta.

I detta anförande instämde Borian Åberg (M) och Robert Halef (KD).

Anf. 92 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! Omställningen av transportsektorn i en hållbar riktning är en av vår tids stora utmaningar för att minska klimatpåverkan. Det är nödvändigt att bryta transportsektorns beroende av fossila bränslen, bland annat genom att främja teknikutvecklingen när det gäller elvägar, elbilar och elhybrider samt genom att ta fram nya fossilfria bränslen.

För att klara omställningen måste vi använda transporter smartare och verka för en överflyttning av gods- och persontrafik från väg till järnväg och sjöfart. Fossila bränslen måste också bytas ut mot hållbara bränslen såsom biodrivmedel.

Herr talman! Transportsektorn står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och av denna tredjedel står vägtrafiken för 94 procent av utsläppen. För att nå målet om en fossiloberoende transportsektor år 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 behövs ett flertal politiska insatser för att påskynda omställningen.

Bland annat är det nödvändigt att elektrifiera transportsystemet i högre grad, att snarast införa ett bonus–malus-system och att stimulera bilpooler, elvägar, elbilar och elhybrider.

Vidare är det nödvändigt att bygga ut laddinfrastrukturen, att öka tillgången på biogas samt att tillåta längre och tyngre lastbilar och längre godståg för att transportera mer gods åt gången, samtidigt som vi ändrar våra resvanor så att fler väljer kollektivtrafik, gång och cykel.

Herr talman! Cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och climateffekter såväl som hälsoeffekter. Cykeln måste på ett tydligare sätt ses som ett eget trafikslag och prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar. Det har visat sig att när så sker ökar också cyklingen markant och fler väljer cykeln i stället för bilen.

Kristdemokraterna föreslår att det ska tillsättas en utredning om att skapa möjlighet för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikeresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån, alternativt göra det möjligt med bruttolöneavdrag för kollektivtrafikbiljetter.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

Herr talman! Den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp. Kristdemokraterna vill därför uppmuntra investeringar i produktion och distribution av förnybara drivmedel. För att investeringarna ska komma till stånd behövs långsiktiga spelregler på marknaden.

För att ett nytt fossilfritt drivmedel ska slå igenom i branschen måste man kunna lita på att det går att tanka överallt. Biogas är på många sätt ett smartare alternativ ur både klimat- och hälsosynpunkt än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa.

Försäljningen av elhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. För att uppmuntra konsumenter att köpa elhybrider eller elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Det stora hindret för en ökad andel elbilar i dag är osäkerheten som följer med den hittills dåliga utbyggnaden av infrastrukturen.

Elbilar och elhybrider har en stor utvecklingspotential. Satsningar på laddstolpar är angeläget, liksom att de olika sätten att ladda underlättas genom teknikutveckling och samordning mellan företag som tillhandahåller systemen. Kristdemokraterna vill därför ha fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Detta stöd bör kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner.

Det behöver tas fram en sammanhållen strategi för elbilar, liksom en gemensam laddningsstandard för elbilar inom EU. Det borde också vara en självklarhet att el ska vara godkänt som ett alternativt drivmedel i den så kallade pumplagen.

Herr talman! Kristdemokraterna vill införa ett så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt.

För att främja framväxten av bilpooler, som har nämnts tidigare, och användningen av bilpooler är det viktigt att skapa en juridisk definition av begreppet bilpool för att kommuner ska kunna skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar.

Herr talman! En majoritet i utskottet är överens om att regeringen bör se över möjligheten att införa ett system med differentierade start- och landningsavgifter för flyget för att stimulera användning av biodrivmedel och föreslår därför att riksdagen tillkännager detta för regeringen.

Flyget är viktigt som transportslag och har stor betydelse för tillväxten i landet och för person- och godstransport, och det binder samman Sverige och gör att vi är tillgängliga för övriga världen. Det är samtidigt viktigt att även flyget minskar sin del av miljöpåverkan. Det finns flera exempel på hur man kan göra det. Differentierade start- och landningsavgifter, gröna inflygningskorridorer, energieffektiva flygplan och en ökad andel fossilfria bränslen bidrar till att minska flygets klimatpåverkan.

Ett gemensamt europeiskt luftrum kortar flygresetiden och minskar negativ miljöpåverkan. FN:s organisation för civilt flyg, ICAO, har också gjort en överenskommelse om en begränsning av utsläppen från flyget, vilken är ett viktigt globalt styrmedel för att minska klimatutsläpp från internationellt flyg. Överenskommelsen innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå.

Herr talman! Omställningen av transportsektorn i en hållbar riktning är nödvändig för att minska klimatpåverkan. Jag yrkar bifall till Kristdemokraternas reservationer nr 7 och nr 13 samt den alliansgemensamma reservationen nr 8.
(Applåder)

I detta anförande instämde Borian Åberg (M).

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

§ 12 Framtidsfullmakter – en ny form av ställföreträdarskap för vuxna

Civilutskottets betänkande 2016/17:CU11
Framtidsfullmakter – en ny form av ställföreträdarskap för vuxna (prop. 2016/17:30)
föredrogs.

Anf. 93 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! Centerpartiet står bakom systemet med gode män. Vi anser att de allra flesta går in för uppgiften seriöst och med omtanke om huvudmannen, som är den som behöver hjälp i första hand. Systemet med gode män är hårt pressat. Framför allt har det varit det de sista åren då vi har haft en större migration än på mycket länge.

Vi vill se en professionalisering just när det handlar om ensamkommande och asylsökande ungdomar och en bättre tillsyn över gode män, med ett tydliggörande av myndigheters ansvar för verksamheten. På de flesta håll fungerar verksamheten med gode män, överförmyndarverksamheten, bra trots att den ofta är hårt belastad.

Huvudsakligen menar vi att systemet med gode män, som bygger på frivillighet och en hög grad av idealitet, är viktigt i en tid när alltmer i samhället blir institutionaliserat, myndighetsutövande och anonymt för den enskilda människa som har ett behov och som utnyttjar de här tjänsterna.

Av samma skäl som vi gillar systemet med gode män gillar vi förslaget om framtidsfullmakter, och vi har varit pådrivande för att få fram systemet. Men ingenting är så bra att det inte kan förbättras ytterligare.

Vår omsorg här handlar om dem som hamnar i den situation då behovet av detta stöd faller ut. Det kanske gör det decennier efter det att fullmakten utfärdades. Mycket kan då ha hänt med relationer, och minnesbilderna man har av utfärdandet av fullmakten kan ha påverkats av tidens gång och av händelser som har inträffat sedan framtidsfullmakten utfärdades.

Det är bland annat dessa överväganden som gör att Centerpartiet kommit fram till förslaget om en elektronisk anmälan, något som vi nu, sedan Alliansen gemensamt och Centerpartiet motionerat i frågan, har fått ett tillkännagivande om i utskottet. När en sådan elektronisk anmälan har kommit in och registrerats finns informationen tillgänglig och behöver inte förvaras undan gömd i kassaskåp, någon pärm eller en pappershög under många år – tryggt och säkert för alla inblandade, kan det tyckas.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Fossiloberoende
transporter*

*Framtidsfullmakter –
en ny form av ställ-
företrädarskap för
vuxna*

Men om saker och ting förändras och farhågan att det inte går att lita på fullmakthavaren sedan visar sig vara sann menar Centerpartiet att rättigheterna för den som en gång i tiden upprättat fullmakten, fullmaktsgivaren, borde stärkas mer än vad som nu är fallet. Därför begär vi i vår motion att det ska bli möjligt att på juridisk väg återkalla en fullmakt som har trätt i kraft, utan att det är angivet i fullmakten att så ska kunna ske. Det vore därför logiskt att framtidsfullmakterna, som enligt tillkännagivandet redan ska vara registrerade, exempelvis hos överförmyndaren, ska kunna omprövas juridiskt, till exempel med stöd av överförmyndaren. Vi tycker att det är synd att regeringen inte har tagit tillräcklig hänsyn till det.

Det är också otydligt i vilken mån en framtidsfullmakt ger fullmakthavaren befogenhet att köpa och sälja också en fastighet som inte är privatbostad. Det kan röra sig om en jordbruksfastighet eller en fastighet med flera privatbostäder i. En sådan prövning skulle i stället kunna göras av överförmyndaren.

Herr talman! Vi stöder vår motion och vår reservation i den delen, men vi väljer att inte yrka bifall till reservation 1.

Vi riktar i stället in oss på den andra delen i betänkandet, som rör en ny form av ställföreträdarskap. För oss i Centerpartiet är det en främmande tanke att vi här i dag, genom ett klubbslag i riksdagen, ska fastställa en ordning i vilken anhöriga ska träda in och företräda sin åldrande släktning. Tänk efter!

I betänkandet står det: ”en rättslig ram för sådana vardagliga rättshandlingar som många anhöriga redan i dag utför”. Då undrar vän av ordning: Vilket problem är det som behöver rättas till? Många anhöriga utför redan i dag det som man här vill reglera.

För Centerpartiet är en sådan regel närmast stötande, och jag är ytterst förvånad över att ingen annan i kammaren har ifrågasatt detta. I de fall en framtidsfullmakt inte finns – jag har tidigare redogjort för hur en sådan kan förlora sin aktualitet och helt enkelt glömmas bort, utan möjlighet att överprövas – är det meningen att ställföreträdare ska radas upp i följande ordning:

1. Make/maka eller sambo
2. Barn
3. Barnbarn
4. Föräldrar
5. Syskon
6. Syskonbarn

De ska sedan kunna upprätta fullmakter mellan varandra om de så önskar.

Herr talman! Centerpartiet har inget emot att anhöriga tar ansvar på det här sättet. I de flesta fall, om de är kapabla och det är praktiskt möjligt, kanske det sker i just den ordningen – som för övrigt är likadan som arvsrätten. Skillnaden är att det i de absolut flesta fallen är något man normalt sett bestämmer själv, i samförstånd bland den närmaste kretsen av anhöriga. Kanske gör man det inte alltid utan konflikter, men om sådana kon-

flikter uppstår tror jag inte att regler som de här kommer att göra det enklare att komma överens. Kanske bidrar de till och med till fler konflikter. Vad vet vi?

Det är flera remissinstanser som håller med mig. Riksförbundet Gode Män och Förvaltare påpekar till exempel att när en sådan turordning väl är upprättad infaller frågan vilken turordning som sedan ska gälla inom de respektive kategorierna, exempelvis i en syskonskara, bland barn, barnbarn eller syskonbarn. Är det per automatik den äldste som ska träda in? Det står det inget om.

Eventuella särkullbarn, som inte är helt ovanliga i dag, är helt åsidosatta och rangordnas således efter syskonbarnen, som inte precis kan anses vara bland de närmast anhöriga.

Det kan leda till att de som står längre ned på listan undandrar sig ett ansvar för sin anhörige som de borde ha tagit, alternativt att de inte känner sig bekväma med att uteslutas från listan över nära anhöriga, om de i själva verket tidigare haft en nära relation med den person som blivit hjälpbehövande.

Det är som om förslaget om ställföreträdarskap hamnat helt under radarn och inte alls belysts på det sätt som vi i Centerpartiet skulle önska. I själva verket är det flera tunga remissinstanser som ifrågasätter behovet och dessutom pekar på just de problem som kan uppstå, med fördjupade konflikter inom anhörigkretsen och en gränsdragningsproblematik.

Bank- och försäkringsbranschen avstyrker eftersom förslaget ger dem ett ansvar som de inte vill ta för att själva reda ut vem som är anhörig och ska företräda. Det medför också en massa nya praktiska problem för dem. Det är problem som utan den här lagstiftningen enkelt löses i anhörigkretsen innan man går till banken eller försäkringsbolaget, som det görs i dag.

Herr talman! Med det yrkar jag bifall till Centerpartiets reservation 3 om ställföreträdarskap. Det är nog bra med ett legalt ställföreträdarskap för anhöriga, men en sådan rangordning som föreslås här skapar fler problem än den löser. Det är ett praktexempel på sådant riksdagen inte bör lagstifta om.

Anf. 94 ROBERT HANNAH (L):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation nr 2 från Liberalerna.

En framtidsfullmakt innebär att en enskild individ kan välja en person som får företräda en om man senare i livet blir beslutsoförmögen. Vi i Liberalerna har kämpat för denna reform, bland annat genom riksdagsledamoten Barbro Westerholms arbete, i många år.

Varför då, kan man fråga sig? För oss liberaler är detta en fråga om att stärka människors självbestämmande över sin egen framtid. Genom framtidsfullmakter får människor större makt att planera och behålla kontrollen över viktiga angelägenheter såsom ekonomi, omsorg och var man ska bo när man inte längre kan besluta själv. Framtidsfullmakter är för oss liberaler en frihetsreform.

Det var alliansregeringen som år 2013 gav en utredare i uppdrag att skriva den departementspromemoria som ligger till grund för regeringens lagförslag i dag. Även om vi stöder den nya lagen betyder det inte att regeringen ger en heltäckande lösning. Många problem kvarstår.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Framtidsfullmakter –
en ny form av ställ-
företrädarskap för
vuxna*

Från Liberalernas sida vill vi särskilt lyfta fram fem problem med den lagstiftning som föreslås.

För det första finns det en avsaknad av framtidsfullmakter inom hälso- och sjukvård. Regeringens förslag till lagstiftning tillåter inte framtidsfullmakter för åtgärder inom hälso- och sjukvård eller tandvård, trots att Utredningen om beslutsoförmögna personers ställning i vård, omsorg och forskning år 2015 i ett betänkande redovisade ett färdigt lagförslag som möjliggör för en fullmaktshavare att företräda den enskilde gentemot hälso- och sjukvården när man inte längre har förmågan att ta ställning.

Det är dåligt att regeringen ännu inte har avslutat beredningen av detta betänkande och inte heller har redovisat någon tidsplan. Vi diskuterar därför i dag en halv lagstiftning om framtidsfullmakter i stället för en hel. Avgörande delar saknas tyvärr.

För det andra är gränsdragningen mellan hälso- och sjukvård och omsorg oklar. Att hälso- och sjukvård utesluts från det föreliggande lagförslaget innebär också gränsdragningsproblem. Exempelvis efterlyser Socialstyrelsen i sitt remissvar ett förtydligande om vilken hälso- och sjukvård som undantas och pekar på praktiska problem när en enskild till exempel får såväl kommunal hälso- och sjukvård som insatser och stöd från socialtjänsten. Vem är det som bestämmer om vad?

I propositionen skriver regeringen att det inte går att lämna någon uppräkningslista av vad som undantas och vad som är omsorg. Det är enligt min mening att lämna walkover och skapa osäkerhet och stora problem för den praktiska tillämpningen av lagen.

Liberalerna anser att regeringen bör ta initiativ till förtydligande riktlinjer gällande gränsdragningen mellan omsorg och hälso- och sjukvård i de situationer som lagförslaget omfattar.

Jag skulle också vilja att Socialdemokraterna och Miljöpartiet i sina anföranden förklarar gränsdragningen mellan omsorg som ingår i den lag som vi debatterar i dag och hälso- och sjukvård som inte ingår. Just nu är det ingen som vet var den gränsen går, inte ens Socialstyrelsen. Jag tvivlar på att regeringen själv vet var gränserna går.

För det tredje föreslår vi gemensamt i en alliansmotion att framtidsfullmakter ska kunna registreras digitalt i ett nationellt register. Det tillåter inte regeringens lagförslag. Liberalerna anser att även framtidsfullmakter som upprättas på papper ska kunna lämnas in till detta register senare och därmed bli digitala.

Varför då? Mitt svar är ganska enkelt: För att det är 2000-talet och inte 1800-talet, vilket regeringen verkar ha glömt bort. Liberalerna är därför glada över att Alliansens motion blir ett tillkännagivande som förhoppningsvis kommer att klubbas igenom i eftermiddag. Alliansen och riksdagens majoritet vet, till skillnad från regeringen, att året är 2017. Digitala verktyg borde vara huvudalternativ i dessa frågor, inte något komplement. Vi ska inte ha ett system som man måste använda där man förvarar viktiga fullmakter i en byrålåda. Det är 2017.

För det fjärde hotar möjligheten att ge gåvor äganderätten för fullmaktsgivaren.

Vad gäller fullmaktshavarens befogenhet att ge gåvor menar Liberalerna att lagstiftningen som föreslås i dag är bristfällig och kan missbrukas. Den enda begränsning som finns i lagförslaget är att gåvornas storlek inte får stå i missförhållande till fullmaktsgivarens ekonomiska villkor.

Om fullmaktsgivaren har en betydande förmögenhet ger därmed lagstiftningen utrymme för gåvor på stora belopp. Liberalerna anser att detta inte ger ett tillräckligt skydd för den enskildes äganderätt. Lagstiftningen bör därför kompletteras så att det tydligt framgår att fullmaktshavarens rätt att lämna gåvor, i den mån detta inte regleras i fullmakten, ska avgränsas till personliga presenter av mindre värde. Där har Skatteverket många bra riktlinjer som man kan använda sig av.

För det femte gäller det möjligheten att anlita experter för att hjälpa fullmaktshavaren.

Liberalerna delar bedömningen att endast fysiska personer ska få utses till fullmaktshavare. Däremot anser vi att regeringen förbiser den situation då fullmaktshavaren tillfälligt kan behöva anlita kvalificerad hjälp för att fullgöra sitt uppdrag. Det kan till exempel handla om att fullmaktshavaren behöver experthjälp för att bevaka fullmaktsgivarens intressen i komplicerade ekonomiska eller juridiska frågor. Ställföreträdarskapet ska enligt Liberalerna avgränsas till en viss ekonomisk eller juridisk angelägenhet, och det måste också vara tillfälligt.

Sveriges äldsta och kanske klokaste och mest erfarna riksdagsledamot Barbro Westerholm brukar säga att politik är ett maratonlopp – det gäller att hålla ut längst. Jag är helt övertygad om att Barbro Westerholm har rätt och att vi inom en framtid kommer att stå här i riksdagens kammare igen och debattera införandet av framtidsfullmakter inom hälso- och sjukvård. Jag ser fram emot det, för i dag röstar vi igenom en halv lagstiftning.

Anf. 95 TUVE SKÅNBERG (KD):

Herr talman! Framtidsfullmakter är en ny form av ställföreträdarskap för vuxna. Är det någonting viktigt? Ja, 1989 hade jag behövt en sådan. Min mamma låg på sjukhus. Hon kunde möjligen skriva sin namnteckning, men det var ett rakt streck. Jag kunde ju inte gå till banken med en underskrift i form av ett rakt streck, herr talman.

Vi barn fick lägga ut för hyra och annat som hörde till det praktiska. Det fick ju gå; vi fick lösa det. Men tänk om det hade funnits en framtidsfullmakt!

Som vi hörde tidigare restes frågan 2013, och alliansregeringen tillsatte en utredare. Våren 2015 behandlade utskottet en motion av Emma Henriksson, Kristdemokraterna, tillsammans med andra alliansföreträdare om just framtidsfullmakter. Då föreslog utskottet ett tillkännagivande om att regeringen snarast borde återkomma till riksdagen med ett lagförslag om framtidsfullmakter och behörighetsregler för anhöriga. Det beslutade också riksdagen, och nu är det här, vilket är mycket välkommet.

Det handlar om människor av kött och blod i en väldigt utsatt situation i livet, och den här lagstiftningen gör det lite lättare.

Många människor drabbas förr eller senare av sjukdom eller ett nedsatt hälsotillstånd som medför svårigheter att ta hand om sig själv och sin ekonomi. Vi vet att med allt fler äldre i befolkningen ökar behovet av hjälp.

Debatten i dag handlar om en lag om framtidsfullmakter som ger enskilda en möjlighet att utse någon som kan ta hand om deras personliga och ekonomiska angelägenheter, om de senare i livet inte själva skulle kunna göra det.

Framtidsfullmakter är ett alternativ till ordningen med gode män och förvaltare och ett komplement till vanliga fullmakter. Enligt regeringens proposition, vårt betänkande och riksdagens beslut senare i dag kommer framtidsfullmakter att kunna stärka enskildas självbestämmande genom att förbättra möjligheterna att planera framtiden och behålla kontrollen över frågor som är av stor betydelse för enskilda människor.

Utskottet välkomnar regeringens förslag till lagstiftning om framtidsfullmakter. Vi är eniga i allt väsentligt, även om det finns två reservationer där man vill gå längre.

Regleringen om framtidsfullmakter är ett bra komplement. En ordning med framtidsfullmakter förbättrar möjligheterna för enskilda att planera sin framtid och behålla kontrollen. En möjlighet att själv utse sin företrädare skapar också goda förutsättningar för en bra relation mellan den enskilde och ställföreträdaren. Man hinner i god tid samtala om hur man vill ha det och hur man ska lösa det praktiska. Man vet också med vem man ska prata.

Allianspartierna har motionerat om – och hela utskottet har ställt sig bakom – att tillåta elektroniska framtidsfullmakter. I propositionen redovisar regeringen att den i och för sig är positiv till elektronisk hantering av handlingar, men att frågan om upprättande och hantering av elektroniska framtidsfullmakter är komplicerad och kräver särskilda överväganden.

Nu sätter utskottet ned foten och säger att vi också ser positivt på en elektronisk hantering av handlingar. Regeringen bör ta initiativ till att överväga frågan om upprättande och hantering av elektroniska framtidsfullmakter. Det är ett tillkännagivande till regeringen som vi alldeles snart kommer att besluta om.

Herr talman! Jag välkomnar framtidsfullmakterna. De är stärkande för den lilla människan i en utsatt situation.

Anf. 96 EVA LINDH (S):

Herr talman! Många i vårt samhälle har viljan men inte förmågan att själva ta hand om allt det som behövs i vår vardag. Många drabbas förr eller senare i livet av sjukdom, exempelvis demens, som gör det svårt att ta hand om sig själv och sin ekonomi. Behovet av hjälp ökar med att allt fler blir äldre i befolkningen.

En person kan få en ställföreträdare i form av en god man eller förvaltare om man på något sätt är förhindrad att bevaka sin rätt eller ta hand om sig och sina angelägenheter.

De framtidsfullmakter som vi i dag ska besluta om är ett komplement till god man eller förvaltare. Framtidsfullmakt innebär att den enskilde får möjlighet att i god tid bestämma och utse någon att sköta ens angelägenheter när man inte längre kan göra det själv.

Fullmaktshavaren ska ha en plikt att vara lojal mot och samråda med fullmaktsgivaren, som också ska få utse en särskild granskare. Granskaren och överförmyndaren ska ha rätt att begära redovisning av uppdraget och få agera om fullmaktshavaren till exempel missbrukar sitt förtroende.

Förslaget om framtidsfullmakter är bra. Det ger en möjlighet att få stöd och hjälp när man själv blir oförmögen, och det är väldigt viktigt för att alla människor i Sverige ska få likvärdiga rättigheter oavsett förmåga.

Utskottet föreslår också ett tillkännagivande. Enligt utskottet bör regeringen ta initiativ till att överväga frågan om upprättande och hantering av elektroniska framtidsfullmakter.

De framtidsfullmakter som nu föreslås ger en rättslig ram för det som många redan utför i dag. Det ska bli tydligare och enklare för dem som redan nu sköter det som deras anhöriga behöver hjälp med.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och till det tillkännagivande som utskottet föreslår.
(Applåder)

Anf. 97 ROBERT HANNAH (L) replik:

Herr talman! Jag har bara en kort fråga. Jag skulle vilja att Socialdemokraterna och regeringen förklarar varför ni säger nej till Socialstyrelsen och deras åsikt om gränsdragningsproblem när det gäller å ena sidan hälso- och sjukvård och å andra sidan omsorg. Vad är er definition av omsorg och hälso- och sjukvård? Vad ingår och vad ingår inte i den här lagstiftningen? Det vill Socialstyrelsen veta. Ingen vet det just nu.

Anf. 98 EVA LINDH (S) replik:

Herr talman! Det pågår just nu en utredning om framtidsfullmakter i hälso- och sjukvården, och vi tycker inte att vi ska föregå den. Vi behöver vänta för att se vad den har att säga. Utredningen kommer naturligtvis att titta på gränsdragningar och vad som bör ingå i framtidsfullmakterna.

Anf. 99 ROBERT HANNAH (L) replik:

Herr talman! Det är otroligt oroande att regeringen i dag vill införa en lagstiftning där det finns klara gränsdragningsproblem. Man har inte tydliggjort vad som ingår och vad som inte ingår i lagstiftningen.

Det är helt uppenbart att regeringen inte vet. Det är helt uppenbart att Socialstyrelsen inte vet. Och det är också helt uppenbart att riksdagsledamot Eva Lindh inte har någon aning om var gränsdragningen går mellan omsorg och hälso- och sjukvård.

Hur ska denna lagstiftning kunna användas? Vad ska Socialstyrelsen säga när det kommer personer som får hälsovård från sjukvården och det samtidigt finns någon annan person som kommer med en fullmakt. Då vet de inte om den gäller eller inte. Dessa problem är ganska uppenbara.

Det Socialstyrelsen har begärt, vilket Socialdemokraterna inte verkar veta, är att regeringen tar initiativ till ett uppdrag där gränsdragningen förtydligas. Man begär inte ny lagstiftning. Kommer Socialdemokraterna att verka för att dessa gränsdragningsproblem faktiskt blir lösta? Eller tänker ni vänta i flera år innan ny lagstiftning kommer?

Anf. 100 EVA LINDH (S) replik:

Herr talman! Det pågår som sagt redan en utredning om detta. Vi tycker att det är viktigt att redan nu gå fram med ett förslag om framtidsfullmakter och inte vänta, eftersom det är en viktig reform.

Vi ger nu en rättslig ram för något som redan görs. Det kommer förmodligen att finnas en del frågetecken. Det gör det när man inför en ny

Prot. 2016/17:96
19 april

*Framtidsfullmakter –
en ny form av ställ-
företrädarskap för
vuxna*

lag. Dessa frågetecken behöver rätas ut. Och jag kommer att vara lika angelägen som Robert Hannah om att de rättsliga frågetecken som finns kommer att rätas ut.

Anf. 101 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Eva Lindh berörde i sitt anförande endast frågan om framtidsfullmakter. Där är vi i princip överens. Det finns en liten konfliktyta som Robert Hannah tog upp, och detta blev vi varse tidigare. Men eftersom regeringen har backat från förslaget om att inte ha en elektronisk registrering utan endast hantera pappersfullmakter råder nu en stor enighet.

Det Eva Lindh inte berörde är det stora problem som uppstår när det inte finns någon framtidsfullmakt. Kl. 16 ska vi här i kammaren med ett klubbslag bestämma att den ordning som anhöriga träder in när det inte finns någon fullmakt är make/sambo, barn, barnbarn, föräldrar, syskon, syskonbarn – men inte särkullbarn, för de finns inte med på listan.

Vad jag är nyfiken på att få veta är huruvida Eva Lindh och Socialdemokraterna anser att det är politiker som ska fatta beslut om i vilken ordning familjer och anhöriga själva får bestämma hur de ska företrädas i de fall där det inte finns någon fullmakt.

Anf. 102 EVA LINDH (S) replik:

Herr talman! Ola Johansson! Turordningsregleringen införs för att undvika konflikter som tidigare har funnits. Därför har detta tagits upp. Regeringen har föreslagit en turordning som den anser borde kännas ganska självklar i vårt samhälle. Det är ungefär den turordning många har. Den finns för att undvika konflikter. Detta är ett sätt att lösa sådana svårigheter som har funnits, och jag ställer mig bakom förslaget.

Anf. 103 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Tack, Eva Lindh, för svaret! Det må vara hänt att regeringen har föreslagit en turordning som många ofta väljer. Men nu fattar vi beslut om en turordning som man måste följa. Påståendet att detta skulle innebära att konflikter undanröjs blir bara ett antagande. Det troliga är att nya konfliktytor skapas mellan de människor som inte befinner sig tillräckligt högt på rangordningen för att räknas som anhöriga i den händelse att en person behöver stöd och hjälp från sina närmaste.

Jag är förvånad över att man inte ens reflekterar över ordningen. Möjligen är jag inte förvånad över att Socialdemokraterna tycker att staten ska bestämma över saker som dessa. Det kan uppstå problem när vi i riksdagen fattar beslut om en rangordning av detta slag.

Det vore för övrigt intressant att höra Eva Lindhs funderingar om i vilken ordning barnen ska träda in. Och varför finns inte särkullbarn över huvud taget med i uppräkningsordningen av anhöriga? De är ganska vanligt förekommande i många familjekonstellationer. Ett särkullbarn har kanske en betydligt starkare relation till den anhörige som ska skötas om än vad exempelvis syskonbarnen har.

Jag vill gärna ha svar på dessa frågor.

Anf. 104 EVA LINDH (S) replik:

Herr talman! Ola Johansson! Jag tycker att det är bra att det kommer en turordningsregel eftersom den förtydligar det hela och eftersom många konflikter tidigare har uppstått.

Nu fattar vi ett beslut om framtidsfullmakter. Jag hoppas att detta blir mer känt så att många skriver sådana. Detta är också ett sätt att visa vem man vill ge sitt förtroende och sin fullmakt till, som då kan ta hand om sådant man behöver hjälp med. Vi alla kan hjälpas åt att sprida denna kunskap så att folk kan skriva en framtidsfullmakt.

Anf. 105 THOMAS FINNBORG (M):

Herr talman! I dag debatterar vi civilutskottets betänkande CU11 *Framtidsfullmakter – en ny form av ställföreträdarskap för vuxna*. Förslaget innebär en större frihet för den enskilde att kunna påverka sin egen framtid och även en större trygghet för de anhöriga.

Många människor drabbas förr eller senare av sjukdom eller nedsatt hälsotillstånd. Då vi även har en demografisk utveckling i vårt land framöver där allt fler blir allt äldre ökar risken att drabbas av demenssjukdomar eller nedsatt hälsotillstånd som medför svårigheter att ta hand om sig själv och sin ekonomi.

Hittills har det inte varit möjligt att själv bestämma vem som har rätt att i framtiden sköta ens rättsliga, ekonomiska eller personliga angelägenheter om man hamnar i ett läge då man förlorar sin beslutsförmåga. Därför har ett långvarigt arbete pågått för att ta fram lagstiftning om så kallade framtidsfullmakter, vilka vi i dag debatterar.

Arbetet med förbättring avseende överförmyndare och gode män bedrivs under hela den tidigare alliansregeringens regeringsperiod, och därför är det glädjande att regeringen nu har kommit fram med en proposition i ärendet. Från moderat sida välkomnar vi alltså att ny lagstiftning kommer på plats och att den nya lagen om framtidsfullmakter nu träder i kraft den 1 juli i år. Sverige blir därmed det sista landet i Norden att införa just detta. Systemet med framtidsfullmakter har funnits i våra grannländer i flera år och bedöms där ha fungerat mycket bra.

Framtidsfullmakten är en fullmakt som blir giltig vid en framtida tidpunkt då en person inte längre kan överblicka följderna av sitt beslut. Det är en ny form av ställföreträdarskap för vuxna och utgör ett alternativ till god man och förvaltare och ett komplement till vanliga fullmakter. Framtidsfullmakten ska göra att de personer som på äldre dagar drabbas av till exempel demens i förväg ska kunna utse en person att ta hand om deras ekonomi och fatta beslut om deras vård och boende. Tack vare den nya ordningen stärker vi alltså den enskildes självbestämmande och förbättrar dennes möjligheter att kunna planera för sin egen framtid och därmed kunna behålla kontrollen över frågor som är av stor betydelse.

När det gäller själva formkraven för en framtidsfullmakt kommer de att likna de som i dag gäller för testamenten. En framtidsfullmakt ska kunna upprättas av en person som har fyllt 18 år och som har förmåga att ta hand om sina angelägenheter, både ekonomiska och personliga. Fullmaktshavaren kan vara en familjemedlem eller någon annan person som fullmaktsgivaren känner förtroende för. Fullmaktsgivaren kan även utse flera personer, till exempel en som har kunskap om juridiska frågor och en annan för ekonomiska frågor.

Prot. 2016/17:96
19 april

*Framtidsfullmakter –
en ny form av ställ-
företrädarskap för
vuxna*

Framtidsfullmakten kommer att bli giltig först när den som är fullmaktsgivare blir beslutsförmögen. Det är fullmaktshavaren som avgör när fullmakten träder i kraft, men det ska också finnas en möjlighet att få frågan prövad i domstol.

Glädjande nog ställer sig nu ett enigt utskott bakom regeringens lagförslag.

Det finns dock en viktig aspekt på frågan som propositionen inte löser på ett tillfredställande sätt, nämligen att det inte ges utrymme för den som så vill och önskar att upprätta en framtidsfullmakt elektroniskt, utan det kan bara göras på papper. Med dagens digitaliseringsperspektiv är det omodernt att inte kunna skapa utrymme för elektroniska framtidsfullmakter. Därför uppmanar vi regeringen genom ett tillkännagivande att ta initiativ till att överväga frågan om upprättande och hantering av elektroniska framtidsfullmakter.

Herr talman! Systemet med framtidsfullmakter innebär alltså en välkommen förändring som kommer att stärka den enskildes rätt att själv få bestämma vem som får fatta beslut åt en senare i livet och när man själv inte längre har den möjligheten. Jag yrkar bifall till civilutskottets förslag i betänkande CU11.

(Applåder)

Anf. 106 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Herr talman! En framtidsfullmakt innebär att man i förväg ger någon annan möjligheten att agera när man själv drabbas av något som gör att man behöver hjälp. Det kan vara sjukdom, olycka eller ålder som gör att man kan behöva hjälp av någon annan, och då finns framtidsfullmakterna som en möjlighet för att förenkla och klargöra vad som gäller. Detta är till viss del en reglering av något som anhöriga i dag gör och tidigare har gjort, fast då under mer oklara former än vad som egentligen är rätt.

Sverigedemokraterna ser positivt på införandet av framtidsfullmakter. Framtidsfullmakter gör det möjligt för människor att själva bestämma vem som ska företräda dem när de inte längre klarar det själva. Detta kan stärka familjekänslan, samtidigt som den enskilde får större möjlighet att påverka. En stor fördel bör det kunna bli för den som vet vem den vill ska ta över ansvaret och som är förutseende nog att fylla i en framtidsfullmakt. Framtiden får utvisa om det kommer att fungera så bra som det är tänkt och i vilken omfattning det kommer att användas.

Som företrädare för ett familjevänligt parti blir man klart glad av att det nu genomförs förbättringar som dessutom syftar till att stärka familjeband och släktband. Detta är ett komplement till gode män och förvaltare, och jag tror att många hellre väljer en person ur den egna familjen eller någon annan som står en nära att företräda en när man inte längre kan föra sin egen talan.

Samtidigt har tyvärr systemet med gode män under senare år tenderat att krackelera, inte minst som en följd av alltför stor efterfrågan på gode män. Hela systemet med gode män behöver ses över. Men framtidsfullmakter ska inte ersätta det systemet utan förhoppningsvis fungera som ett komplement för dem som vill använda sig av det.

Herr talman! Bland de följdförslag som är värda att nämna finns ett par från Centerpartiet. Att framtidsfullmakter skulle registreras hos en myndighet – förslagsvis Skattemyndigheten antar jag – är en tanke som jag kommer att ta med mig och fundera vidare på. Dock känns det väldigt mycket som överkurs i dagsläget, när inte ens testamenten går att registrera frivilligt. Låt oss börja med att skapa ett frivilligt register för testamenten, så kan vi kanske utöka det till att även innefatta framtidsfullmakter inom en snar framtid. Att däremot börja med framtidsfullmakter känns som fel ordning för mig. Ett frivilligt register för testamenten var för övrigt inget som Centerpartiet stöttade, men när de nu kommit på vilka fördelar som finns med att registrera kanske de även kan se fördelarna med ett testamentsregister. Vi tycker dock att vi ska börja med testamentsregistret. Sedan kan vi diskutera register för framtidsfullmakter. Därför stöder vi inte förslaget i dag, men vi får säkert anledning att återkomma till den frågan framöver.

Detsamma gäller för Centerpartiets yrkande gällande detaljreglering av turordningsreglerna mellan anhöriga när det gäller så kallat ställföreträdarskap för anhöriga. Det betyder att anhöriga har rätt att gå in i en viss turordning när de ska företräda närstående. Det är tyvärr alltid svårt att skapa regler som passar alla, och alla familjer är unika eftersom de består av individer. Någon form av rangordning behöver göras, men det bästa vore kanske om det kunde anpassas så långt det är möjligt för att passa den enskildes behov. Sverigedemokraterna väljer att inte stödja detta förslag heller i dagsläget, men ser fram emot att kunna diskutera saken vidare i framtiden.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 107 JAN LINDHOLM (MP):

Herr talman! Den feministiska rödgröna regeringen fortsätter oavbrutet och oförtrutet arbetet med att förbättra villkoren för alla som lever och bor i det här landet. Förbättringar av skola, vård och omsorg är prioriterade vad gäller arbetet inom välfärdsområdet. Ökad driftssäkerhet för infrastruktur som järnväg, bredband, vägar, vatten och avlopp är naturligtvis grundläggande, och klimatarbetet går framåt med stora kliv. Ett ökat bostadsbyggande samt bättre möjligheter för högre studier är ytterligare bara några exempel på hur den feministiska rödgröna regeringen utvecklar Sverige.

Frågan om framtidsfullmakter, herr talman, har stått på agendan under rätt lång tid. År 2002 gavs ett utredningsuppdrag som 2004 resulterade i förslag på området. Sedan hände tyvärr ingenting under lång tid, förrän den dåvarande alliansregeringen 2013 gav en sakkunnig uppdrag. Det kom en departementsskrivelse 2014. Därefter har det pågått ett regeringsarbete kring det här. Nu kommer äntligen, efter många års arbete, ett förslag som man kanske ska betrakta som början på en ny era av möjligheter för en person att styra och påverka sin tillvaro även efter det att man har förlorat förmågan att göra det konkret. Framtidsfullmakten som lagform tror jag kommer att utvecklas och förändras rätt mycket i takt med att tillämpningar och erfarenheter ger mer att bygga vidare på, för det är lite grann av ett oprövat område.

Det är inte ovanligt att äldre personer redan i dag ger sina barn en traditionell fullmakt för att sköta den privata ekonomin när förmågan att klara av att hantera sina angelägenheter försämras och man ställer sig frågan vem man kan lita på. I många fall är det barnen. Det är inte särskilt ovanligt. Jag vill också säga att det räcker med en enda artikel i medierna där man visar på hur äldre har lurats av till exempel en förvaltare eller en ”god hen” för att det ska skapa ökad oro och ökad osäkerhet hos de äldre, även om detta tillhör de verkliga ovanligheterna i vårt samhälle.

Men det är inte alltid oförmågan att sköta sina egna angelägenheter kryper fram med stigande ålder, så att man hinner inse vad som håller på att hända. Vem som helst av oss kan drabbas. Någon här i salen, bland publiken eller oss, kan rätt vad det är få en hjärtinfarkt och förlora förmågor. Vi kan på väg hem härifrån ha oturen att bli påkörda av en bil. Helt plötsligt har man inte längre den där förmågan att omhänderta sina egna angelägenheter. Den egna förvaltningen måste tas om hand av någon annan. Det kan slå ned som en blixtnad från klar himmel, som man brukar säga.

Att därför i god tid kunna besluta om hur förvaltningen av de egna angelägenheterna ska skötas när förmågan försvinner är naturligtvis en väldigt stor förbättring när det gäller självbestämmande, frihet och trygghet. Jag tycker att det är ett stort steg i rätt riktning.

Framtidsfullmakten är tänkt att kunna vara mycket mer än en traditionell fullmakt. Den ska kunna utformas så att den i stor utsträckning ger fullmaktsgivaren möjlighet att fungera som en aktiv person även när förmågan att agera har upphört. Den ersätter till rätt stor del förvaltare och den ”god hen”-funktion vi har. Den kan också fungera som ett komplement, för den kan vara både begränsande och ganska öppnande. Därför ger den fullmaktsgivaren väldigt stora möjligheter, tycker jag, att välja mellan olika sätt att få sin framtid omhändertagen.

Det här systemet kommer säkerligen att visa sig vara fyllt av olika typer av problem. Det kommer inte att vara problemfritt eller enkelt att hantera. Att fullmaktsgivaren kan utse en granskare som håller tummen i ögat på fullmaktshavaren kan vara positivt. Men det kan också få motsatt effekt och vara ett sätt att inskränka förtroenderelationen mellan fullmaktsgivaren och fullmaktshavaren. Det kommer med åren att visa sig vad det får för praktiska konsekvenser, tror jag.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer. Då är det brukligt att man argumenterar lite grann för varför man yrkar avslag på reservationerna. I det här fallet tycker jag att det är ganska svårt. Jag tycker nämligen att de frågor som reservanterna lyfter fram är ganska relevanta och att reservationerna innehåller en del kloka synpunkter.

Det kan visa sig efter några års praktisk användning att det regelverk som vi nu ska besluta om här i dag, för vi hinner avsluta debatten före kl. 16.00, kanske innebär alldeles för mycket frihet för fullmaktsgivaren att överföra förvaltning, så som jag uppfattar att Centern är orolig för i sin första reservation.

Det kan även visa sig att det behövs mycket mer av regleringar i systemet, så som jag uppfattar att Liberalerna anser. De är i sin reservation rädda för att man behöver reglera mer.

Den tredje reservationen, som Centerpartiet har, tycker jag är mer ideologiskt grundad. Jag är inte så säker på att några års praktisk erfarenhet kommer att ge oss så mycket vägledning när det gäller turordningsreglerna.

Jag kan tycka att argumentationen är lite märklig. Det är ändå skillnad på ett förvaltningskap och ett dagligt omhändertagande av en anhörig eller en släkting med begränsad förmåga att handha sina dagliga behov. Men jag tror att det kan leda till lite diskussioner som kan vara rätt så intressanta.

Man tydliggör det som i praktiken fungerar i dag i stor utsträckning, att turordningsregeln sammanfaller med arvsregeln. Jag har svårt att föreställa mig någon annan ordning om man nu ska ha en ordning. Det är bara att synliggöra någonting som i dag fungerar.

Jag tycker att reservationerna är mycket tänkbara. Men jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationerna. (Applåder)

Anf. 108 LOTTA JOHANSSON FORNARVE (V):

Herr talman! Hittills har det inte varit möjligt för en person att själv bestämma vem som har rätt att i framtiden sköta de rättsliga, ekonomiska och personliga angelägenheterna om personen hamnar i ett läge då hen förlorar sin beslutsförmåga. Nu blir det dock möjligt genom lagförslaget om framtidsfullmakter. Det är ett välkommet förslag som har diskuterats under lång tid.

Framtidsfullmakten innebär att den som är frisk och vid sina sinnens fulla bruk kan bestämma vem som ska fatta beslut när personen själv inte längre klarar det. Det är självklart en stor trygghet att i förväg veta vem som kommer att ta hand om din ekonomi när du inte längre klarar det själv.

Framtidsfullmakter stärker enskildas självbestämmande genom att de förbättrar möjligheterna att planera framtiden och behålla kontrollen över frågor som är av stor betydelse för dem. En möjlighet att själv utse sin företrädare skapar också goda förutsättningar för en väl fungerande relation mellan den enskilda och ställföreträdaren.

Många drabbas förr eller senare i livet av sjukdom, exempelvis demens, som gör det svårt ta hand om sig själv och sin ekonomi. Behovet av hjälp ökar också med tanke på att vi får en allt äldre befolkning. Framtidsfullmakter är ett alternativ till god man och förvaltare och ett komplement till vanliga fullmakter. Det är något som också kan avlasta samhället på det här området.

Förslaget är väl avvägt när det säger att frågor som rör ekonomiska och personliga angelägenheter ska kunna omfattas av en framtidsfullmakt men att åtgärder inom hälso- och sjukvård eller tandvård och vissa frågor av utpräglat personlig karaktär inte ska omfattas i nuläget utan att det behöver ses över lite bättre och utredas mer.

Upprättandet av framtidsfullmakter ska ske skriftligt, och de ska vara underskrivna och bevitnade av två vittnen. En fullmaktshavare måste vara en eller flera fysiska personer.

En framtidsfullmakt är alltså en fullmakt för en annan person att ha hand om fullmaktsgivarens personliga och ekonomiska angelägenheter när denna inte längre kan klara det själv. Det är fullmaktshavaren som avgör

när framtidsfullmakten träder i kraft. Men det ska också finnas en möjlighet att få frågan prövad i domstol.

Fullmaktshavaren ska ha en plikt att vara lojal mot och samråda med fullmaktsgivaren, som också ska få utse en särskild granskare. Granskaren och överförmyndaren ska ha rätt att begära redovisning av uppdraget och få agera om fullmaktshavaren till exempel missbrukar sitt förtroende.

Vi lever i en alltmer digitaliserad värld och allt fler människor sköter sina förehavanden på nätet. Regeringen ställer sig inte negativ till att införa elektroniska framtidsfullmakter men menar att det är en komplicerad fråga som inte ryms inom ramen för det aktuella lagstiftningsärendet men att det kan finnas anledning att återkomma.

Jag delar dock utskottets uppfattning och ställer mig bakom tillkännagivandet om att se positivt på elektronisk hantering av handlingar och att regeringen därför bör ta initiativ till att överväga frågan om upprättande och hantering av elektroniska framtidsfullmakter.

Med det yrkar jag bifall till förslaget och välkomnar förslaget om framtidsfullmakter.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 15.)

Avfall och kretslopp

§ 13 Avfall och kretslopp

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2016/17: MJU15

Avfall och kretslopp
föredrogs.

Anf. 109 GUNILLA NORDGREN (M):

Herr talman! Vi har i dag att behandla ett motionsbetänkande, MJU15, som behandlar motioner från den allmänna motionstiden som handlar om avfall och kretslopp. Vi behandlar 80 motioner som huvudsakligen berör cirkulär ekonomi, producentansvar, pantsystem, matsvinn, källsortering av matavfall, plaster, marint skräp, förorenade områden, transport av farligt avfall med mera.

Utskottet föreslår att samtliga motioner avslås, i många fall med hänvisning till att arbete pågår i frågorna. Motionerna berör flera viktiga områden som står högt på den globala dagordningen, och det med rätta. En ökande befolkning kommer att innebära en ökande konsumtion som sätter ännu hårdare tryck på våra naturresurser, och de är inte oändliga.

Herr talman! Generationsmålet som riksdagen har beslutat om är det övergripande målet inom miljöpolitiken. Det beskriver att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där många av våra miljöproblem ska vara lösta. Det kommer att kräva hårt arbete i många länder i många år framöver.

I arbetet för att nå en cirkulär ekonomi återfinns EU:s avfallshierarki. Vi ska förebygga och förbereda för återanvändning. Vi ska återvinna material och ha annan återvinning som att återvinna energi ur det. Vi ska ha bortskaffande av deponering som ska vara så liten som möjligt.

Sverige är på många sätt ett föredöme för övriga Europa, där avfallshierarkin ofta åsidosätts och en stor andel avfall läggs i deponier eller ligger kvar på stora soptippar med läckage som följd. Det ser således väldigt olika ut i länderna när det gäller hur långt man har kommit i arbetet med avfallshierarkin.

Moderaterna anser att det är viktigt att Sverige och regeringen driver på för att EU-kommissionens förslag om cirkulär ekonomi utformas på ett sådant sätt att det blir ett starkt verktyg i arbetet för att minska avfallsmängderna och deponierna i hela EU. Regeringen bör således verka för att EU-paketet för cirkulär ekonomi blir väl avvägt och balanserat.

Miljön är det mest globala vi har. Vi delar ett jordklot. Vi har samma luft och vatten som cirkulerar runt vår jord. I miljöarbetet måste därför hänsyn tas också till var effekterna av olika åtgärder är som störst, det vill säga där miljövinster blir som störst. Politikens uppgift är att skapa bra förutsättningar för aktörer att ta ansvar samt att värna om principen att förorenaren ska betala.

Herr talman! Det finns en politisk samsyn om att det ska vara lätt att göra rätt. Det ska vara lätt för medborgarna att källsortera och öka mängden sopor som kan återvinnas. Vilken väg som ger bäst möjligheter att nå detta är vi inte alltid lika överens om, som så ofta i politiken. Vi kan vara överens om att något ska uppnås, men vi är inte alltid överens om hur vi ska nå dit. Det gäller inte bara det här området.

Vi får väl se var vi hamnar. Det gäller till exempel insamlingsansvar för förpackningar och tidningar. Målet är vi överens om, som jag nämnde tidigare. Vi vill ha en ökad insamlingsmängd och en ökad återvinning. Men var ansvaret ska ligga pågår det fortfarande diskussioner om. Det lär väl bli fortsatta sådana. Så kallade rundabordssamtal har ägt rum. Vi får se var vi hamnar framöver. Än så länge har vi inte kommit så värst långt.

Producentansvar för och hantering av läkemedelsrester och textilier är andra viktiga områden att diskutera. Det gäller att hitta bra former för insamling och omhändertagande och i förekommande fall justera och anpassa lagstiftningen.

När det gäller läkemedel pågår forskning om nya reningsmetoder för att förhindra att läkemedelsrester når våra hav, men det är en lång bit kvar.

Även här gäller att hela EU måste arbeta för att minska utsläppen av bland annat läkemedelsrester. Sverige har till exempel lägst antibiotikaanvändning för djur i hela EU, vilket innebär att utsläpp av läkemedelsrester via urin från djur av naturliga skäl är lägre hos oss och mycket högre i andra länder där antibiotikaanvändningen är otroligt mycket större. När dessa rester når vattendrag och hav innebär det stora negativa effekter för de djur som lever i våra hav. Fiskar riskerar att bli resistenta, och de riskerar också att bli infertila när preventivmedelsrester läcker ut. Detta kan, som vi alla förstår, få otroligt stora konsekvenser.

Marint skräp har blivit ett allt större problem. Det flyter omkring stora ansamlingar av plastprodukter som skadar många djur som fastnar i dem eller försöker äta av skräpet. Här måste åtgärder vidtas såväl i Sverige som, kanske framför allt, på EU-nivå och även globalt. Sverige tar ett stort ansvar och en stor del av notan för att minska det marina skräpet, även om skräpet många gånger kommer från andra länder. Den svenska Bohuskusten nås till exempel av lika mycket skräp som resten av Sveriges kuster.

Därför måste Sverige verka för att kostnaderna fördelas mer rättvist inom EU. Det är viktigt att Sverige tydligt driver frågan om en solidarisk finansiering av olika åtgärder. Som jag sa tidigare är vår miljö det mest globala vi har. Vi har en jord som vi alla delar. Det innebär att vi måste arbeta internationellt med dessa frågor. Vi i Sverige kan gärna vara ledande i arbetet, men på längre sikt krävs det internationella insatser om vi ska nå generationsmålet om att lämna över en bättre värld till kommande generationer.

Människans påverkan på miljön är oomstridd, och mycket arbete måste läggas ned på att minska våra utsläpp. Detta arbete måste ske överallt. Det krävs alltså internationellt arbete och internationellt samarbete. Alla länder måste bidra. Vår miljö är en ödesfråga och en framtidsfråga. Det är en fråga om allas vår framtid.

Vi står naturligtvis bakom samtliga våra motioner, men för tids vinande yrkar jag bifall endast till reservation nr 1.
(Applåder)

I detta anförande instämde Jesper Skalberg Karlsson (M).

Anf. 110 MARTIN KINNUNEN (SD):

Herr talman! Vi debatterar i dag avfall och kretslopp. Dessa frågor är i många länder ett oerhört stort problem. Världen över kan vi se hur soptippar växer och orsakar sanitära problem. Man deponerar eller bränner soporna utan någon egentlig tanke på att återvinna eller få ut energi. Det handlar mest om att man vill få bort allting. Detta innebär såklart att resurser underutnyttjas, och det medför också stora sanitära problem.

I Sverige har vi kommit långt med att utveckla vår avfallshantering. Vi har mycket att vara stolta över på området. Inte ens 1 procent av alla omhändertagna sopor deponeras i dag. Av den behandlade mängden avfall går hälften till förbränning, en tredjedel till materialåtervinning och en sjättedel till biologisk återvinning. Ytterst handlar det om att undvika nedskräpning och nedsmutsning samt att utnyttja avfall som en material- och energiresurs. Här ligger Sverige fantastiskt bra till i ett internationellt perspektiv.

Herr talman! Något som är ett större problem i dag är plasterna. Plast är ett material som det i normalfallet tar väldigt lång tid att bryta ned. Plasterna består av polymerer, som inte är skadliga i sig men som innehåller andra kemikalier som kan påverka ekologi och hälsa. Inte minst djur som av en eller annan anledning får i sig plasten påverkas, och då påverkas även människan. De fettlösliga kemikalierna ackumuleras dessutom i näringskedjan.

Särskilt problematisk är plast i marin miljö, inte minst eftersom havsströmmar innebär en okontrollerad spridning samt eftersom plasten tenderar att finfördelas till mikroplaster, som tas upp av vattenlevande djur. Mellan 1,5 och 4,5 procent av all tillverkad plast hamnar i havet. Det handlar om 4–12 miljoner ton per år. Detta är ett internationellt problem, men Sverige bör naturligtvis dra sitt strå till stacken för att försöka förbättra situationen på bästa sätt. I och med att Sverige är det land som har längst kust mot Östersjön har vi också stora möjligheter att arbeta med frågorna.

Sverigedemokraterna vill se en uppväxling. Vi förordar 150 miljoner kronor extra till åtgärder för havs- och vattenmiljö under innevarande budgetperiod. Vi tycker att pengarna ska läggas bland annat på att kartlägga flöden av plast – både mikroplast och makroplast. Akademi, industri och handel bör åläggas att utvärdera olika plaster ur miljösynpunkt. Åtgärder bör vidtas för att minska den totala användningen av plastprodukter. Plaster med särskilt hög miljöbelastning bör såklart ersättas med andra material. Vi ser fram emot att se de aviserade konkreta förslagen från regeringen på området.

Herr talman! Det är lite symtomatiskt för svensk debatt vad gäller avfallsfrågor att den absolut största frågan just nu är vem som ska ha samlingsansvaret för förpackningar. Det borde inte vara speciellt viktigt vem som har ansvaret; det viktiga borde vara en helhetsbild av hur man förbättrar situationen. I stället har en stor del av debatten alltså kommit att handla om vem som ska ha huvudansvaret för att samla in förpackningarna.

Riksdagen har klargjort att producentansvaret för förpackningar ska bibehållas. Sverigedemokraterna har stött detta. Det betyder inte att allt fungerar perfekt i dag, men vi anser att detta är vägen framåt. Det är därför problematiskt att regeringen i detta läge fortsätter att via nya initiativ skapa osäkerhet. Det finns av allt att döma en stabil politisk majoritet för att bibehålla producentansvaret. Men i stället för att bygga vidare på detta skapar regeringen osäkerhet och drar frågan i långbänk. Fokus borde ligga på hur vi inom ramen för detta kan öka samverkan mellan kommuner och producenter och förbättra återvinningen. Det regeringen nu gör hämmar utvecklingen och förhindrar nyinvesteringar i branschen. Det är skadligt, och det gagnar inte någon.

Frågan om producentansvar för textilier kommer in här. I stället för att snabbt få en lösning på plats för att förbättra återvinningen av textilier blir förslaget från utskottet nu att alla förslag på området ska avslås just med hänvisning till arbetet på Regeringskansliet, och detta arbete utgår i stora drag från att man inte håller med om vad riksdagen redan har beslutat om här i kammaren.

Herr talman! Jag ska säga några ord om den reservation Sverigedemokraterna har vad gäller nedmontering av vindkraftverk. Kostnaderna för att montera ned ett uttjänt vindkraftverk uppgår till omkring 700 000 kronor. Detta är ett aktuellt problem med tanke på den bristande lönsamheten i branschen samtidigt som gällande lagstiftning inte ställer krav på ekonomiska garantier för att den som uppför ett vindkraftverk också finansierar dess skrotning. Många verk börjar nu bli uttjänta och närmar sig sin utmäta livslängd. I kombination med vindkraftsbolagens ekonomiska bekymmer blir detta ett problem som kan komma att växa. För att råda bot på detta anser Sverigedemokraterna att det bör ställas krav på vindkraftsexploaterare att fondera medel för framtida rivning av verken – detta för att säkerställa att kostnaderna verkligen hamnar på rätt part.

Herr talman! Med detta sagt vill jag avsluta med att yrka bifall till reservationerna 10 och 19.

Anf. 111 KRISTINA YNGWE (C):

Herr talman! ”Den enes skräp, den andres skatt” eller ”den enes skit, den andres profit”. Ja, herr talman, det finns många olika sätt att uttrycka det vi debatterar här i dag, nämligen hur det som vi under lång tid har sett

som avfall egentligen är en värdefull resurs och hur vi kan se till att skapa förutsättningar för ett kretsloppssamhälle som är cirkulärt i stället för linjärt. Det handlar om ett samhälle där vi inte bara tar jungfruliga råvaror och producerar nytt, använder och sedan slänger, utan där vi tar vara på det som redan finns på marknaden och hittar nya sätt att återanvända produkten eller råvaran.

Jag och Centerpartiet tror att framtidens hållbara ekonomi och tillväxt måste bygga på tre delar. Framtidens ekonomi måste vara biobaserad, giftfri och cirkulär, och alla dessa delar går hand i hand.

Herr talman! För att få ett fungerande kretslopp krävs nämligen att vi får bort farliga ämnen ur systemen. Många plastprodukter kan till exempel inte återanvändas eller återvinnas för att de innehåller i dag förbjudna, farliga kemikalier. Att se till att produkter som kommer ut på marknaden är fria från farliga ämnen och därmed kan både återanvändas och återvinnas är därför ett viktigt steg i att få en fungerande cirkulär ekonomi. Vi behöver stärka arbetet inom Reach, använda styrmedel som skatter och stärka arbetet med tillsyn av kemikalier i varor.

Men jag tror också att ett fungerande kretslopp kräver att vi fasar in produkter från förnybara material och biobaserade råvaror i systemet. Först och främst måste vi såklart se till att cirkulera de material som redan används, men när nya produkter ska tillverkas är den gröna kolatomen en utomordentlig byggsten. Jag har i denna kammare vid upprepade tillfällen talat om den gröna kolatomens möjligheter, det vill säga hur material från åker och skogen kan bygga i stort sett allt som vårt samhälle behöver – från kemikalier till kläder och byggmaterial.

För att skapa förutsättningar för en ökad användning av biobaserade material måste vi ha bra spelregler för de råvaruproducerande företagen. Vi måste se till att förutsättningarna för forskning och innovation gällande nya material är goda, och det offentliga måste också bli bättre när det gäller upphandling av till exempel biogasbussar, trähus och träbaserade kläder.

Herr talman! När det gäller att skapa ett fungerande kretslopp vill jag lyfta fram två vardagsnära produktgrupper som vi kommer i kontakt med dagligen men där det åtgår stora resurser i produktionen och som vi därför måste stärka kretsloppet för. Den första gruppen är vår mat. Ungefär en fjärdedel av de svenska hushållens klimatpåverkan kommer från maten, och hur vi konsumerar har stor påverkan även på miljö och klimat. I en värld där befolkningens mängden ständigt ökar och där vi kan få svårt att mätta världens munnar år 2050 är det inte rimligt att produktionsresurser går åt till att producera matavfall.

Livsmedelsverket, Naturvårdsverket och Jordbruksverket har tillsammans haft ett treårigt uppdrag, tillsatt av alliansregeringen, för att minska matsvinnet. Såväl i butiker och restauranger som i hushåll har matsvinnet minskat, men fortfarande slänger svenskar 50 kilo ätbar mat per person och år. Klimatpåverkan från hushållens totala mängd matsvinn uppgår till 444 000 ton per år, vilket motsvarar växthusgasutsläppen från en genomsnittlig körning av 360 000 bilar under ett år.

Sedan tidigare finns ett mål om att öka insamlingsgraden för biologiskt nedbrytbart avfall, men att gå ett steg längre är att införa ett mål om minskning av matavfall och svinn för att förebygga att avfallet uppstår. Ett sådant mål finns inte i dag, vilket gör det svårt att visa en tydlig viljeriktning som driver på insatser hos aktörer. I samband med att ett nationellt mål

införs bör även ett etappmål införas för att tydliggöra målet och möjliggöra uppföljning, liksom man gör med miljökvalitetsmålen.

Den andra gruppen som jag vill lyfta fram är kläder och textilier.

År 2013 köpte vi ca 13 kilo textilier per person, varav 8 kilo slängdes i soporna och 2,4 kilo skänktes till välgörenhet. Av det som samlas in säljs ca 0,9 kilo via exempelvis secondhand. Om vi tillvaratar textilierna som slängs i soporna skulle vi kunna bli mer resurseffektiva genom att återanvända på annat sätt eller använda fibrerna i kläderna för att skapa nya plagg.

Förra veckan var jag på textilturné i Västra Götaland för att ta del av den utveckling och innovationskraft som finns i svensk textilindustri i dag. Jag besökte Velour som har tillverkat världens första svanmärkta jeans av återvunna textilfiber. Jag besökte Wargön Innovation, som tillsammans med en rad företag tittar på hur ett system för insamling och återvinning av textilier i Sverige kan förbättras. Vidare besökte jag Textilhögskolan i Borås, och jag såg examensjobbare utveckla tyg av 100 procent papper. Sedan besökte jag Smart Textiles, som 2014 stickade världens första plagg helt av återvunnen bomull.

Överallt i Sverige poppar det nu upp lånegarderob, klädbibliotek och klädbytarappar. Hållbart mode har blivit högsta mode. Det finns alltså en fantastisk potential för Sverige att på nytt bli en stor textilnation.

Men nyckeln till dessa spännande projekt och företag, som nu poppar upp runt omkring i Sverige, är en fungerande insamling, återanvändning och återvinning. Tyvärr är insamling av textilier i dag en gråzon, där den som lämnar in trasiga plagg till exempelvis H&M eller Myrorna för återvinning faktiskt i dag gör sig skyldig till en olaglig gärning. I Centerpartiet tror vi att ett producentansvar för textilier skulle vara en viktig beståndsdel i att göra Sverige till en textilnation. Enligt principen om att förorenaren betalar vill vi att producenterna också ska ansvara för insamling och återvinning av textilier för att undvika att viktiga resurser bara kastas i hushållssoporna, givetvis med en lösning som gör det möjligt för secondhand-verksamheter att även i fortsättningen bidra till hållbarhet och sociala värden.

Herr talman! Det är därför oroande att regeringen signalerar att man inte längre ser producentansvaret som en bärande princip i avfallshanteringen. Regeringen har pratat om att man vill inleda politiska samtal, och vi är såklart öppna för detta från Centerpartiets sida. Det måste vara lätt för konsumenter och hushåll att lämna in till återvinning, oavsett om det handlar om textilier eller om glas. I många delar av landet fungerar insamlingen bra, i andra delar av landet fungerar den mindre bra. Vissa produktgrupper fungerar bra och andra i stort sett inte alls. Helt klart finns det utmaningar som vi måste lösa, och om detta samtal vi gärna med bransch, kommuner och regeringen.

Centerpartiet och jag tror dock att det långsiktigt bästa för att stärka innovationskraften, underlätta för nya affärsmodeller och skapa förutsättningar för en biobaserad, giftfri och cirkulär ekonomi är att ha ett samlat producentansvar men med höga krav på producenterna, bättre uppföljning av mål och kostnader och stärkt inflytande för kommunerna.

Prot. 2016/17:96
19 april

Avfall och kretslopp

Vi ser som sagt fram emot att se hur vi kan gå vidare för att hitta en lösning som fungerar långsiktigt och verkligen skapar förutsättningar för Sverige att ta täten i den cirkulära ekonomin.

Herr talman! Jag ställer mig såklart bakom alla Centerpartiets reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 2.

(Applåder)

(forts. § 16)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.56 på förslag av talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.00.

§ 14 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 6 april

SkU24 Punktskatter

Punkt 1 (Energiskatt)

1. utskottet

2. res. 2 (C)

Votering:

249 för utskottet

19 för res. 2

41 avstod

40 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 S, 73 M, 23 MP, 17 V, 18 L, 16 KD

För res. 2: 19 C

Avstod: 40 SD, 1 -

Frånvarande: 11 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 4 V, 1 L, 1 -

Kerstin Nilsson (S) och Håkan Svenneling (V) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 2 (Skatt på drivmedel m.m.)

1. utskottet

2. res. 3 (C, M, L, KD)

Votering:

144 för utskottet

127 för res. 3

40 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 23 MP, 18 V

För res. 3: 73 M, 1 SD, 19 C, 18 L, 16 KD

Avstod: 39 SD, 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Prot. 2016/17:96

19 april

Avfall och kretslopp

Punkt 4 (Vissa fordonsskattefrågor)

1. utskottet

2. res. 8 (V)

3. res. 9 (KD)

Förberedande votering:

18 för res. 8

17 för res. 9

276 avstod

38 frånvarande

Kammaren biträdde res. 8.

Huvudvotering:

144 för utskottet

19 för res. 8

148 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 23 MP, 18 L

För res. 8: 18 V, 1 -

Avstod: 73 M, 40 SD, 19 C, 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 5 (Trängselskatt)

1. utskottet

2. res. 11 (L)

Votering:

274 för utskottet

18 för res. 11

19 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 40 SD, 23 MP, 18 V, 16 KD, 1 -

För res. 11: 18 L

Avstod: 19 C

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 6 (Kemikalieskatt)

1. utskottet

2. res. 12 (SD)

Votering:

270 för utskottet

41 för res. 12

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 23 MP, 19 C, 18 V, 18 L, 16 KD

För res. 12: 40 SD, 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 12 (Skatt på avfall)

1. utskottet

2. res. 17 (M)

Votering:

235 för utskottet

72 för res. 17

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 S, 40 SD, 21 MP, 19 C, 18 V, 18 L, 16 KD, 1 -

För res. 17: 72 M

Frånvarande: 11 S, 12 M, 7 SD, 4 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU26 Skatteförfarande och folkbokföring

Punkt 1 (Synliga skatter och avgifter)

1. utskottet

2. res. 1 (SD)

Votering:

254 för utskottet

41 för res. 1

16 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 23 MP, 19 C, 18 V, 18 L

För res. 1: 40 SD, 1 -

Avstod: 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 4 (Skatte- och avgiftskontroll)

1. utskottet

2. res. 5 (M)

3. res. 6 (C)

4. res. 8 (L)

Förberedande votering 1:

19 för res. 6

18 för res. 8

274 avstod

38 frånvarande

Kammaren biträdde res. 6.

Förberedande votering 2:

72 för res. 5

20 för res. 6

219 avstod

38 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Huvudvotering:

182 för utskottet

73 för res. 5

56 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 40 SD, 23 MP, 16 KD

För res. 5: 73 M

Avstod: 19 C, 18 V, 18 L, 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 9 (F-skatt och näringsverksamhet)

1. utskottet

2. res. 10 (V)

Votering:

292 för utskottet

18 för res. 10

1 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 40 SD, 23 MP, 19 C, 18 L, 16 KD

För res. 10: 18 V

Avstod: 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 12 (Personligt betalningsansvar)

1. utskottet

2. res. 13 (C, M, L, KD)

Votering:

184 för utskottet

126 för res. 13

1 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 40 SD, 23 MP, 18 V

För res. 13: 73 M, 19 C, 18 L, 16 KD

Avstod: 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Prot. 2016/17:96

19 april

Avfall och kretslopp

Punkt 18 (Skatteflykt)

1. utskottet
2. res. 20 (V)

Kammaren biföll utskottets förslag med acklamation.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU30 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om faktablad för Priip-produkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 15 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

SoU8 Stöd till personer med funktionsnedsättning

Punkt 1 (Valfrihet)

1. utskottet
2. res. 1 (S, MP, V)

Votering:

167 för utskottet

144 för res. 1

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 73 M, 40 SD, 19 C, 18 L, 16 KD, 1 -

För res. 1: 103 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 5 (Behovsbedömning vid personlig assistans)

1. utskottet
2. res. 4 (SD, V, L)

Votering:

233 för utskottet

78 för res. 4

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 S, 73 M, 23 MP, 19 C, 16 KD

För res. 4: 1 S, 40 SD, 18 V, 18 L, 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Leif Pettersson (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 11 (Samordning av stöd för barn)

1. utskottet
2. res. 10 (SD, C, L)

Votering:

233 för utskottet

78 för res. 10

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 23 MP, 18 V, 16 KD

För res. 10: 40 SD, 19 C, 18 L, 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Prot. 2016/17:96

19 april

Avfall och kretslopp

Punkt 17 (Förhöjt timbelopp)

1. utskottet

2. res. 15 (KD, M, C, L)

Votering:

184 för utskottet

126 för res. 15

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 39 SD, 23 MP, 18 V, 1 -

För res. 15: 73 M, 19 C, 18 L, 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 8 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 23 (Utvärdering av lagändringar)

1. utskottet

2. res. 18 (V)

Votering:

291 för utskottet

19 för res. 18

1 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 72 M, 40 SD, 23 MP, 19 C, 18 L, 16 KD

För res. 18: 1 M, 18 V

Avstod: 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Lotta Olsson (M) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU18 Ny lag om medling i vissa upphovsrättstvister och förenklingar i upphovsrättslagen

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU19 Fortsatt gränsöverskridande handel med ursprungsgarantier för el

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU15 Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg

Här hade endast yrkats bifall till utskottets förslag till beslut. Förslaget innebär dock att förvaltningsuppgifter som innefattade myndighetsutövning skulle få överlåtas till ett utländskt organ. Beslutet skulle därför fattas i den ordning som föreskrivits i 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen. Detta innebär att beslutet skulle fattas antingen genom att *minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter* röstade ja eller i den ordning som gällde för stiftande av grundlag. Utskottet hade föreslagit att lagförslaget skulle antas direkt med ett enda beslut genom kvalificerad majoritet.

Beslutet skulle enligt riksdagsordningen fattas genom votering.

Votering:

310 för utskottet

39 frånvarande

Talmannen konstaterade att minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter hade röstat ja, och kammaren hade således bifallit utskottets förslag till beslut.

Partivis fördelning av rösterna:

För bifall: 102 S, 73 M, 40 SD, 23 MP, 19 C, 18 V,
18 L, 16 KD, 1 -

Frånvarande: 11 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

TU13 Yrkestrafik och taxi

Punkt 1 (Villkoren inom åkerinäringen)

1. utskottet

2. res. 1 (MP, S, V)

Votering:

167 för utskottet

144 för res. 1

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 73 M, 40 SD, 19 C, 18 L, 16 KD, 1 -

För res. 1: 103 S, 23 MP, 18 V

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 3 (Kontroller och tillsyn av åkerinäringen)

1. utskottet

2. res. 3 (SD)

Votering:

251 för utskottet

41 för res. 3

18 avstod

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 72 M, 1 SD, 23 MP, 18 V, 18 L, 16 KD

För res. 3: 1 M, 39 SD, 1 -

Avstod: 18 C

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 4 C, 3 V, 1 L, 1 -

Prot. 2016/17:96

19 april

Avfall och kretslopp

Punkt 4 (Avvikelser från kör- och vilotidsreglerna)

1. utskottet

2. res. 5 (M)

Votering:

236 för utskottet

74 för res. 5

1 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 40 SD, 23 MP, 18 C, 18 V, 18 L, 16 KD

För res. 5: 73 M, 1 C

Avstod: 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 5 (Skärpta regler och sanktioner vid överträdelser)

1. utskottet

2. res. 6 (SD)

3. res. 7 (L)

4. res. 8 (KD)

Förberedande votering 1:

18 för res. 7

16 för res. 8

277 avstod

38 frånvarande

Kammaren biträdde res. 7.

Förberedande votering 2:

42 för res. 6

18 för res. 7

251 avstod

38 frånvarande

Kammaren biträdde res. 6.

Huvudvotering:

235 för utskottet

41 för res. 6

34 avstod

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 23 MP, 19 C, 17 V

För res. 6: 40 SD, 1 -

Avstod: 18 L, 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 4 V, 1 L, 1 -

Punkt 6 (Beställaransvar)

1. utskottet
2. res. 9 (C, KD)

Votering:

276 för utskottet

35 för res. 9

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 40 SD, 23 MP, 18 V, 18 L, 1 -

För res. 9: 19 C, 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 8 (Information om nya taxiregler och utökad tillsyn)

1. utskottet
2. res. 10 (KD)

Votering:

295 för utskottet

16 för res. 10

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 40 SD, 23 MP, 19 C, 18 V, 18 L, 1 -

För res. 10: 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU12 Fossiloberoende transporter

Punkt 1 (Mål om en fossiloberoende fordonsflotta)

1. utskottet
2. res. 1 (M, C, L, KD)
3. res. 2 (V)

Förberedande votering:

125 för res. 1

19 för res. 2

167 avstod

38 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

167 för utskottet

126 för res. 1

18 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 40 SD, 23 MP, 1 -

För res. 1: 73 M, 19 C, 18 L, 16 KD

Avstod: 18 V

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 3 (Sjöfart)

1. utskottet

2. res. 4 (M)

Votering:

219 för utskottet

73 för res. 4

19 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 40 SD, 23 MP, 18 V, 18 L, 16 KD, 1 -

För res. 4: 73 M

Avstod: 19 C

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 4 (Elbilar och laddinfrastruktur)

1. utskottet

2. res. 7 (KD)

Votering:

274 för utskottet

16 för res. 7

19 avstod

40 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 102 S, 73 M, 40 SD, 22 MP, 18 V, 18 L, 1 -

För res. 7: 16 KD

Avstod: 19 C

Frånvarande: 11 S, 11 M, 7 SD, 3 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Leif Pettersson (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 5 (Elvägar)

1. utskottet

2. res. 8 (M, C, L, KD)

Votering:

185 för utskottet

124 för res. 8

2 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 40 SD, 23 MP, 18 V, 1 -

För res. 8: 73 M, 17 C, 18 L, 16 KD

Avstod: 2 C

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Prot. 2016/17:96

19 april

Avfall och kretslopp

Punkt 7 (Tillhandahållande av förnybara drivmedel)

1. utskottet

2. res. 11 (SD)

3. res. 13 (KD)

Förberedande votering:

41 för res. 11

16 för res. 13

254 avstod

38 frånvarande

Kammaren biträdde res. 11.

Huvudvotering:

235 för utskottet

41 för res. 11

35 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 23 MP, 18 V, 18 L

För res. 11: 40 SD, 1 -

Avstod: 19 C, 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 8 (Bilpooler och vissa parkeringsfrågor)

1. utskottet

2. res. 14 (M, C, L, KD)

Votering:

185 för utskottet

126 för res. 14

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 40 SD, 23 MP, 18 V, 1 -

För res. 14: 73 M, 19 C, 18 L, 16 KD

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 9 (Miljözoner)

1. utskottet

2. res. 15 (C)

Votering:

292 för utskottet

19 för res. 15

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 40 SD, 23 MP, 18 V, 18 L, 16 KD, 1 -

För res. 15: 19 C

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Den framtida utformningen av lagen om framtidsfullmakter)

1. utskottet

2. res. 2 (L)

Votering:

273 för utskottet

18 för res. 2

20 avstod

38 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 40 SD, 23 MP, 18 V, 16 KD

För res. 2: 18 L

Avstod: 19 C, 1 -

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 2 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

Punkt 3 (Den framtida utformningen av ett legalt ställföreträdarskap för anhöriga)

1. utskottet

2. res. 3 (C)

Votering:

291 för utskottet

19 för res. 3

39 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 103 S, 73 M, 40 SD, 22 MP, 18 V, 18 L, 16 KD

För res. 3: 19 C

Frånvarande: 10 S, 11 M, 7 SD, 3 MP, 3 C, 3 V, 1 L, 1 -

§ 16 (forts. från § 13) **Avfall och kretslopp** (forts. MJU15)

Avfall och kretslopp

Anf. 112 JENS HOLM (V):

Herr talman! Vi debatterar nu miljö- och jordbruksutskottets betänkande om avfall och kretslopp. En stor del av det avfall som produceras i vårt land kommer från den ständigt ökande konsumtionen av varor och tjänster. Konsumtion har blivit en livsstil. Det har också blivit ett slags mått på välbefinnande bland världens länder. Ökad konsumtion ska helt enkelt vara ett mått på att det här landet mår bra.

Konsumtion kan vara bra i många avseenden. Det är bra om vi konsumerar mer kultur och mer fritid. Det är bra om vi konsumerar mer samhällstjänster, som skola, vård, omsorg och så vidare. Men konsumtionen har också en negativ sida. Den som får betala priset för en ständigt ökande konsumtion av prylar är ofta vår miljö.

Dagens nivåer av vår svenska konsumtion är helt ohållbara. Miljöorganisationen Världsnaturfonden kom med sin rapport med living planet index för några veckor sedan. De konstaterar: Om alla invånare på jorden skulle leva som vi gör i Sverige skulle vi behöva 3,7 jordklot. Var och en förstår att det är ohållbart.

Ordet ”konsumtion” kommer från latinets *consumere*, vilket betyder förbruka eller förtära. Jag tycker att det sätter fingret på vad det är vi håller på att göra med vår planet: Vi håller på att förbruka upp våra ändliga resurser, och vi håller på att förtära vår planet helt och hållet.

Det här måste vi göra någonting åt, och det är brådskanie.

En direkt effekt av vår ständigt ökande konsumtion är mängden avfall som vi producerar. Varje svensk producerar ungefär 450 kilo sopor per år. Det är någonting som har ökat lavinartat de senaste 20 åren, ungefär med ungefär 50 procent sedan i början av 1990-talet.

På sikt måste vi helt och hållet sluta använda fossila råvaror till att producera de varor och tjänster som vi konsumerar. Fram till dess måste vi åtminstone se till att det blir väsentligt dyrare att använda till exempel olja, kol och fossilgas så att de förnybara alternativen blir mycket mer användarvänliga och kan utnyttjas i stor skala.

I vår motion från Vänsterpartiet som finns med i det här betänkandet tar vi också upp att konsumtionen måste synliggöras genom att vi sätter upp mål för att minska även de så kallade konsumtionsbaserade utsläppen. Det är utsläpp som ofta sker i andra länder och som i dag inte mäts och bokförs här i Sverige. Om vi kan ha mål även för de konsumtionsbaserade utsläppen av växthusgaser kan vi synliggöra det här problemet, och vi kan mäta och följa upp climateffekten av vår konsumtion. Det är därför som just ett mål för de konsumtionsbaserade utsläppen är så viktigt.

I det här betänkandet föreslår vi från Vänsterpartiet också att fler förpackningar ska omfattas av pantsystemet. I dag finns det pant på dryckesförpackningar av glas, plast och aluminium. Nu har det kommit en mängd nya förpackningar som inte omfattas av pantsystemet men som med lätthet skulle kunna beläggas med en pant på 2 eller 3 kronor för att man lättare ska kunna samla in dem och få en större återanvändning eller återvinning.

Vi i Vänsterpartiet föreslår också en bättre standardisering av det material som används främst i våra förpackningar. Jag tänker i synnerhet på plast, där det finns så otroligt många olika typer ute på marknaden i dag. Kristina Yngwe från Centerpartiet nämnde tidigare att de olika plastsorterna som finns på marknaden innehåller mängder av olika kemikalier, och det är helt sant. Det handlar om ungefär 100 000 ton kemikalier som sprids i svensk natur varje år bara från plastanvändning.

Tänk om vi kunde få till en standard så att bara vissa plastsorter fick användas på marknaden i Sverige! Då skulle vi kunna se till att all plast som används på marknaden också samlas in och återanvänds eller återvinns. I dag är det en väldigt stor del av den plast som samlas in som faktiskt bränns upp eftersom det inte finns någon standardisering. Här måste vi politiker ta kommandot och sätta ned foten och säga att det är de här plasterna som accepteras på marknaden och inga andra.

I reservation 8 i betänkandet föreslår vi i Vänsterpartiet att vi ska utreda om vi kan följa det franska exemplet att förbjuda kassering av mat inom livsmedelshandeln. I Frankrike har man nyligen infört en lag som innebär att butiker som tillhandahåller livsmedel helt enkelt inte får slänga mat.

Om det finns mat som man av något skäl inte längre kan sälja ska man skänka bort den eller lämna den vidare till någon form av återvinning eller återanvändning.

Därmed vill jag yrka bifall till reservation 8, som handlar om just detta.

I betänkandet hänvisar vi till Naturvårdsverkets förslag om textilier, som vi i Vänsterpartiet tycker är väldigt bra och som handlar om att det i avfallsförordningen ska läggas in ett krav på att textilier ska utsorteras och sedan samlas in. Det är ett väldigt bra förslag, faktiskt bättre än det centerpartistiska förslaget om ett så kallat producentansvar för textilier.

Vi i Vänsterpartiet vill också ha en form av pantsystem för plastpåsar, helt enkelt en avgift. Intäkterna ska inte gå till handeln utan till staten och direkt till miljöarbete.

Vi föreslår också det vi kallar för förlängd livslängd på elektroniska produkter, alltså att vi ska vidta åtgärder för att elektroniska produkter ska hålla längre. Ett sådant sätt kan exempelvis vara en längre garantitid, kanske tre eller fem år för elektroniska produkter.

Vi bör också ha ett förbud mot det som brukar kallas för planerat åldrande, det vill säga att man bygger in mekanismer som gör att produkter som släpps ut på marknaden går sönder ungefär när garantitiden har gått ut.

Herr ålderspresident! Det finns väldigt mycket annat i det här betänkandet som jag skulle vilja säga något om, men jag vill avslutningsvis ta upp en tråd som har nämnts i tidigare anföranden. Det gäller vem som ska ha ansvaret för insamling av hushållens avfall. Det är lite tråkigt att vi återigen har en debatt om vem som ska ha detta ansvar för insamling av förpackningar och tidningar. Ska det ligga på kommunerna, som har ansvar för resten av hushållsavfallsinsamlingen, eller ska det ligga på förpackningsindustrin?

För oss i Vänsterpartiet framstår det som helt och fullt logiskt och rationellt att våra kommuner, som samlar in resten av hushållsavfallet, också borde samla in och ta med sig förpackningarna och tidningarna från våra hushåll. Det var också precis vad den statliga utredningen *Mot det hållbara samhället* föreslog för fem år sedan.

Nu har det gått fem år, och vi väntar på konkreta förslag om en återkommunalisering av samlingsansvaret för tidningar och förpackningar. Det hände ingenting under det borgerliga styret, och dessvärre händer det heller ingenting nu under det socialdemokratiska och miljöpartistiska styret.

I stället bjuder den miljöpartistiska miljöministern in till fortsatta rundabordssamtal om det här ansvaret – när vi som sagt har haft en utredning som redan har satt ned foten. Därför undrar jag, socialdemokrater och miljöpartister: Hur länge till ska vi behöva vänta innan kommunerna får det fulla ansvaret för insamling av förpackningar och tidningar så att vi kan få ett helt och hållet rationellt och mer effektivt insamlingssystem?

Anf. 113 LARS TYSKLIND (L):

Herr ålderspresident! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation nr 12, som handlar om marint skräp och strandstädning, men står naturligtvis bakom övriga reservationer där Liberalerna är med och de förslag i betänkandet i övrigt som inte berörs av just dessa reservationer.

När vi talar om avfall och kretslopp finns det ett antal rubriker och begrepp som hänger ihop och sammantaget ger en bild av vad det egentligen handlar om och som har blivit alltmer aktuella. Vi pratar om cirkulär ekonomi, som diskuteras både på EU-nivå och nationellt, och vi pratar om begreppet förorenaren betalar, som blir alltmer gångbart, grön skatteväxling, delningsekonomi, producentansvar, matsvinn med mera.

Som antydde här i början kanske ordet avfall för tanken lite fel nu för tiden. Hur som helst spelar alla punkterna på listan en roll för helheten, men jag får naturligtvis nöja mig med att fokusera på några punkter i betänkandet.

Lite förenklat kan man säga att det handlar om att minimera avfallet och att ta till vara dess värde på bästa sätt genom återbruk och materialåtervinning. I grunden handlar det om att sluta slösa med jordens resurser och om smarta, hållbara affärlösningar som gynnar både miljö och klimat och som bygger på en hållbar konsumtion. Det kan handla om att sluta äga och i stället samutnyttja, till exempel genom bilpooler, och det finns många andra exempel på hur man kan hyra i stället för att äga. I ett sådant system finns ett incitament för producenterna att ta fram produkter med lång livslängd. Vi hörde här från Jens Holm att det finns något inbyggt ålderssymtom, men i ett sådant system är det inte aktuellt. Det är viktigt att lagstiftningen inte motverkar en sådan utveckling genom skatter och regelverk i stort.

Från Liberalernas sida har vi lagt fram en hel del förslag om grön skatteväxling. Det innebär att man höjer skatten på miljöbelastande företeelser medan man sänker skatten på arbete, vilket också hör hemma i det här sammanhanget.

Herr ålderspresident! Konsumentens val är även i det här sammanhanget högst relevant och bygger naturligtvis på att vi har produkter med tydlig klimat- och miljömärkning så att man verkligen kan göra rätt val. Minst lika centralt är producentansvaret, som måste fortsätta att utvecklas.

Alliansregeringen beslutade i augusti 2014, alltså strax före valet, att ansvaret för insamling av förpackningsavfall och returpapper fortsättningsvis skulle ligga på producenterna, med kraftigt skärpta krav på producenterna. Det handlade bland annat om på vilka nivåer man skulle samla in förpackningar och även om samarbetet med kommunerna.

Syftet var att skärpa upp systemet och samtidigt utnyttja redan gjorda investeringar som har fungerat kostnadseffektivt och bra. Ett sådant system står också i överensstämmelse med principen att förorenaren betalar, och det finns inga skäl att ändra detta väl inarbetade och kostnadseffektiva system. Tyvärr har nuvarande regering stoppat detta arbete, så det går inte åt något håll alls just nu.

Naturligtvis finns det brister i det här systemet som går att lyfta fram. En hel del av det som diskuterades 2014 var att förbättra samarbetet och stärka inflytandet för kommunerna. Detta är punkter som måste utvecklas. Man måste hela tiden ha med sig medborgarperspektivet att det ska vara lätt att göra rätt och att vi ska ha en likvärdig servicenivå över hela landet.

För att vara riktigt tydlig inför de fortsatta diskussionerna i frågan är Liberalernas utgångspunkt att vi ska behålla principen om producentansvar och utvidga det till att även omfatta exempelvis textilier. Vi tycker att det till största delen har fungerat bra men vill åtgärda de konstaterade brister och problem som har funnits.

Det sägs ibland i sådana här debatter att om man bara organiserar om insamlingen och låter kommunerna sköta den är alla problem lösta, men det är inte riktigt sant. Det kan vi säkert diskutera hur länge som helst, men vi är i alla fall övertygade om att det inte är lösningen på problemet.

Herr ålderspresident! Nu går jag över till ett annat avfall, nämligen det som ligger på våra stränder och som vi med ett fint uttryck kallar marint skräp.

Det finns ett ganska tydligt ansvarsförhållande. Det är kommunerna som har ansvaret för att städa stränderna. Det har kostat stora belopp för kommunerna att göra detta. Det gäller inte minst på västkusten. Naturvårdsverket har till och med pekat ut att Bohuskusten intar en särställning när det gäller skräp på stränderna i och med att man, som nämndes här förut, tar emot lika mycket på sin kuststräcka som resten av Sverige gör under ett år.

Ansvarsfördelningen mellan stat och kommun kan väl upprätthållas. Men det är högst rimligt att staten tar en betydligt större del av finansieringen av strandstädningen, för det är ju inte kustkommunernas invånare som har placerat skräpet på stränderna, utan det är ett internationellt problem. Det flyter ju i land skräp i de flesta länder kring Nordsjön, Östersjön och så vidare. Här är det viktigt att vi jobbar internationellt, och i den bästa av världar stoppar man nedskräpningen vid källan. Sverige kan spela en väldigt viktig roll i organisationer som Oskar och Helcom. I Kimo, som är kommunernas internationella miljöorganisation, diskuterar man också dessa frågor.

Trots detta måste vi nog tyvärr acceptera att vi måste städa våra stränder under åtskilliga år framöver. Skräpiga stränder är inte bara ett miljöproblem i sig, utan det är verkligen en stor nackdel för till exempel Bohusläns så viktiga besöks- och turismnäring.

När det gäller de mer långsiktiga miljöhoten är ungefär hälften av skräpet som ligger på stränderna plast som faller sönder i mikroplaster. Den spolas sedan tillbaka ut i havet, går in i näringskedjorna och skapar därmed hälsoproblem hos både djur och människor. Den drar med sig miljögifter som kommer in i ekosystemen.

Som jag sa är det högst rimligt att staten tar ett betydligt större ansvar. Vi liberaler har i budgetdiskussioner tydligt sagt att vi prioriterar ett permanent anslag, för det här är inget problem som kommer att försvinna under de närmaste åren.

Jag yrkar återigen bifall till reservation 12.

Jag hade väl kunnat prata om en hel del annat, men jag nöjer mig med detta.

(Applåder)

Anf. 114 JENS HOLM (V) replik:

Herr ålderspresident! Jag tror att vi alla här inne och de som följer den här debatten känner igen sig i beskrivningen av hur man går och släpar på stora papperspåsar fyllda med äckliga plastbyttor, ursköljda mjölkpaket, andra förpackningar och en massa tunga tidningar till några gröna iglor på stan. När man kommer fram dit är det redan överfullt, smutsigt och äckligt, så man går vidare ända tills man hittar en annan grön iglo på stan där man kan bli av med bytorna, tidningspapperet, glasburkarna och annat.

Dagen efter kommer den kommunala soppubben eller soppumman och samlar in resten av hushållsavfallet. Man märker inte ens att de är där, utan de samlar helt enkelt bara upp det.

Det mest rationella systemet och det mest rimliga tycker jag, precis som den statliga utredning som kom för fem år sedan, precis som en mängd remissinstanser och precis som alla lokalpolitiker från höger till vänster, vore att den kommunala sophämtningen får ta med sig också tidningspapperet, plastbyttorna, glasflaskorna etcetera när de samlar in resten av hushållsavfallet. Men så tycker inte de borgerliga plus Sverigedemokraterna.

Jag vill därför fråga Lars Tysklind: Varför försvarar ni ett dysfunktionellt system? Varför försvarar ni ett system som leder till att det blir merarbete för alla svenska hushåll plus att mycket färre förpackningar och tidningar samlas in?

Anf. 115 LARS TYSKLIND (L) replik:

Herr ålderspresident! Tack för frågan!

Denna diskussion har en lite ideologisk botten – vad vi tycker är incitament och drivkrafter i samhället.

Det jag vänder mig emot är att vi i varje diskussion får en beskrivning av vansköta återvinningsplatser. Det är inte den bild jag har. Om jag skulle beskriva återvinningsstationen i min hemkommun skulle jag inte beskriva den på det sättet, men det fungerar säkert olika på olika ställen.

Vi i Liberalerna tycker att det ligger mycket mer i producentansvaret än att samla ihop saker. Där ligger incitament för att göra förpackningar återvinnbara. Vi har diskuterat plast här. Där har felet kanske varit att vi har haft en för låg målsättning så att man bara har återvunnit en del. Man skulle kunna ha en högre procent som man verkligen måste återvinna. Vi upptäckte att det brändes en hel del bara för att man hade svårigheter att återvinna materialet.

I producentansvaret ligger att göra det återvinnbart. Nu kan vi till exempel inom bilindustrin se hur man gör bilar så att de kan tas isär. Även där pratar man om att det är producenten som har ansvaret för att ta hand om det sedan. Den drivkraften ska man inte underskatta.

Sedan kan man göra det till en insamlingsfråga, och vi kan fortsätta med att diskutera finansiering. Det är klart att man kan göra det till en kommunal insamling och sedan lägga det på renhållningsavgiften.

Jag kan ställa en motfråga till Jens Holm. Hur ska producentansvaret komma in? Det är klart att man kan göra som Vänsterpartiet vill och statligt reglera och standardisera innehållet, men hur ska incitamenten för producenten att göra bra förpackningar komma in i ett sådant system?

Anf. 116 JENS HOLM (V) replik:

Herr ålderspresident! Jag vill gärna svara på det.

Lars Tysklind sa att detta lätt blir en ideologisk fråga, och det är det. Det är en fråga om huruvida vi ska låta kommunen ha det fulla ansvaret för insamlingen av alla hushållssopor och inte bara hälften, så som det var före 1994, då detta i mitt tycke dysfunktionella system infördes.

Jag måste fråga Lars Tysklind: Tycker du verkligen att det är en fungerande ordning så som vi har det i dag, när vi inte har en fastighetsnära insamling för förpackningar och tidningar utan hundratusentals svenskar varje dag måste gå med sina kassar och kartonger till återvinningsglorna?

Ibland är dessa rena och fina därför att man precis har tömt dem, men ibland har man inte gjort det.

Samtidigt har vi kommunala tjänstemän som åker ut till våra hem och samlar in resten av de kommunala soporna. Jag förstår inte vitsen. Varför försvarar ni ett system som så uppenbart inte levererar det som det borde? Detta handlar verkligen om ideologi. För er är det viktigt att visa att marknaden tar ansvar. Men när vi ser att marknaden faktiskt inte klarar av att ta detta ansvar i den utsträckning som vi vill vet vi att vi har ett annat system, nämligen att återkommunalisera.

Producentansvaret kommer in på så sätt att förpackningsindustrin och producenterna självfallet får betala våra kommuner för denna tjänst. Det finns olika uppskattningar här, och allt är noggrant utrett i den utredning som din egen borgerliga regering beställde, Lars Tysklind, men som ni nu har avfärdat därför att man kom fram till fel slutsatser. Det tycker jag är väldigt märkligt. Är det inte det, Lars Tysklind?

Anf. 117 LARS TYSKLIND (L) replik:

Herr ålderspresident! Jag var kanske inte riktigt tydlig i mitt huvudanförande – man har ju en viss tidslimit – men jag är ganska säker på att jag lyfte upp detta. Först och främst finns ju fastighetsnära insamling i många kommuner, där fastighetsägare och hyresbolag har ordnat detta och träffat någon typ av avtal där kommunen också är inblandad.

Detta kan man se som en väldigt utvecklingsbar del av producentansvaret. Det är enkelt att göra det till ett insamlingsproblem. Vad jag försökte säga förut var att producentansvaret gäller från det att man producerar förpackningen tills man kan återvinna den. Någonstans där på vägen ska den samlas in, och det är kanske inte den mest komplicerade biten. Liberalerna anser att detta hänger ihop och att ansvar ska tas för hela biten.

Samarbete, samverkan med kommunerna och kommunernas inflytande är punkter jag lyfter upp där man kan se vissa brister. Det gjordes en del skärpningar 2014, som i och för sig är lagda på is nu. Man kan fortsätta att utveckla det system som vi har.

Grundprincipen att det är producenterna som ska ta ansvar för sin egen produkt så att den kan återvinnas tycker vi är viktig. Det är inte ideologiskt ur den synpunkten att det är något slags självändamål att marknaden ska lösa det, utan vi tror absolut att marknaden löser detta problem bäst. Om man sedan ska kalla det ideologi eller inte vet jag inte.

Anf. 118 LARS-AXEL NORDELL (KD):

Herr ålderspresident! Det är inte särskilt begåvat att säga av den gren som man själv sitter på. Ändå är det precis det som mänskligheten håller på att göra när det gäller våra naturresurser.

Vi kristdemokrater utgår från förvaltarens principen: att vi människor har ett ansvar att förvalta de ändliga resurserna och naturvärdena, inte förstöra, inte förbruka utan förvalta och varsamt bruka.

Politiken ska därför utformas så att det offentliga såväl som våra företag, civilsamhället och enskilda personer ges förutsättningar att göra rätt, det vill säga styra mot ett gott förvalterskap och en hållbar utveckling.

I Sverige konsumeras ca 15 kilo textilier per person och år. Av dessa går ca 3 kilo till återanvändning. Enligt en analys från forskningsinstitutet IVL är Sverige bland de sämsta i Europa på att samla in just textilier.

Vi kristdemokrater föreslog därför i vårt senaste budgetalternativ att man ska införa en råvaruskatt med 10 000 kronor per ton för icke återvunna textilier. Förutom den styrande effekt som vårt förslag skulle innebära beräknas det ge ökade skatteintäkter på omkring 1 miljard kronor per år.

Källsorteringen av sopor i våra hushåll är i dag omfattande och mycket viktig. Men samtidigt som vi förväntar oss att medborgarna ska källsortera importerar kommunernas värmeverk osorterade sopor från andra länder för förbränning. Det är inte logiskt. Vi föreslog också i vår budget att en skatt på 100 kronor per ton införs på förbränning av osorterade sopor för att öka materialåtervinningen och minska utsläppen av miljöfarliga ämnen och koldioxid.

Herr ålderspresident! Vårt samhälle behöver ställas om från linjära till cirkulära produktionsflöden, det som kallas för den cirkulära ekonomin. Det krävs nya lösningar och idéer på många områden i samhället. Det behövs produktdesign som tar större miljöhänsyn, nya företags- och marknadsmodeller, nya finansieringsmetoder och sätt att omvandla avfall till resurser.

På individnivå behöver konsumtionsbeteenden förändras och köpkraften i högre grad inriktas på tjänster snarare än fysiska produkter. Denna samhällsutveckling har redan påbörjats. Nu behövs en bättre samordning mellan olika politikområden samt att administrativa och skattemässiga hinder som riskerar att hämma utvecklingen snabbt röjs undan.

Alliansregeringen genomförde under sin regeringstid flera reformer som gjorde det lättare att återvinna. Bland annat kan vi nu lämna in småelektronik och glödlampor i butiker där sådant säljs. Dessutom höjdes målen för återvinning av tidningar och förpackningar samtidigt som myndigheterna förväntas bli bättre på att se till att service och miljönytta utvecklas.

En viktig princip i detta sammanhang är att det är förorenaren som ska betala. Därmed vill vi tillämpa ett producentansvar, där den som säljer en vara också får skyldighet och möjlighet att se till att den designas på ett sätt som gör den enkel att återvinna.

Den fastighetsnära insamlingen fungerar dock olika bra runt om i vårt land. Det finns exempel där det fungerar riktigt bra. Men det finns också exempel på kommuner där producent och kommun inte har kommit överens och där det har uppstått låsningar som drabbat den enskilde medborgaren, som i vissa fall får åka långväga för att källsortera. Var man än bor i landet måste systemen fungera och kostnaderna vara rimliga.

Herr ålderspresident! Plast bryts ned mycket långsamt i naturen. Därför ökar successivt halterna av mikroplaster i sjöar och hav. Mikroplaster kan vara ett dödligt hot mot fiskar som får i sig de små plastpartiklarna. Eftersom de inte bryts ned i djuren ansamlas mikroplasterna allt högre upp i näringskedjan. En konsekvens blir att en del av dessa plaster slutligen hamnar i människornas kroppar.

Vi behöver minska användningen av plast i engångsprodukter, till exempel plastpåsar. Kristdemokraterna vill därför införa en skatt på 1 krona per plastpåse. Det skulle ge 1 miljard kronor till statskassan per år. Men år

två kanske det bara blir 500 miljoner om vi tar med oss kassar av mer miljövänligt material när vi går och handlar i affären.

Det finns två lysande exempel på länder som har gått före på detta område. Det är Danmark och Irland, som båda är EU-länder. Dessa länder har sedan länge tillämpat ett system med skatt på plastpåsar. De uppvisar goda resultat i form av en drastiskt minskad användning av plastpåsar. När Irland införde en skatt på 0,15 euro per plastpåse sjönk användningen med 90 procent på fem månader samtidigt som skatteintäkterna ökade med 3,5 miljoner euro. Under åren 2001 till 2010 minskade nedskräpningen av plastpåsar i Irland från 5 procent till 0,25 procent av all nedskräpning.

Herr ålderspresident! När det gäller frågan om att ta hand om gamla vrak på havsbottnen välkomnar jag och Kristdemokraterna att regeringen sedan vår motion väcktes nu har tagit tag i detta arbete. Den föreslagna konventionen om avlägsnande av vrak löser emellertid inte de problem som finns vid den svenska kusten med läckande vrak. Ofta har dessa vrak inte någon ägare. Det är då inte alltid lämpligt att bara avlägsna vraken, eftersom de ofta är i så dåligt skick att situationen då kan förvärras. Det handlar både om vrak som läcker olja och om vrak som läcker kemiska stridsmedel, vilket försvårar bärgningen.

Man har hittat spår av stridsmedel i havskräfta och i rödtunga från ett område på Västkusten. Enligt ett reportage i *Aftonbladet TV* den 16 februari i år medför detta att människor som äter kräftor från området kan drabbas av huvudvärk och kräkningar som en följd av de nervgifter som finns i kräftorna.

Herr ålderspresident! Självfallet står jag bakom Kristdemokraternas samtliga reservationer i betänkandet, men för tids vinnande väljer jag att yrka bifall enbart till reservation 3 om producentansvaret.

Anf. 119 JENS HOLM (V) replik:

Herr ålderspresident! Jag instämmer i mycket av det som Lars-Axel Nordell sa om plaster – att vi behöver ett förbud mot mikroplaster, att vi behöver en avgift eller en skatt på plastpåsar och så vidare. På det sättet kan man fortsätta och föreslå förbud mot en mängd olika plastartiklar eller sätta ett pris på dem. Men jag tror inte att vi någonsin riktigt kommer att komma åt detta problem med plast om vi inte får till en standardisering av vilka olika plastgrupper som ska få finnas på marknaden. Vi har polyeten, polypropen, polykarbonat, polystyren, polyvinylklorid – PVC – och så vidare. Det finns så otroligt många olika plastkombinationer. Detta blir en mardröm för dem som samlar in denna plast och som sedan ska återvinna den. Det går inte. Det enda man kan göra är att bränna upp den.

Det som jag tror att vi behöver är en standardisering. Vi politiker behöver sätta ned foten och tillsammans med branschen tala om vilka plastsorter som ska få finnas på marknaden och inte en mängd olika plastsorter. Om man tar fram nya plastsorter får man bevisa att de är bättre än de sorter som finns. Då kan de ersätta dem som redan finns. Detta måste göras för att vi ska kunna ha en rationell användning av plast och för att vi ska kunna återanvända och återvinna all plast som finns.

Det är någonting som vi i Vänsterpartiet tycker. Man kan införa detta separat i Sverige. Sedan kan man gå vidare och införa det på EU-nivå. Jag undrar om Kristdemokraterna tycker att detta är ett bra förslag.

Anf. 120 LARS-AXEL NORDELL (KD) replik:

Herr ålderspresident! När det gäller just styreffekter kan man göra på två sätt, vilket vi hörde här. Det handlar för det första om förbud. Det är ofta så att Vänsterpartiet har lite förkärlek för just förbud och att styra och ställa. För det andra handlar det om att lägga en skatt på detta, som också är styrande. Vi kristdemokrater är mer för att försöka styra åt rätt håll än att förbjuda. Just att sätta ett pris på detta styr väldigt mycket.

När det gäller frågan om hur man ska komma till rätta med detta är den väg som du föreslår, Jens Holm, en väg som jag tycker att vi ska titta på. Standardisering innebär att man skulle kunna enas. Jag tror att det också handlar om att inte bara vi politiker ska sitta och tycka och bestämma. Detta måste ske i dialog med branschen och att man kommer fram till det som är ett problem. Alla inser nämligen vilket problem detta är när fiskar till exempel åter plastpåsar för att de tror att det är mat. Det handlar också om mikroplaster som fiskar får i sig och som går vidare i näringskedjan.

Jag tror att det är mycket bra att man har en dialog med branschen och att man kan resonera sig fram och hitta vägar för att få bukt med detta, eftersom det spretar så mycket som Jens Holm beskriver. Jag håller med om att det är svårt att få ett grepp om detta när det finns en så otroligt stor mängd plastprodukter. Men det handlar ändå om att man ska försöka ha de miljövänliga produkter som är nedbrytbara. Det är framför allt åt det hållet som vi ska gå.

Anf. 121 JENS HOLM (V) replik:

Herr ålderspresident! Vad gäller frågan om skatt eller förbud sa jag att jag instämmer i Kristdemokraternas uppfattning om en avgift på plastpåsar. Det är att föredra framför ett förbud. Vi kanske får införa ett förbud mot plastpåsar också, någon gång i framtiden. Vissa länder har gjort det; jag var för några veckor sedan i Bangladesh, som var först i världen med att införa detta. Det finns även andra länder som har infört det. Där tycker vi dock lika.

Det är bra att Kristdemokraterna sympatiserar med vårt förslag om en standardisering av de olika plastsorter som finns. Jag tycker absolut att man ska ha en dialog med branschen om det, men någonstans tror jag att man kommer att behöva komma till en punkt där vi politiker får sätta ned foten och säga vad det är som gäller. Det kommer också att hamna i konflikt med företagshemligheter – företag kanske har patenterat olika plastsorter och vill inte visa upp innehållet i plasterna. Då tycker jag att vi måste säga att samhällsintresset och miljön – planetens överlevnad, kort och gott – faktiskt är viktigare än företagshemligheterna.

Jag skulle alltså vilja borra vidare lite grann i detta. Hur långt är ni inom Kristdemokraterna beredda att gå? Ni vill ha en dialog med branschen, och det är bra. Men är ni också beredda på att det är vi politiker som till syvende och sist sätter ned foten och säger vad det är som gäller, för miljöns skull?

Anf. 122 LARS-AXEL NORDELL (KD) replik:

Herr ålderspresident! Jens Holm tar upp företagshemligheter, och jag inser att det har funnits problem i andra sammanhang med företag som inte riktigt har velat deklarerat innehåll. Till exempel tandmaterial har det varit problem med under många år; man har inte velat berätta riktigt vad det

innehåller. Det kommer det att bli i framtiden också, tror jag. Där blir det alltså svårigheter, men om vi nu ska jobba för planetens överlevnad tror jag ändå att det är nödvändigt att inte försöka skapa konflikt utan lösa detta i dialog.

Jag har gott hopp om att det ändå finns en samsyn om att vi ska överlämna den här planeten till våra barn och barnbarn i samma eller bättre skick än när vi en gång tog över den. Det sättet att tänka tror jag är nödvändigt om vi ska klara av detta. Sedan får vi se vilka metoder som krävs för detta i framtiden, som Jens Holm säger. Det siar jag inte om.

Anf. 123 SARA KARLSSON (S):

Herr ålderspresident! När vi ställs inför olika typer av miljöproblem är lösningarna ofta nästan lika mycket mentala som de är tekniska. Vi behöver ändra vårt sätt att leva tillsammans på olika sätt, och vi behöver ändra vårt sätt att se på olika saker. Inte minst gäller detta synen på avfall, som vi diskuterar nu. Där har det faktiskt hänt rätt mycket. Från att bara ses som sopor som behöver hanteras och stoppas undan betraktas avfall alltmer som värdefulla resurser som ska återföras till produktionslinjerna.

Sverige ligger bra till vad gäller återvinning. Vi når de uppställda återvinningsmålen, förutom ett, och vissa når vi med råge. Vi har också i många delar lämnat den tid bakom oss då avfall lades på deponi – där många länder tyvärr fortfarande befinner sig. Men liksom på så många andra områden är detta ingen anledning att slå sig till ro. Vi ska vara stolta men inte nöjda. Vi har fortfarande en lång bit kvar.

Därför var det viktigt att den så kallade avfallshierarkin införlivades i miljöbalken förra året, för att tydliggöra att vi ser på avfall just som resurser som ska tas till vara. Vad det får för effekter är det lite för tidigt att säga, men det är någonting vi får anledning att komma tillbaka till när regeringen följer upp det beslutet.

Det räcker dock inte att tydliggöra principerna i lagstiftningen, herr ålderspresident. Det behövs också olika styrmedel för att bidra till omställning. Därför tillsatte regeringen en utredning om cirkulär ekonomi som presenterades i slutet av mars. Där konstateras, utöver att en omställning till cirkulära material- och resursflöden är nödvändiga av hållbarhetsskäl, att en omställning är samhällsekonomiskt rationell och att det finns goda förutsättningar för omställning.

Utredningen beskriver dock även ett antal hinder. Det handlar till exempel om att det trots den ekonomiska rationaliteten i att skapa cirkulära flöden inte alltid finns incitament för att göra det, eftersom vinsterna av en omställning inte alltid tillfaller den som behöver bära den investering som möjliggör vinsten. Ofta är också såväl kostnaden som vinsten delade mellan flera olika aktörer och i olika led i kedjan.

Det är där behovet av politiken kommer in – för att ändra regler och tvinga fram förändring eller genom ekonomiska styrmedel som gör omställningen mer rationell. Utredningen föreslår bland annat ett nytt skatteavdrag för reparationer, begagnat och att hyra varor. Den föreslår också nya regler för att underlätta för bilpooler med mera. Det är intressanta förslag som vi dock inte behandlar här i dag. Utredningen har gått på remiss, och vi ser fram att ta del av remissvaren och fortsätta diskussionerna om hur vi skapar en cirkulär ekonomi. Det kommer att kräva många initiativ på alla nivåer.

Prot. 2016/17:96
19 april

Avfall och kretslopp

Herr ålderspresident! Det finns dock ett antal förslag i betänkandet att ta ställning till. Flera av förslagen ligger helt i linje med regeringens arbete.

Till exempel finns flera motioner om att Sverige ska jobba med att bekämpa marint skräp och driva dessa frågor internationellt. Det är precis det regeringen gör. Det har tagits flera initiativ på nationell nivå, och Sverige arbetar aktivt inom såväl Helcom som Oskar för att värna havsmiljön i Östersjön och Nordostatlanten. Sverige står också tillsammans med Fiji värd för en stor FN-konferens om havsmiljö som äger rum i New York i juni, som ett led i det svenska arbetet med Agenda 2030 där marin nedskräpning kommer att vara en stor och viktig del.

Det finns också förslag om återvinning av matavfall och textilier samt krav på utsortering av dessa. Jag tror att det finns en väldigt stor samsyn om att vi borde ta sådana steg och ställa krav på utsortering av textilier och matavfall, men det måste göras i ett större sammanhang. Vi behöver ta ett samlat grepp om insamling och sortering av återvinningsbara resurser. Som också har nämnts har flera försök gjorts under ett antal år och av olika regeringar, men vi har inte lyckats komma ända fram.

Vår uppfattning och utgångspunkt är att det behövs ett tydligt medborgarperspektiv på den här frågan. Det behöver vara enkelt att göra rätt, och där behövs förbättringar. Miljöminister Karolina Skog initierade därför nu under våren en serie rundabordssamtal där hon samlar företrädare för branschen, Sveriges Kommuner och Landsting samt oppositionen. Resultatet av dessa rundabordssamtal är inte färdigt, men förhoppningsvis har vi kommit närmare en lösning som kan vinna brett stöd och därmed vara långsiktigt hållbar.

Vi bör dock i nuläget avvakta beslut om krav på utsortering av nya material eftersom det behövs ett system för hur de insamlade resurserna ska tas om hand. Vad gäller textilier finns dessutom en fungerande andrahandsmarknad som riskerar att störas om man hastar fram ett beslut som inte blir väl utformat.

Herr ålderspresident! Jag vill i det här sammanhanget också peka på en proposition som regeringen nyligen lade fram och som vi i denna kammare enligt plan ska fatta beslut om den 11 maj. Den handlar om ett utvidgat bemyndigande om avfallsförebyggande åtgärder. Det låter inte särskilt upphetsande, men det är helt enkelt ett förslag som – om det röstar igenom i kammaren – kommer att ge myndigheterna större möjligheter att lämna föreskrifter om exempelvis förpackningar för att förebygga avfall. Det handlar alltså om att stärka steg ett i avfallshierarkin.

Till exempel handlar det om minskad användning av plastbärkassar, något som vi behöver få till stånd och som det finns allt större uppslutning kring. Detta har också stark bäring på det som har berörts en hel del här i dag, även tidigare i mitt anförande, om marint skräp.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att regeringen prioriterar miljöfrågor i sitt arbete. Det märks på att miljöbudgeten har förstärkts kraftigt sedan regeringen tillträdde, och det märks på det tydliga fokus på klimatet som finns i regeringens politik. Det märktes senast i går, när regeringen i samband med vårbudgeten presenterade en bredare palett av indikatorer att mäta samhällets välmående med än bara bnp.

Det märks också i politiken som rör avfall och kretslopp. Det syns när man läser det betänkande som vi diskuterar här i dag.

Därför, herr ålderspresident, vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.
(Applåder)

Prot. 2016/17:96
19 april

Avfall och kretslopp

Anf. 124 JENS HOLM (V) replik:

Herr ålderspresident! Jag har två frågor till Sara Karlsson.

Jag vill börja med att säga att jag instämmer i mycket av det som du sa, Sara Karlsson. Jag instämmer ofta i mycket av det som socialdemokrater och miljöpartister säger. Dessvärre tycker jag att man blir mer kritisk när man ser vad miljöpartister och socialdemokrater faktiskt gör i egenkap av ministrar i regeringen. Jag tycker helt enkelt inte att det händer tillräckligt mycket.

En fråga gäller insamlingen av förpackningar och tidningar. Som jag nämnde tidigare föreslog en utredning en återkommunalisering av detta ansvar. Det förslaget kom för fem år sedan, och det finns i princip en enig kår av lokalpolitiker där ute som säger: Låt kommunerna ta det fulla ansvaret för hushållens avfall!

Som jag förstod vår miljöminister var hennes intention att lägga fram ett sådant förslag, men i stället fick vi rundabordssamtal, som Sara Karlsson själv nämnde. Jag undrar hur dessa rundabordssamtal ska kunna ge oss en rationell och effektiv insamling av allt hushållsavfall, i linje med det som föreslogs av utredningen.

Min andra fråga rör Vänsterpartiets förslag om att fler förpackningar ska omfattas av pantsystemet. Vi ser att insamlingsgraden ökar markant när man belägger någonting med pant – den ligger på över 90 procent.

Om jag köper en läsk i butiken är flaskan belagd med pant, men om jag köper en smoothie är flaskan oftast inte belagd med pant. Det känns som att detta inte hänger samman. Är det inte hög tid, Sara Karlsson, att vi får ett system där många fler förpackningar beläggs med pant, så att vi kan samla in mer?

Anf. 125 SARA KARLSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! När det gäller frågan om insamling är det ingen hemlighet att Socialdemokraterna hade velat se en kommunalisering av insamlingsansvaret. Den uppfattningen har vi haft under flera år, och vi har också drivit på för detta på olika sätt.

Jens Holm talar om att det finns en enig kår av lokalpolitiker. Det är möjligt att det är så, men här i riksdagen är vi inte eniga om att det är den vägen som vi ska välja, och vi har att förhålla oss till vad riksdagsmajoriteten säger. Vi behöver få på plats ett system som är långsiktigt hållbart, och då krävs det att det finns en bred uppslutning bakom de åtgärder som vi vidtar.

Miljöministern bjöd in till dessa rundabordssamtal för att få upp olika frågor på bordet. Det gäller både hur man ska kunna samla in på ett bättre sätt, som bättre möter medborgarnas behov av enkelhet och rationalitet, och andra frågor som behöver hanteras inom ramen för en fortsatt utveckling av återvinning och insamling av avfall.

Som jag sa i mitt anförande vet vi ännu inte vad resultatet av dessa samtal blir. Men vi har lyft upp de frågorna på bordet, och det förs samtal. Förhoppningsvis kan vi komma fram till en lösning som når bred uppslutning. Jag tycker att detta är ett ansvar som vi tillsammans, som partier i

Sveriges riksdag, behöver ta för de medborgare som efterfrågar enklare lösningar för att få sitt avfall återvunnet.

Vad gäller pantsystemet är det en fråga som hör ihop med de större systemfrågorna. Pantsystemet har varit ett bra system, och man har även på frivillig väg inlemmat fler flaskor i befintliga system. Det är möjligt att vi kan utvidga systemen mer, men detta måste också ses i ljuset av att vi behöver breda, stora lösningar på hur vi samlar in vårt avfall för återvinning.

Anf. 126 JENS HOLM (V) replik:

Herr ålderspresident! Jag tycker att dessa svar andas goda intentioner men alldeles för lite leverans. Rundabordssamtal i all ära, men om man har styrt i två och ett halvt år och som minister har ett konkret förslag på sitt bord tycker jag inte att det riktigt förslår att dra igång rundabordssamtal.

Vi vet också att regeringen skulle kunna driva igenom det här. Detta regleras i avfallsförordningen, såvitt jag har förstått, och en förordning kan ändras av regeringen genom ett beslut.

Jag tycker också att det bästa är om vi kan ha breda majoriteter, men det kan man inte alltid. Vi måste sätta miljön och den rationella insamlingen av vårt avfall först – inte någonting annat.

Vad gäller pant tycker jag att det borde vara ganska enkelt att vara överens. Ta bara en så uppenbar sak som att det är pant på förpackningen när man köper en läsk, men om man köper en annan dryckesprodukt är det inte pant på den.

Det är jättebra att branschen ibland, när man känner för det, tar frivilliga initiativ. Men det är klart att vi måste kunna sätta ned foten och säga att alla dryckesförpackningar – och rätt många andra förpackningar – borde kunna omfattas av ett pantsystem, så att vi får en mycket mer effektiv och rationell insamling.

Anf. 127 SARA KARLSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! Som jag sa i min förra replik tycker jag att det är viktigt att understryka att det måste finnas en bred uppslutning om man ska förändra denna typ av system. En bred uppslutning gör att det finns en förutsägbarhet, både för medborgarna, som i många fall behöver ändra sitt beteende, och för de producenter som ska utforma förpackningar och förhålla sig till detta system. Insamlingen är nämligen bara ett led i den kedja som det här handlar om.

Jag tycker inte att det är så enkelt som att vifta bort bredden bakom, eller stödet för, ett sådant beslut och säga att man bara kan driva igenom det utan ett brett stöd. Det är en fråga som vi uppenbart behöver nöta ett tag till innan vi når fram till en långsiktigt hållbar förändring av systemen, men vår absoluta ambition är att vi ska nå fram dit.

Vad gäller pantsystemet tycker jag att det är värt att notera att branschen på frivillig väg har inlemmat fler flaskor i det befintliga pantsystemet. Detta utesluter inte att det kan finnas behov av att ställa krav på att inlemma fler förpackningar i pantsystemet. Dock tycker jag att det är en fråga som vi behöver återkomma till i det bredare sammanhanget, med de stora lösningarna på hur vi samlar in avfall.

Anf. 128 LARS TYSKLIND (L) replik:

Herr ålderspresident! Det kanske inte tjänar så mycket till att föra den här diskussionen vidare, men vi har från partierna varit väldigt tydliga med vilka utgångspunkter vi har. Vänsterpartiet har varit tydliga med att kommunalisering är den enda lösningen, medan vi liberaler anser att producentansvaret har många bottnar.

I det sista replikskiftet hörde jag Sara Karlsson säga att insamlingen bara är ett led i kedjan. Egentligen är det kanske det som vi diskuterar – att detta måste hänga ihop på något sätt.

Frågan blir: Vad är Socialdemokraternas utgångspunkt i detta? Är det kommunalisering, eller kan Socialdemokraterna tänka sig att jobba vidare med producentansvaret och utveckla det?

Det är klart att man kan finna brister, precis som jag har sagt tidigare i mina inlägg, men att tro att det går att organisera bort bristerna genom att kommunalisera är naivt. Det fungerar bra för vissa kommuner i Sverige, och det fungerar sämre för andra. Så är det med de flesta saker i världen.

Jag håller helt med Sara Karlsson om att det är viktigt med ett brett stöd. Att välja att kommunalisera eller ha ett producentansvar är en grundläggande princip som läggs fast, och den måste ligga fast på lång sikt. Den kan inte skifta från tid till annan utan den måste sedan gälla.

Vad tycker Socialdemokraterna? Vad har ni för utgångspunkt?

Anf. 129 SARA KARLSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! Jag tyckte i och för sig att jag var relativt tydlig i replikskiftet med Jens Holm om att Socialdemokraternas uppfattning är att vi borde kommunalisera insamlingsansvaret. Det vore rationellt och skulle ur ett medborgarperspektiv göra det enklare att sortera och ta hand om sitt avfall.

Konsumentens, den enskilda medborgarens, perspektiv på hur man hanterar sitt avfall är utgångspunkten. Det är anledningen till att vi önskar se en kommunalisering av insamlingsansvaret. Det ska inte tolkas som samma sak som att utveckla producentansvaret.

Vi är uppenbarligen överens om att insamlingen är ett led. Om insamlingen kommunaliseras måste man lösa övriga led, det vill säga hur materialet återförs till producenterna och till produktionslinjerna. Det har funnits olika typer av förslag till modeller på hur dessa frågor ska lösas.

Det här är Socialdemokraternas uppfattning. Men Socialdemokraterna har inte över 50 procent av rösterna i dagsläget, det vill säga vi har inte en majoritet av ledamöterna i riksdagen, utan vi har att förhålla oss till att samarbeta med andra partier.

Miljöministern – en miljöpartist – har bjudit in till rundabordssamtalen, men vi socialdemokrater har deltagit där. Vi tycker att det är viktigt att sätta oss ned med företrädare för såväl oppositionen som branschen för att föra upp frågorna på bordet och titta på hur vi kan hitta vägar framåt med perspektivet att förenkla för medborgarna. Det är vår utgångspunkt.

Anf. 130 LARS TYSKLIND (L) replik:

Herr ålderspresident! Vi delar nog fullt och fast uppfattningen om medborgarperspektivet. Jag sa att det ska vara lätt att göra rätt. Vi har fått höra beskrivningar från talarstolen om att människor släpar omkring sopor på stan till smutsiga och överfyllda containrar. Vi ska inte ha det systemet,

och den frågan har ingen koppling till vem som har ansvaret. Den som får ansvaret ska ta ansvaret, och det har funnits brister. Även om det hade varit ett kommunalt system hade vi hittat samma brister.

Låt oss vara överens om att det är klart att det är medborgarperspektivet som är utgångspunkten. Jag ser ändå en framtid där fastighetsnära insamling kommer att bli en viktig del i systemen. Men det finns ingen motsatsställning till ett producentansvar. Det måste gå att avtala fram något som fungerar.

Det som är viktigt är att kanalisera hanteringen enligt principen att det är förorenaren som betalar. Producenten får ta ansvaret för att den vara man lägger ut på marknaden kan återvinnas.

Vi kanske inte ska relatera så mycket till vad som har sagts och inte sagts vid rundabordssamtalen, men diskussionen har blivit bred. Jag är tacksam att Sara Karlsson smalat in den diskussionen något.

Anf. 131 SARA KARLSSON (S) replik:

Herr ålderspresident! Jag vet inte om det finns så mycket att tillägga. Vi kommer inte att lösa frågan från talarstolarna. Jag tycker att det är lovande att den utgångspunkt som också Lars Tysklind har i diskussionen är just att förenkla för den enskilda medborgaren att göra rätt. Jag hoppas att det är den inställning vi gemensamt kan ha när vi sätter oss ned för att fortsätta med diskussionerna.

(Applåder)

Anf. 132 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr ålderspresident! Vi debatterar i dag avfall och kretslopp. Det kan ju ses som en skitfråga. Det är den också delvis. Jag tänkte på det i går när jag presenterade vårbudgeten i Karlstad. Jag och min S-kollega Mejern Larsson hade valt att göra vår presentation på Sjöstadsverket i Karlstad. Det är Karlstads reningsverk. Vi hade valt den platsen med omsorg eftersom vi tänkte prata om regeringens stora klimatsatsningar.

I vårändringsbudgeten har regeringen skjutit till 500 miljoner extra till Klimatklivet. Det innebär att årets anslag ökas från 700 miljoner till 1,2 miljarder för att kunna ge mer stöd till alla de bra klimatprojekt som kommuner, regioner och företag har tagit initiativ till. Det är åtgärder som kommer att minska våra klimatutsläpp i Sverige.

Klimatklivet har blivit en succé, och ansökningarna har strömmat in. I Värmland har hittills 26 projekt fått sammanlagt 26 miljoner i statligt stöd. Det handlar om allt från produktion av miljögummi genom återvinning till laddstolpar och biogaspumpar över hela Värmland.

I dag finns bara en biogasmack i Värmland. Den ligger på Våxnäs i Karlstad, och fordonsgasen man kan tanka där kommer från Sjöstadsverket – eller, om vi ska gå till ursprungskällan, från Karlstadsbornas toaletter.

Tack vare föregångaren till Klimatklivet – Klimp, som alliansregeringen tog bort – kunde man 2010 inviga Värmlands första, och hittills enda, uppgraderingsanläggning för biogas till fordonsgas på Sjöstad.

Snart får vi fler biogasmackar i Värmland, och förhoppningsvis får vi också fler producenter av biogas. Jag vet bland annat en ansökan som nu ligger inne hos Naturvårdsverket. Den kommer från Karlstads Energi och

några lantbrukare i Väse som vill bygga en anläggning där gödsel och restprodukter från jordbruket tillsammans med matavfall ska rötas till biogas. Den produkt som blir kvar när man har rötat och fått ut biogas och fordonsgas går att återföra till jorden som en utmärkt näring.

Det är viktigt och nödvändigt att sluta kretsloppen och se till att avfall kan bli en resurs och något vi kan använda.

Herr ålderspresident! Enligt avfallshierarkin, som vår regering har arbetat in i miljöbalken, är det första steget i avfallstrappan att minimera mängden avfall, det vill säga att konsumera mer hållbart och reparera saker i stället för att kassera dem och köpa nya. Här har regeringen tagit många bra initiativ. Man har sänkt moms på reparationer av cyklar, skor och kläder. Man har infört ett rep-avdrag för den som anlitar en reparatör som kommer hem och lagar frysar, kylar och datorer.

Den av regeringen tillsatta utredningen om cirkulär ekonomi, som Sara Karlsson pratade om tidigare, lämnade i mars sitt betänkande med det långa och innehållsrika namnet *Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi*. Där finns ytterligare en rad bra förslag som jag hoppas snart hamnar på riksdagens bord. De handlar bland annat om att öka tillgängligheten till bilpooler. Våra privatägda bilar används i snitt bara några procent av dygnets timmar. Resten av tiden står de stilla och tar plats. Det handlar också om att införa ett hyberavdrag för att stimulera hushållen att reparera, hyra och sälja vidare konsumentprodukter. Och det finns en rad andra förslag i betänkandet om att underlätta för hushållen att förebygga uppkomsten av avfall.

Herr ålderspresident! Det är som sagt viktigt att det ska vara lätt att förebygga uppkomsten av avfall, till exempel genom att se till att maten hamnar i magen i stället för i soppsåsen. I dag vet vi att kanske så mycket som en tredjedel av den mat vi köper hamnar i soptunnan. FN:s globala mål för minskat matsvinn, som också är ett mål som gäller för Sverige, är att till 2030 halvera den siffran. I Sverige sker svinnet framför allt i butikerna och i hemmen. I andra delar av världen förstörs mycket mat redan innan den kommer till butikerna. Att minska matsvinnet i alla led är en viktig åtgärd för att öka livsmedelsförsörjningen och livsmedelstryggheten i hela världen.

Men, herr ålderspresident, det finns förstås, och kommer alltid att finnas, saker i våra hem som vi måste göra oss av med. Och då kommer vi till de andra stegen i avfallstrappan. Först har vi det som återanvänds, det som vi i bästa fall kör till secondhandaffärerna eller lämnar i deras containrar. Sedan har vi det som kan återvinnas: papperet, glaset, metallen och plasten. Och så har vi matavfallet och det brännbara.

Allt detta måste vi kunna sortera och lämna ifrån oss på ett lätt sätt. Detta har diskuterats tidigare i denna debatt, och jag måste också instämma i att det absolut lättaste sättet förstås är att kunna lämna det i olika tunnor eller i olikfärgade påsar utanför villan eller i flerfamiljshusens soprum, i stället för att kånka iväg med sina kassar till skräpiga återvinningsställen med fulla containrar. Eller så kan det vara som i mitt fall – jag bor på landet och måste sätta mig i bilen och köra långa sträckor för att bli av med mitt skräp.

Vi har debatterat detta tidigare i riksdagen. Regeringen – Miljöpartiet och Socialdemokraterna – och också Vänsterpartiet ville ge kommunerna ett samlat ansvar för insamlingen, i stället för att det som i dag ska vara delat mellan olika aktörer. Vi talar ju om insamlingsansvar; det är för mig något annat än producentansvar. Det delade ansvar vi har i dag har, i alla fall i min kommun och i många andra kommuner, lett till en väldigt krånglig och svårförståelig sophantering och också till sämre sorterade sopor.

Men tyvärr har vi inte någon majoritet i riksdagen för detta. Jag kan bara beklaga det; Miljöpartiet anser att det bästa hade varit om vi hade lagt insamlingsansvaret på kommunerna. Samtidigt är jag tacksam över att miljöministern nu har tagit ett omtag i denna fråga och att det pågår samtal om en lösning.

Jag vill avslutningsvis uttrycka en förhoppning om att dessa samtal kommer att mynna ut i något som gör det lättare för alla hushåll och också leder till att vi kommer att återvinna mer och bränna mindre.

Jag vill yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

(Applåder)

Anf. 133 GUNILLA NORDGREN (M) replik:

Herr ålderspresident! Jag har en fråga till Miljöpartiet. Jag var tidigare i dag på ett seminarium om biogas, som Energigas arrangerade. Där framkom att danskarna har både investeringsstöd och skattebefrielse. Det innebär att biogasens framtid i Sverige faktiskt är hotad. Flera anläggningar blir inte av, Sysav till exempel. Andra har ekonomiska problem, som den utanför Trelleborg, om man håller sig hemma hos mig.

Eftersom jag är en stor vän av biogas blev jag väldigt bekymrad i dag. Branschen, som var där, begär långsiktighet men vill också att det görs något åt detta, till exempel att det påtalas för EU; man undrar hur detta kan fortgå. Jag vill bara höra hur Miljöpartiet ser på detta.

Biogas ökar dessutom vår försörjningsgrad. Vi kan alltså försörja oss själva om vi skulle bli avstängda vid oroligheter. Så jag vill höra hur Miljöpartiet ser på denna fråga. Biogasens framtid är just nu säker, nu när restauranger och annat börjar ansluta sig.

Anf. 134 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr ålderspresident! Tack, Gunilla Nordgren, för att du tar upp denna väldigt viktiga fråga. Detta är något som Miljöpartiet är väl medvetet om och ser som ett stort problem. Jag blev uppmärksam på det för några månader sedan. Jag fick då reda på att vi, från att ha haft brist på biogas i Sverige så att vi i Karlstad tvingats blanda i naturgas när vi kör biogasbussarna eftersom det inte har funnits biogas att få tag på, nu plötsligt har en situation där vi importerar biogas, som är billigare än den vi själva producerar.

Detta beror, som Gunilla Nordgren säger, på att man i Tyskland, Danmark och Holland har kraftiga investeringsstöd. Den biogasen kan sedan också hamna i Sverige och få skattebefrielse, vilket vi har här. Så det blir ett dubbelt stöd för den biogasen, samtidigt som man också, särskilt i Danmark, har skalfördelar med de stora grisgårdarna, där man kan producera mycket biogas.

Detta måste man, anser jag, göra något åt. Jag vet att det finns en hel del förslag på vad man kan göra som diskuteras fram och tillbaka. Jag är också intresserad av om Gunilla Nordgren har några förslag som kan bollas in i den diskussionen.

Det finns som sagt i dag investeringsstöd genom Klimatklivet, och vi har metanreduceringsstöd för jordbrukare som producerar biogas. Detta är stöd man skulle kunna skruva på, men jag kan tänka mig att det också behövs andra åtgärder för att komma åt denna situation och främja den svenska biogasproduktionen. Vi behöver all biogas vi kan producera.

Anf. 135 GUNILLA NORDGREN (M) replik:

Herr ålderspresident! Miljöpartiet sitter ju i regeringen, så min fråga är vad ministern gör när det gäller att kontrollera ur EU-synpunkt. Detta låter nämligen inte rimligt och rätt. Danmark har stordriftsfördelar, men vi har en massa jordbruk och restprodukter i Skåne också. Hade dessa anläggningar varit i full drift hade det funnits ännu mer biogas.

Jag ska gärna komma med förslag. Men det jag är lite orolig för är att andrahandsmarknaden för biogasbilar dessutom har försvunnit helt och hållet, för de bilarna försvinner till Tyskland, där detta subventioneras. Det är 50 eller 40 procent billigare att tanka med biogas där; här skiljer det kanske 10 procent. Då utvecklas ju inte så mycket mer bilar, så detta är väldigt viktigt.

Här har vi återigen samma mål – frågan är bara hur vi ska nå dit, som jag sa i mitt tidigare anförande.

Anf. 136 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr ålderspresident! Detta är också ett problem som diskuterades och som vi tänkte på när vi skulle ta fram vårt bonus–malus-system för inköp av nya bilar. Hur utformar vi det stödet så att vi inte får en situation där vi lämnar statligt stöd till en biogasbil som rätt snabbt försvinner utomlands? Men jag tror att man med det stöd som nu kommer att finnas under en längre tid ändå kan förhindra detta, i den mån det går.

Men detta måste också stämma med EU-regelverket, och jag har samma fundering som jag förstår att Gunilla Nordgren har: Hur fungerar det för Holland, Danmark och Tyskland att få ihop detta med EU-reglerna så att de kan göra som de nu gör?

Jag hoppas att det kan komma ytterligare åtgärder för att komma åt detta, men det handlar också om hur vi styr kollektivtrafiken. Ytterligare ett problem är nämligen att kollektivtrafikhuvudmännen går över från biogasdrivna fordon till miljödieselfordon. Det är inte bra. Att man har kommit dit har inte varit en politisk fråga, utan det har handlat om en rekommendation från något håll som inte har blivit bra.

Detta tycker jag också är viktigt. Om vi får mer och mer tung trafik som går på biogas tänker jag att det kommer att finnas en marknad för både importerad biogas och en stor mängd biogas som produceras i Sverige. Vi har väldigt goda möjligheter att producera biogas, både från jordbruket och från allt mer matavfall som vi nu sorterar.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 20 april.)

§ 17 Riksrevisionens rapport om statens förorenade områden

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2016/17: MJU19
Riksrevisionens rapport om statens förorenade områden (skr.
2016/17:111)
föredrogs.

Ålderspresidenten konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 20 april.)

§ 18 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2016/17:179 Nytt mål för förnybar energi och kontrollstation för elcertifi-
katsystemet 2017

Motion

med anledning av prop. 2016/17:165 Kroppsbesiktning i syfte att utreda
ålder i brottmålsprocessen
2016/17:3707 av Linda Snecker m.fl. (V)

§ 19 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 18 april

2016/17:454 Regeringens beredskapsjobb

av *Christian Holm Barenfeld* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

2016/17:455 Integrationsinsatser för kvinnor

av *Erik Andersson* (M)

till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 18 april

2016/17:1238 Kulturmiljöer på landsbygden

av *Sten Bergheden* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2016/17:1239 Hiv och andra smittsamma sjukdomar

av *Jenny Petersson* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

2016/17:1240 Läskskatt

av *Sofia Fölster* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

2016/17:1241 Höjd resolutionsavgift

av *Maria Malmer Stenergård* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

Prot. 2016/17:96

19 april

§ 21 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 18 april

2016/17:1159 Färre hinder för jobb och entreprenörskap

av *Jörgen Warborn* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2016/17:1213 Den svenska statsbudgeten och EU-budgeten

av *Anette Åkesson* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 17.50.

Sammanträdet leddes

av talmannen från dess början till och med § 10 anf. 35 (delvis),

av tjänstgörande ålderspresidenten Eskil Erlandsson därefter till och med

§ 11 anf. 69 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med § 12 anf. 95 (delvis),

av talmannen därefter till och med § 16 anf. 112 (delvis) och

av ålderspresidenten därefter till dess slut.

Vid protokollet

LISA GUNNFORS

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Meddelande om frågestund	1
§ 3 Anmälan om faktapromemorior	1
§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 5 Ärenden för bordläggning	2
§ 6 Stöd till personer med funktionsnedsättning	2
Socialutskottets betänkande 2016/17:SoU8	2
Anf. 1 EMMA HENRIKSSON (KD).....	2
Anf. 2 MIKAEL DAHLQVIST (S)	5
Anf. 3 EMMA HENRIKSSON (KD) replik	7
Anf. 4 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	7
Anf. 5 EMMA HENRIKSSON (KD) replik	8
Anf. 6 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	8
Anf. 7 ANN-BRITT ÅSEBOL (M)	9
Anf. 8 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	11
Anf. 9 ANN-BRITT ÅSEBOL (M) replik	11
Anf. 10 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	11
Anf. 11 ANN-BRITT ÅSEBOL (M) replik	11
Anf. 12 CARINA HERRSTEDT (SD).....	12
Anf. 13 STEFAN NILSSON (MP)	14
Anf. 14 EMMA HENRIKSSON (KD) replik	15
Anf. 15 STEFAN NILSSON (MP) replik	16
Anf. 16 EMMA HENRIKSSON (KD) replik	16
Anf. 17 STEFAN NILSSON (MP) replik	17
Anf. 18 PER LODENIUS (C)	17
Anf. 19 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	19
Anf. 20 PER LODENIUS (C) replik.....	19
Anf. 21 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	19
Anf. 22 PER LODENIUS (C) replik.....	20
Anf. 23 MAJ KARLSSON (V).....	20
Anf. 24 EMMA HENRIKSSON (KD) replik	21
Anf. 25 MAJ KARLSSON (V) replik.....	22
Anf. 26 EMMA HENRIKSSON (KD) replik	22
Anf. 27 MAJ KARLSSON (V) replik.....	23
Anf. 28 BENGT ELIASSON (L)	23
Anf. 29 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	25
Anf. 30 BENGT ELIASSON (L) replik.....	26
Anf. 31 MIKAEL DAHLQVIST (S) replik	26
Anf. 32 BENGT ELIASSON (L) replik.....	26
Anf. 33 EMMA HENRIKSSON (KD).....	27
(Beslut fattades under § 15.)	27
§ 7 Ny lag om medling i vissa upphovsrättstvister och förenklingar i upphovsrättslagen	28
Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU18	28
(Beslut fattades under § 15.)	28
§ 8 Fortsatt gränsöverskridande handel med ursprungsgarantier för el.....	28
Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU19	28

(Beslut fattades under § 15.).....	28
§ 9 Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg.....	28
Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU15	28
(Beslut fattades under § 15.).....	28
§ 10 Yrkestrafik och taxi	28
Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU13	28
Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	28
Anf. 35 JASENKO OMANOVIC (S)	31
Anf. 36 JIMMY STÅHL (SD)	32
Anf. 37 ANDERS ÅKESSON (C)	34
Anf. 38 JASENKO OMANOVIC (S) replik	36
Anf. 39 ANDERS ÅKESSON (C) replik	36
Anf. 40 JASENKO OMANOVIC (S) replik	37
Anf. 41 ANDERS ÅKESSON (C) replik	37
Anf. 42 EMMA WALLRUP (V).....	37
Anf. 43 NINA LUNDSTRÖM (L)	39
Anf. 44 ROBERT HALEF (KD)	41
Anf. 45 JASENKO OMANOVIC (S) replik	43
Anf. 46 ROBERT HALEF (KD) replik.....	44
Anf. 47 JASENKO OMANOVIC (S) replik	44
Anf. 48 ROBERT HALEF (KD) replik.....	44
Anf. 49 EDWARD RIEDL (M)	45
Anf. 50 JASENKO OMANOVIC (S) replik	46
Anf. 51 EDWARD RIEDL (M) replik	46
Anf. 52 JASENKO OMANOVIC (S) replik	47
Anf. 53 EDWARD RIEDL (M) replik	47
Anf. 54 ANDERS ÅKESSON (C)	48
Anf. 55 LEIF PETTERSSON (S).....	48
Anf. 56 ANDERS ÅKESSON (C) replik	49
Anf. 57 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	49
Anf. 58 ANDERS ÅKESSON (C) replik	50
Anf. 59 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	50
Anf. 60 EDWARD RIEDL (M) replik	51
Anf. 61 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	51
Anf. 62 EDWARD RIEDL (M) replik	52
Anf. 63 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	52
Anf. 64 EMMA WALLRUP (V).....	53
Anf. 65 ANDERS ÅKESSON (C) replik	53
Anf. 66 EMMA WALLRUP (V) replik	54
Anf. 67 ANDERS ÅKESSON (C) replik	54
Anf. 68 EMMA WALLRUP (V) replik	54
(Beslut fattades under § 15.).....	55
§ 11 Fossiloberoende transporter	55
Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU12	55
Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	55
Anf. 70 PIA NILSSON (S).....	58
Anf. 71 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	61
Anf. 72 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	64
Anf. 73 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	64
Anf. 74 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	65
Anf. 75 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	65

Anf. 76	PIA NILSSON (S) replik	66
Anf. 77	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik.....	66
Anf. 78	PIA NILSSON (S) replik	67
Anf. 79	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik.....	67
Anf. 80	TONY WIKLANDER (SD).....	68
Anf. 81	ANDERS ÅKESSON (C).....	69
Anf. 82	PIA NILSSON (S) replik	72
Anf. 83	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	72
Anf. 84	PIA NILSSON (S) replik	73
Anf. 85	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	73
Anf. 86	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	74
Anf. 87	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	74
Anf. 88	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	75
Anf. 89	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	75
Anf. 90	EMMA WALLRUP (V)	76
Anf. 91	NINA LUNDSTRÖM (L).....	78
Anf. 92	ROBERT HALEF (KD).....	81
	(Beslut fattades under § 15.)	83
§ 12	Framtidsfullmakter – en ny form av ställföreträdarskap för vuxna.....	83
	Civilutskottets betänkande 2016/17:CU11.....	83
Anf. 93	OLA JOHANSSON (C).....	83
Anf. 94	ROBERT HANNAH (L).....	85
Anf. 95	TUVE SKÅNBERG (KD)	87
Anf. 96	EVA LINDH (S)	88
Anf. 97	ROBERT HANNAH (L) replik	89
Anf. 98	EVA LINDH (S) replik.....	89
Anf. 99	ROBERT HANNAH (L) replik	89
Anf. 100	EVA LINDH (S) replik.....	89
Anf. 101	OLA JOHANSSON (C) replik.....	90
Anf. 102	EVA LINDH (S) replik.....	90
Anf. 103	OLA JOHANSSON (C) replik.....	90
Anf. 104	EVA LINDH (S) replik.....	91
Anf. 105	THOMAS FINNBORG (M)	91
Anf. 106	MIKAEL ESKILANDERSSON (SD)	92
Anf. 107	JAN LINDHOLM (MP).....	93
Anf. 108	LOTTA JOHNSSON FORNARVE (V)	95
	(Beslut fattades under § 15.)	96
§ 13	Avfall och kretslopp	96
	Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2016/17:MJU15	96
Anf. 109	GUNILLA NORDGREN (M).....	96
Anf. 110	MARTIN KINNUNEN (SD)	98
Anf. 111	KRISTINA YNGWE (C).....	99
	(forts. § 16).....	102
	Ajournering.....	102
	Återupptaget sammanträde.....	102
§ 14	Beslut om ärenden som slutdebatterats den 6 april.....	102
	SkU24 Punktskatter.....	102
	SkU26 Skatteförfarande och folkbokföring	104
	FiU30 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om faktablad för Priip-produkter.....	106

§ 15 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens

Prot. 2016/17:96

sammanträde 106

19 april

SoU8 Stöd till personer med funktionsnedsättning	106
NU18 Ny lag om medling i vissa upphovsrättstvister och förenklingar i upphovsrättslagen	107
NU19 Fortsatt gränsöverskridande handel med ursprungsgarantier för el.....	108
TU15 Ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg	108
TU13 Yrkestrafik och taxi	108
TU12 Fossiloberoende transporter	110
CU11 Framtidsfullmakter – en ny form av ställföreträdarskap för vuxna	113

§ 16 (forts. från § 13) Avfall och kretslopp (forts. MJU15)..... 113

Anf. 112 JENS HOLM (V).....	113
Anf. 113 LARS TYSKLIND (L).....	115
Anf. 114 JENS HOLM (V) replik	117
Anf. 115 LARS TYSKLIND (L) replik	118
Anf. 116 JENS HOLM (V) replik	118
Anf. 117 LARS TYSKLIND (L) replik	119
Anf. 118 LARS-AXEL NORDELL (KD).....	119
Anf. 119 JENS HOLM (V) replik	121
Anf. 120 LARS-AXEL NORDELL (KD) replik.....	122
Anf. 121 JENS HOLM (V) replik	122
Anf. 122 LARS-AXEL NORDELL (KD) replik.....	122
Anf. 123 SARA KARLSSON (S)	123
Anf. 124 JENS HOLM (V) replik	125
Anf. 125 SARA KARLSSON (S) replik	125
Anf. 126 JENS HOLM (V) replik	126
Anf. 127 SARA KARLSSON (S) replik	126
Anf. 128 LARS TYSKLIND (L) replik	127
Anf. 129 SARA KARLSSON (S) replik	127
Anf. 130 LARS TYSKLIND (L) replik	127
Anf. 131 SARA KARLSSON (S) replik	128
Anf. 132 STINA BERGSTRÖM (MP)	128
Anf. 133 GUNILLA NORDGREN (M) replik.....	130
Anf. 134 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	130
Anf. 135 GUNILLA NORDGREN (M) replik.....	131
Anf. 136 STINA BERGSTRÖM (MP) replik	131
(Beslut skulle fattas den 20 april.)	131

§ 17 Riksrevisionens rapport om statens förorenade områden 132

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2016/17: MJU19	132
(Beslut skulle fattas den 20 april.)	132

§ 18 Bordläggning..... 132

§ 19 Anmälan om interpellationer..... 132

§ 20 Anmälan om frågor för skriftliga svar..... 132

§ 21 Anmälan om skriftliga svar på frågor..... 133

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 17.50..... 133