

Torsdagen den 22 mars

Kl. 12.00–19.22

---

### § 1 Avsägelse

Talmannen meddelade  
att *Matilda Ernkrans* (S) av sagt sig uppdraget som ledamot i miljö- och jordbruksutskottet och

att *Åsa Westlund* (S) av sagt sig uppdragen som ledamot i näringsutskottet och som suppleant i miljö- och jordbruksutskottet.

Kammaren biföll dessa avsägelse.

### § 2 Anmälan om kompletteringsval

Talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp anmält *Matilda Ernkrans* som ledamot i utbildningsutskottet och *Åsa Westlund* som ledamot i miljö- och jordbruksutskottet.

Talmannen förklarade valda till

*ledamot i utbildningsutskottet*  
*Matilda Ernkrans* (S)

*ledamot i miljö- och jordbruksutskottet*  
*Åsa Westlund* (S)

### § 3 Anmälan om faktapromemoria

Talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:  
2017/18:FPM59 Meddelande om EU:s fleråriga budgetram efter 2020, till finansutskottet

#### § 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2017/18:193–195 och 204 till utbildningsutskottet

2017/18:197 till civilutskottet

2017/18:198 till trafikutskottet

Skrivelse

2017/18:189 till trafikutskottet

Redogörelse

2017/18:ER1 till utrikesutskottet

EU-dokument

COM(2018) 137 till trafikutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 15 maj*.

#### § 5 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om marknads kontroll av produkter

Näringsutskottets utlåtande 2017/18:NU26

Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om marknads kontroll av produkter (KOM (2017)795) föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under § 11.)

*Handelspolitik*

#### § 6 Handelspolitik

Näringsutskottets betänkande 2017/18:NU11

Handelspolitik

föredrogs.

Anf. 1 ÅSA ERIKSSON (S):

Herr talman! Svensk handel är en grundbult i vår ekonomi som skapar tillväxt, sysselsättning och ökat välbefinnande. Globaliseringen innebär att ekonomierna i världens länder blir alltmer sammanflätade och den bidrar också till att bevara fred. För ett litet exportberoende land som Sverige skapar globaliseringen enorma möjligheter, men den innebär också hård konkurrens för våra företag.

Den socialdemokratiskt ledda regeringens övergripande mål är att öka antalet personer i sysselsättning och antalet arbetade timmar så mycket att vi når den lägsta arbetslösheten i EU till år 2020. Redan i dag sysselsätter exportindustrin direkt och indirekt 1,4 miljoner personer i Sverige. När jag

har besökt länder i Afrika och Asien har intresset för svenska varor och tjänster varit stort och växande. Vår kvalitet och innovationsrikedom står sig väl i den globala konkurrensen. Men det sker inte av sig självt.

Vi har fantastiska företag i vårt land, stora som små. Två viktiga anledningar till det är för det första det breda, kostnadsfria utbildningssystemet som gör att kompetensnivån över lag är hög, att vi kan fortbilda oss hela livet och konkurrera med kunskap, inte med låga löner.

För det andra har vi vårt robusta trygghetssystem att tacka för att många vågar pröva sina vingar, vågar byta jobb, starta eget och förlora tryggheten ett tag. De grundbultarna i den svenska välfärden ska vi inte glömma när vi pratar om handel och framgångsrikt företagande.

Herr talman! 2017 var ett mycket framgångsrikt år för den svenska varuexporten som ökade med hela 10 procent i löpande priser. Varuimporten ökade med 9 procent, vilket speglar behovet av insatsvaror för exportföretagens produktion och högtrycket i den svenska ekonomin. Handel är som bekant både export och import, och det senare blir alltmer viktigt i vår globaliserade värld.

Herr talman! Svensk handelspolitik är på helt rätt väg och exportsiffrorna talar sitt tydliga språk. Men vi får inte slå oss till ro och tro att detta kommer att vara för alltid. Världsmarknaden befinner sig i en teknologisk brytpunkt och det kommer att påverka även handeln. För att svenska företag ska lyckas behålla och utöka sina marknadsandelar behöver de öka tjänsteinnehållet i sina affärsmodeller och verksamheter. De företag som blir tjänsteinnovatörer kommer att kunna öka exporten och leda tjänsterevolutionen. Där behöver vi tänka till hur vi på bästa sätt kan stödja den utvecklingen.

Herr talman! Svensk export måste i ännu större utsträckning nå tillväxtmarknaderna, och fler små och medelstora företag måste våga och vilja exportera. Därför lanserade regeringen en exportstrategi 2015, där särskilt fokus har satts på att stärka de små och medelstora företagens export- och internationaliseringsmöjligheter. Det är här som framtidens storföretag finns, och det är i främst SME-företag som nya arbetstillfällen skapas i Sverige.

Vi socialdemokrater är varma anhängare av frihandel. Frihandel kan, rätt använt, vara en stark välbefärande kraft för både fattiga länder och de mer utvecklade länderna. Att värna principen om frihandel är därför såväl ett globalt som ett svenskt intresse. Den fria handeln ska också vara en rättvis handel.

Jag ser fram emot att riksdagen senare i dag ska besluta om CETA-avtalet med Kanada, som vi debatterade i går, och jag hoppas att det progressiva frihandelsavtalet blir ett riktmärke för alla framtida handelsavtal som bör vara lika bra som CETA eller ännu bättre. När president Trump inför nya tullar, när överenskommelser i WTO blockeras och när Storbritannien lämnar EU är det mycket som står på spel för svenska företag.

Herr talman! Regeringen arbetar systematiskt och offensivt genom EU med att utveckla den inre marknaden och hitta lösningar och överenskommelser till gagn för svensk handel. Men vi kan definitivt önska mer av andra länder inom till exempel WTO. I kontrast till det resultatlösa mötet i december står gårdagens besked från Afrikanska unionen, att 44 länder går samman och sluter ett afrikanskt frihandelsavtal. Det är med samarbete och sjyst konkurrens som vi kan utveckla och utvecklas.

Sverige ska ta en ledande roll i genomförandet av Agenda 2030 och det gäller givetvis också handelspolitiken. Regeringens ambition är att Sverige ska ha världens mest ambitiösa miljö- och klimatpolitik. Omställningen till en grön ekonomi genom resurseffektivisering och cirkulär ekonomi, hållbar konsumtion och produktion, miljöteknik och innovationer innebär möjligheter för affärsutveckling samtidigt som klimat- och övrig miljöpåverkan minskar.

Handeln drivs av näringslivet, men staten kan stötta dess verksamhet och vara marknadskompletterande. Det är ju för väl för de mindre företagen som vill pröva sina vingar på nya marknader att det är just regeringens budget som gäller. Allianspartierna sa i sina budgetförslag nej till regeringens exportoffensiv. För mig förefaller det att vara en märklig prioritering. I dag finns det helt nya möjligheter för mindre företag att exportera och ta del av den globala ekonomin. Digitaliseringen i form av bland annat e-handel, elektroniska betalningar och e-förvaltningslösningar gör att även ett litet företag med rätt produkt kan sälja på en global marknad. Men här krävs insatser från staten för att få det att hända. Och det är betydligt viktigare än skattesänkningar.

Herr talman! Tillkännagivandet om livsmedelsexporten som flera partier i utskottet vill rikta mot regeringen förstår jag faktiskt inte riktigt. Regeringen gör en historisk satsning på främjande av livsmedelsexport. Bara i år är det insatser för 48 miljoner kronor. En ökad livsmedelsexport är en viktig del i genomförandet av livsmedelsstrategin liksom att öka den svenska livsmedelsproduktionen på ett hållbart sätt. Totalt omfattar satsningen för att öka produktionen och stärka konkurrenskraften i livsmedelssektorn 1 miljard kronor.

Som övriga ledamöter i utskottet säkert vet pågår det totalt elva insatser som på olika sätt bidrar till att svenska livsmedelsföretag förbättrar sin position på exportmarknaden. Business Sweden har fått flera olika uppdrag. Livsmedelsverket och Jordbruksverket ska inrätta ett samverkansforum. Regeringen har tillsatt ett lantbruksråd i Peking och en nationell export-samordnare och inrättat Team Sweden Livsmedel.

Herr talman! Det kan knappast råda något tvivel på att regeringen verkligen prioriterar att främja livsmedelsexporten och att åtgärderna har fokus på små och medelstora företag. Flera av uppdragen beslutades av regeringen så sent som i december 2017, och det är anmärkningsvärt att allianspartierna med stöd av Sverigedemokraterna i detta läge föreslår att riksdagen ska rikta ett tillkännagivande till regeringen om att arbeta med den inriktning som den redan gör. Att skicka iväg beställningar till regeringen som utgör slag i luften leder till ett slöseri med resurser i form av arbetstid och skattemedel. Det är tid och pengar som vi menar kunde ha använts på ett bättre sätt.

Herr talman! Företag som växer och utvecklas är en förutsättning för att kunna öka sysselsättningen ytterligare och för att kunna gå vidare och förstärka vår gemensamma välfärd. OECD har med all önskvärd tydlighet konstaterat att länder som stänger sina marknader förlorar mer i tillväxt än de länder som de slutar att handla med.

Jag är därför glad över att vara ledamot i ett parlament där de allra flesta ser frihandels fördelar. Och jag är stolt över att tillhöra ett parti som i regeringsställning gör verklighet av de ambitioner vi har om en fri, rättvis och hållbar handel.

Jag yrkar bifall till förslaget i utskottets betänkande förutom punkt 8 där jag yrkar bifall till reservation 14. I övrigt yrkar jag avslag på samtliga reservationer.

(Applåder)

Prot. 2017/18:89

22 mars

-----  
*Handelspolitik*

Anf. 2 HANS ROTHENBERG (M):

Herr talman! Det är ganska passande att vi har en handelspolitisk debatt i riksdagen i dag. Under natten till i morgon kan nämligen den globala världshandelsordningen ha förändrats dramatiskt. Vi är inne i en tid då världens ledande ekonomi har signalerat att en av de viktigaste insatsvarorna för att världshandeln och världsproduktionen ska fungera, nämligen stål, ska beläggas med nationella tullar och tariffer.

Det här är ett väldigt speciellt läge för världen. Oavsett om hoten kommer att bli verklighet eller inte kommer detta att påverka tilltron – och har redan gjort det – till ömsesidigheten inom världshandeln.

Herr talman! Handel är på många sätt ett redskap för utveckling, inte minst för mindre utvecklade länders ekonomier. Den nya tidens mönster med ett ökat inslag av e-handel kan påskynda denna utveckling. För Europas del är detta också ytterst angeläget eftersom 80 procent av tillväxten sker utanför Europa.

Vi ser nya mönster i handeln, och det är ett instrument för att på olika sätt skaffa sig ökad makt i världen. Export och import är i symbios. Vi har tidigare påtalat, och fortsätter att påtala, att regeringens export- och handelsstrategi i ökad utsträckning borde ge akt på begreppet import. Utan import blir det ingen produktion och ingen export.

I det läge som vi i dag befinner oss i, när USA och EU kan hamna i ett tullkrig med varandra, bör vi fundera över vad konsekvenserna egentligen kan bli av detta. Jag tycker att regeringen så här långt har hållit en bra och balanserad linje. Öga för öga och tand för tand i ett eventuellt handelskrig skapar två blindas som inte kan tugga fast föda. Det är därför viktigt att man gör rätt insatser och att man använder diplomati för att på bästa sätt lösa det här.

Vi har erfarenheter av hur handelskrig på stålmarknaden har fungerat tidigare. För 15–16 år sedan skapade president Bush ett handelskrig genom att höja tullarna på stål. USA förskräcktes av erfarenheterna av det.

Det ligger i allas intresse att detta inte eskalerar. Det är också viktigt att i detta sammanhang ha is i magen.

Vad ligger bakom att handelskonflikter av detta slag uppstår? Jo, det är en ökad protektionism. Man ser till den egna marknaden och förstår inte att den egna marknaden är fullständigt beroende av andra länder och marknader och av tillit och ömsesidighet.

Därför var det väldigt anmärkningsvärt när man på WTO-mötet i Buenos Aires före jul kunde konstatera att den gamla ordningen med frihandelsvänliga länder såsom Storbritannien, USA och Sverige inte riktigt gällde längre. Det var nämligen Kinas handelsminister som i sitt anförande talade väl om frihandel. Han sa att den största globala ohyran som finns just nu är protektionism och att vi måste samla oss mot det. Kina föreslår att världen ska samla sig mot protektionism.

Herr talman! Vi har verkligen en annan världsordning i dag. Samtidigt ser vi att länder som Kina, som med prissänkningar och prisdumpningar belamrar många andra delar av världen med produkter, varor och tjänster,

nu tar ett steg framåt. Detta måste världen vara beredd på. Vi måste möta detta med öppna ögon och sinnen men också vara på vår vakt.

Med en ökad handel och ett ökat intresse blir det också andra investeringar. Vi har sett kinesiska aktörer som har visat investeringsambitioner i Sverige. En del har varit goda. Andra ska vi nog vara lite fundersamma över. Vi bör bli fundersamma när någon vill ta över makten över hamnar i Sverige och ha det som central för sin handelspolitik.

Detta är en del av världens nya handelsordning. Den som inte har sett problemen kommer aldrig att kunna lösa dem när de väl har uppstått.

Herr talman! Varför står vi i dag inför ett begynnande handelskrig? Precis som jag gjorde i CETA-debatten i går lägger jag skulden tungt på den samlade vänstern. Med gemensamma krafter med den doktrinära gröna rörelsen förhalade, försinkade och fördröjde man TTIP-avtalet, frihandelsavtalet mellan EU och USA. Vi var många som hoppades att president Obama som kanske en av sina sista åtgärder skulle skriva under och sluta detta avtal med EU.

Detta fördröjdes dock, och nu sitter vi med en protektionist som president i USA. Det är en protektionist som vill höja tullar för omvärlden, som inte är intresserad av frihandel och som låter sin handelsminister åka hem i förtid från WTO:s ministermöte. Detta är inte bra, och ansvaret ligger hos den samlade vänstern.

Herr talman! Moderaterna och Alliansen vill att Sverige tar ytterligare steg vad gäller livsmedelsexporten. Vi tycker inte att regeringen har satsat tillräckligt på små och medelstora företag. Därför har vi skrivit ett tillkännagivande om det.

Vi anser vidare att välfärdstjänster kan vara en fantastisk bra nisch och möjlighet för många svenska företag som är duktiga på att leverera välfärdstjänster. De möter ett större intresse utanför rikets gränser än vad de gör i Sverige. Grunden för att kunna sälja utomlands är att man också kan referera till en god hemmamarknad. De behöver kunna visa upp att de producerar på hemmaplan är omtyckt av dem där hemma och att de därför har kurage nog för att gå utanför landets gränser och sälja sina tjänster.

Regeringens förblindade tilltro till att begränsa vinster i välfärden utgör en direkt hämsko för att möjliggöra för dessa företag att gå på export, vilket de så gärna vill och skulle kunna. De skulle kunna göra detta ännu mer.

Inom de kreativa och kulturella näringarna kommer mycket av den framtida exportbasen att ligga. Vi kommer givetvis alltid att producera stål. Men i takt med att tjänstesamhället utvecklas blir även de kreativa näringarna en integrerad del av industrin. Staten måste i större utsträckning se till att de kreativa näringarnas exportpotential, som genererar jobb och skatteinkomster och som skapar en positiv bild av landet, ges ett särskilt stöd.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1 och 18.

Jag kan inte yrka på men skulle vilja vädja till alla frihandelsvänner att aldrig ge upp den viktiga kampen om att fri handel är vad som skapar förståelse i världen. Det är vad som river murar och som gör det möjligt att vi med civiliserade metoder kan ta bataljer med andra länder. Men att gå från handel till vapen och från ett civiliserat sätt att umgås till ett icke-civiliserat sätt är inte handelns nyckel. Jag yrkar på att alla ska förstå detta. (Applåder)

Anf. 3 ÅSA ERIKSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tackar Hans Rothenberg för ett till större delen väldigt bra anförande som jag delar det mesta i. Jag har dock två frågor.

Jag blir väldigt förvånad när Hans Rothenberg säger att det är den samlade vänsterns fel att mr Trump nu håller på med sin protektionism och inför nya tullar. Såvitt jag vet tillhör Trump det konservativa partiet. Det samma gäller i Storbritannien; där är det Tories och Boris Johnson med flera som har drivit den protektionistiska linjen. Varifrån kommer det att det skulle vara den samlade vänsterns fel? Den svenska regeringen driver ju alltid på för frihandel och försöker utöka den, som Hans Rothenberg vet.

Min andra fråga handlar om det tillkännagivande som ni vill rikta mot regeringen gällande livsmedelsexporten. Vad mer exakt är det som ni moderater vill att regeringen ska göra? Räcker det inte med de 48 miljoner kronorna och de elva insatser som är på gång? Vad är det som Hans Rothenberg och Moderaterna vill att regeringen ska göra?

Anf. 4 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Jag tackar Åsa Eriksson för en till stora delar god fråga. I begreppet "den samlade vänstern" räknar jag nog faktiskt inte in traditionella socialdemokrater och de förnuftiga miljöpartister som finns. Till den samlade vänstern räknar jag de ideologiska vänsterkrafterna och de doktrinära gröna krafterna, som har arrangerat marscher och demonstrationer, inte minst i Tyskland men även i Frankrike och Sverige. I går använde jag mig av uttrycket "den samlade avgrundsvänstern", och det kan emellanåt vara högst relevant.

Trots att Socialdemokraterna och Miljöpartiet inte är så där jättepigga på välfärdsföretagsamhet, har vissa begränsningar för annan företagsamhet och kanske inte vill sänka skatterna lika mycket som vi räknar jag nog i det här sammanhanget inte in er i den samlade vänstern. Jag hoppas att jag inte behöver ta tillbaka det och att ni stannar på det här sansade området och är för frihandel i framtiden. Jag är dock beredd att ompröva det hela om det skulle visa sig gå tokigt.

Vad gäller livsmedelsexporten blev jag lite förvånad när jag läste regeringspartiernas text i utskottsbetänkandet. Det var väldigt vad ni tar i, som att det här tillkännagivandet på något vis skulle riva upp sår. Vad vi vill är att man ska satsa ytterligare resurser, göra ytterligare insatser och fokusera ytterligare på just de små och medelstora företagens möjligheter till livsmedelsexport. Det här borde inte ens behöva vara föremål för en fråga i ett replikskifte.

Anf. 5 ÅSA ERIKSSON (S) replik:

Herr talman! Det är en väldigt tur att jag får fråga vad jag vill i replikskiftena.

Jag undrar om president Trump vet att han kallas för den samlade vänstern. Men det får han svara på.

För att gå tillbaka till det här med livsmedelsexporten: Jag kan faktiskt inte förstå detta. Moderaterna brukar ju vara ett parti som är väldigt månt om att vi ska hushålla med skattebetalarnas pengar. Det tycker jag är klokt och bra, och det vill vi också göra. Varför då rikta ett tillkännagivande mot regeringen för någonting som regeringen redan gör? Det tar ju bara en

massa tid och kraft som skulle kunna användas till en massa andra bra och vettiga saker.

Jag hoppas att du känner till att vi har anställt livsmedelsexportansvariga på tre viktiga marknader i världen: USA–Kanada, Japan och Sydkorea–Sydostasien, Hans Rothenberg. Jag hoppas att du känner till det regionala exportprogrammet för livsmedelsföretag, att du vet om att regeringen tillsammans med branschorganisationerna och företag gör en analys och tittar på livsmedelsföretagens exportpotential, att du känner till satsningen på export av ekologiska livsmedel och så vidare. Flera av de här sakerna har efterfrågats av livsmedelsföretagen. Man tycker att det är för splittrat. Vad mer är det som Hans Rothenberg vill att regeringen ska göra?

Anf. 6 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Jag trodde att jag i mitt anförande var ganska tydlig med vad jag menar. Vänsterkrafterna har orsakat förutsättningarna för ett eventuellt handelskrig. Det handlar om processerna som förhindrade, förhalade och fördröjde möjligheterna att sluta ett transatlantiskt frihandelsavtal mellan USA och EU. Det var vänsterkrafterna som låg bakom den här fördröjningen. Hade det avtalet kunnat slutas innan president Trump tillträdde hade inte förutsättningarna för att dra igång det här eventuella handelskriget funnits. Då hade vi haft en reglerad handel och premisser som var solklara för vad man kunde göra och inte kunde göra. Nu blev det inget frihandelsavtal mellan USA och EU. Då låg också fältet fritt för en Trump vars politiska hemvist nog dagsformen får avgöra hur man definierar. Då ligger också fältet fritt för andra att använda det här. Hade inte de samlade vänsterkrafterna förhindrat TTIP-avtalet hade det varit mycket svårare för en amerikansk president att dra igång den här processen.

Det är bra att regeringen har gjort en hel del för livsmedelsexporten. Vad jag är ute efter och vad vi vill är att sätta fokus på att det inte bara är de stora livsmedelsföretagen som ska prioriteras när statliga myndigheter och andra aktörer är ute och promotar svensk livsmedelsexport. De små och medelstora företagen – jag har träffat dem själv – säger att de blir klämda och undanträngda i systemet. Då är det ganska rimligt att vi yrkar på att det ska sättas ytterligare fokus på detta.

Jag skulle väl kunna säga att det kanske hade varit mer relevant om vi hade pratat om de stora globala handelsfrågorna i det här replikskiftet och inte en sådan här speciell detalj. Men det får vi ta en annan gång.

Anf. 7 JOSEF FRANSSON (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi näringsutskottets betänkande nr 11, *Handelspolitik*.

I går var det också en handelsdebatt, nämligen om handelsavtalet mellan EU och Kanada, det så kallade CETA-avtalet. På grund av lite manfall kunde inte Sverigedemokraterna delta i debatten. Hade denna vetskap nått mig i någorlunda god tid hade jag gärna deltagit själv, men så blev inte fallet. Men i sammanhanget kan det vara värt att poängtera att Sverigedemokraterna inte har något att erinra annat än att frihandelsavtalet med Kanada är välkommet och öppnar för nya möjligheter, inte minst för svenska företag.



Herr talman! Sverigedemokraterna sägs ofta – av våra politiska motståndare – lite metaforiskt vilja bygga murar runt Sverige. Man skulle väl kunna argumentera för att detta i någon mån är sant. Sverigedemokraterna har under många år stått ensamma om att vilja ha kontroll på vilka människor som rör sig över våra gränser för att hindra terrorister, tjuvar och banditer från att ta sig in i Sverige. På samma sätt har vi stått ensamma om att på allvar vilja hindra vapen och droger att fritt flöda in i Sverige och stöldgods att flöda ut från Sverige.

Utifrån det faktum att vi argumenterat för att trygga Sveriges medborgare från en mängd onödigt lidande har många enligt mig oärliga debattörer försökt göra gällande att Sverigedemokraterna därmed skulle stå för en sluten ekonomisk politik och en vilja att hindra frihandel. Jag menar att ingenting kunde vara mera felaktigt.

Vi är ett frihandelsvänligt parti. Av all empiri att döma är det tydligt att alla vinner på handel, utom möjligen kortsiktigt de företag som riskerar att konkurreras ut och deras arbetare. Detta ska dock inte lösas med skyddstullar, utan med satsningar på utbildning, forskning och strategiska reformer som gör att till exempel våra industriföretag kan konkurrera på världsmarknaden. Vill man veta mer om hur detta ska gå till kan man med fördel läsa Sverigedemokraternas industristrategi, som innehåller en lång rad kraftfulla reformförslag som i många fall står i motsats till regeringens postmoderna flum, inte minst gällande energipolitiken.

Jag har i andra debatter påtalat min oro över att Sveriges handelsnetto för varor under lång tid har haft en nedåtgående trend som under innevarande mandatperiod slagit om till negativa siffror. Det är en högst oroande utveckling. Vår status som industrination försvagas med risk för att en opinion ska växa fram som föredrar mer av protektionism. Detta vore olyckligt.

Herr talman! Som jag sa innan är vi ett frihandelsvänligt parti. Men det måste samtidigt vara sjysta regler där fusk och oegentligheter beivras. Nu när USA nyligen beslutade att införa importtull på stål och aluminium blev det rätteligen en världsnyhet som många problematiserat. Från EU:s sida har fördömandena avlöst varandra med hot om motåtgärder. Om detta är rätt väg att gå är dock tveksamt då sannolikt alla parter skulle förlora på ett handelskrig.

Om jag tolkar Donald Trump rätt, eller något välvilligt, ser jag det kanske inte som att udden i första hand är riktad mot Europa. Snarare handlar det om att världsmarknaden överflödas med statssubventionerat stål från diktaturen Kina. Att Kina pressar priserna på världsmarknaden genom att sätta konkurrensen ur spel är givetvis mycket besvärande. Därför ser åtminstone jag som den mest framkomliga vägen i samtalen framgent inte minst med USA att man gemensamt genom WTO tar tag i och beivrar just statssubventionerna på olika sätt.

Herr talman! I detta betänkande har Sverigedemokraterna en reservation som lyfter fram frågor om konkurrensnedvridning. Även om vi vill reformera EU och Europasamarbetet i grunden är vi positiva till frihandel och den inre marknaden. Vi är också angelägna om att den ska fungera väl och vara till gagn för svenska företag.

Tyvärr kan vi konstatera att den inte alltid fungerar så väl som man skulle kunna önska. Vi ser exempel på hur svenska industriföretag har

svårt att få tillgång till komponenter i andra medlemsländer till de marknadspriser som gäller där. De säljande företagen hänvisar i regel till dotterbolag, agenter eller återförsäljare i Sverige som tillämpar en högre prisnivå, enligt en så kallad Sverige- och Skandinavienprislista. Alltså, trots att vi har en gemensam marknad får svenska industriföretag betala mer för industriell utrustning.

Därmed önskar vi att riksdagen bör tillkännage till regeringen att ta initiativ till att Eurostat ska införa ett industrikomponentsprisindex för att kunna jämföra prisnivåer i olika länder på den gemensamma marknaden. Vi menar att de konkurrensackdelar som i dag drabbar Sverige i och med den högre prissättningen för komponenter som till exempel kompressorer, robotar, styrsystem, kullager och vad det nu må vara då skulle synliggöras. Därmed vill jag yrka bifall till reservation nr 11.

Anf. 8 LORENTZ TOVATT (MP):

Herr talman! Vi i Miljöpartiet är övertygade om att vi löser framtidens utmaningar genom internationellt samarbete. Internationell handel ökar möjligheten till global utveckling. Mer handel medför generellt fler investeringar, stärkt konkurrenskraft och bättre levnadsstandard för fler. Tekniköverföring mellan länder är också en nyckel för att möta klimatförändringarna och klara klimatmålen. Det är grunden för Miljöpartiets syn på handeln.

Jag är därför stolt över det arbete som regeringen gör för att Sverige ska betraktas som ett föredöme i världen vad gäller mänskliga rättigheter, jämställdhet och fredsarbete, men också vad gäller innovationskraft, hållbart företagande och grön omställning. Det är ett arbete som ger resultat och som gör Sverige till ett attraktivt land för investerare och företagare. Det arbetet ska vi fortsätta med.

Regeringens inriktning för den internationella handelspolitiken är att Sverige ska verka för en öppen, fri och rättvis handel. Det innebär att vi ska fortsätta arbeta för progressiva internationella handelsavtal och riva handelshinder och samtidigt stå upp för miljö, jämlikhet, jämställdhet, löntagarnas intressen och människors hälsa.

Som miljöpartist gläder det mig extra att hållbarhetsperspektivet genomsyrar handelspolitiken. Att Sverige ska ta en ledande roll i genomförandet av Agenda 2030 och att det i regeringens budgetproposition för 2018 framgår att handelspolitiken ska bidra till att målen i agendan uppnås är viktiga nationella mål för att säkerställa att vår handelspolitik bidrar till global hållbar utveckling.

En global marknad kräver ett globalt perspektiv där vi ser till helheten och hur vår bedrivna politik påverkar andra delar av världen både i dag och i framtiden. Frihandel får inte leda till sänkta ambitionsnivåer vad gäller miljö, hälsa eller djurskydd. Därför behöver den svenska handelspolitiken ha ett fokus på hållbara investeringar och multilaterala samarbeten som försvarar de värdena.

Sverige ska därför fortsätta arbetet för ett frihandelsavtal för gröna varor samt stå upp för de överenskomna principerna i WTO. Att regeringen och Sverige generellt är en stark röst för frihandel, rättvisa och samarbete är extra viktigt i en tid där protektionism växer sig stark. Miljöpartiet har alltid arbetat och kommer också att fortsätta att arbeta hårt för fortsatt fri syn på handel och att klimat och miljö ska vara en stor del av det.

Innan jag rundar av vill jag avsluta med att säga några ord om företagande. Vi har i de flesta branscher i Sverige en välfungerande konkurrens och ett gott företagsklimat. Om man tittar på de internationella mätningar som finns kommer Sverige oftast ut som ett av de länder som har ett av de bästa företagsklimaten i världen.

Det skapar goda förutsättningar för svenska företag att exportera och generellt en god konkurrenskraft för företagen. För att fortsätta den framgångsvågen behövs fortsatt goda förutsättningar för svensk konkurrenskraft och särskilt fokus på de små och medelstora företagen. Därför är det också glädjande att regeringen slår fast just de prioriteringarna i sin exportstrategi.

För att sammanfatta: Sverige ska fortsätta verka för en öppen, fri och rättvis handel. Multilaterala avtal ska eftersträvas, och Sverige ska vara ledande vad gäller hållbarhet, jämställdhet och mänskliga rättigheter i handelspolitiken. Med det yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet med undantag för punkt 8 där jag i stället yrkar bifall till reservation 14, och i övrigt yrkar jag avslag på alla andra reservationer.  
(Applåder)

Anf. 9 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Tack, Lorentz Tovatt! Ibland är det skönt att höra en miljöpartist som kan prata ganska förnuftigt om handel och frihandel. Handelspolitiken är ett område som sällan har varit föremål för tvist i Sverige. Vi har varit överens om ganska mycket. Det präglar väl kanske också den här debatten.

Jag noterar dock att Miljöpartiet och Lorentz Tovatt här talar om att hälsa och hälsofrämjande är en viktig aspekt med handel. Det är det. Då kommer jag in på en fråga som vi från Moderaterna har lyft upp. Det är EU:s förbud mot handel med svenskt snus. Vi anser att det är oförenligt med de principer som handelsunionen bygger på.

Vi anser att det inte finns några övertygande argument om att upprätthålla exportförbudet av handelspolitiska skäl. Tvärtom är argumenten för att öppna EU:s gränser för snuset långt mycket tyngre än de eventuella hälsorisker för konsumenten som kan anses vara vetenskapligt belagda.

Så länge det är tillåtet att tillverka och sälja svenskt snus till myndiga personer i Sverige anser vi att samma förutsättningar ska gälla i hela EU. Därför vill vi att riksdagen tillkännager för regeringen att EU:s förbud mot handel med svenskt snus är oförenligt med de principer som handelsunionen bygger på. Det är angeläget att regeringen tydliggör riksdagens ståndpunkt att avskaffa de långtgående handelshindren.

Min fråga till Lorentz Tovatt är: Varför kan inte ni i Miljöpartiet och regeringen ställa er bakom detta?

Anf. 10 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Tack, Hans Rothenberg, för frågan! Det är härligt att jag inte benämns som avgrundsvänster. Den samlade vänstern skulle jag kanske kunna tillstå mig tillhöra. Men det är härligt i alla fall!

Jag är lite osäker på exakt vilka förslag Hans Rothenberg syftar på. Hans Rothenberg får rätta mig om jag har fel, men vad jag har förstått har statsrådet Linde agerat för att minska handelshindren vad gäller det

svenska snuset. Det är i alla fall min uppfattning. Därför har jag förstått det som att det inte behövs något tillkännagivande i frågan.

Anf. 11 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Tidigare handelsministern Ewa Björling, som var moderat handelsminister i alliansregeringen, var en synnerligen aktiv minister i denna fråga. Hon ville lyfta fram och framför allt särskilja snusfrågan från hälsoperspektivet och det sociala perspektivet och i stället betrakta den som en handelsfråga.

Det är dessutom så att snuset i Sverige regleras i livsmedelslagen och inte i tobakslagen. Det visar också det svenska perspektivet; vi ser snuset som en lite speciell produkt. Den har också en nationell särart.

När Lorentz Tovatt talade här tidigare om hälsa som en viktig ingrediens i handelspolitiken hängde jag upp mig lite grann på detta. Tänk om en svensk produkt, som förvisso inte är någon hälsoprodukt – jag skulle inte själv ta den i min mun – skulle kunna hjälpa människor som i dag är beroende av rökta bak att bli kvitt detta beroende! Det skulle innebära att åtskilliga tiotals miljoner européer skulle kunna få ett längre liv och en bättre hälsa om det svenska snuset kunde göra entré på en bredare front inom EU.

Det finns många skäl till detta. Det finns hälsoskäl, men dessutom finns det rent principiella skäl, som jag anförde i mitt förra inlägg. Det är handelsskäl, för detta är en produkt som det inte borde finnas några hinder för.

Därför undrar jag: Varför driver inte Miljöpartiet, som är så hälsomedvetet, på handelsministern att driva denna fråga för Sveriges räkning och för den europeiska hälsans räkning?

Anf. 12 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Jag kan säga så mycket som att jag delvis delar Hans Rothenbergs syn. Som gammal snusare kan jag också känna sympati för den entusiasm som Hans Rothenberg visar för snuset.

Nu ska vi inte hamna alltför långt från ämnet, men jag är lite skeptisk till att det verkligen är belagt att det skulle anses att man kan få till stora hälsovinster vid en kraftfull export av snus. Jag vet inte om det funkar så enkelt att många av dem som i dag röker skulle gå över till snus. För mig, till exempel, funkade inte det. Jag gick fram och tillbaka i stället. Jag ska låta det vara osagt, men jag är lite skeptisk till det hela.

Återigen: Som jag har förstått det har statsrådet Linde agerat i denna riktning, och därför tycker jag att ett tillkännagivande känns onödigt i sammanhanget.

Anf. 13 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Handel mellan länder skapar välbefinnande och lyfter människor ur fattigdom. Handel mellan länder stärker demokratier och minskar risken för krig. Det finns otaliga exempel i historien som visar att länder som är öppna för handel också är förändringsbenägna och gärna tar till sig nya idéer. Länder som sluter sig för att skydda sin egen produktion eller som vill stänga ute människor och idéer går däremot en mörk tid till mötes.

Kina är ett bra exempel på detta. Kina hade under många hundra år ett teknologiskt försprång över resten av världen. Ända in på 1700-talet var Kina världens ekonomiska centrum. När europeiska köpmän kom till Kina

för att handla insåg de snart att de inte hade någonting att byta med. I stället fick de betala i guld och silver.

Sedan hände någonting. I väst ägde den industriella revolutionen rum, medan Kina stagnerade. Det är inte så enkelt att belägga, men det finns en hel del forskare som säger att detta antagligen berodde på att den traditionella kinesiska filosofin var för bakåtsträvande och konservativ i jämförelse med upplysningstiden under 1700-talet i Europa. Nya idéer fick fart i Europa, medan Kina i stället gick mot mer slutenhet och en avskärmning mot omvärlden.

Herr talman! Hur ser det ut med frihandel här i Sverige? Frihandel har en lång tradition i Sverige. Den tidigaste dokumentation jag har hittat är från 1250, då Birger Jarl slöt avtal med Lübeck om befrielse från tullar och avgifter. Sex år senare gjorde han samma sak med Hamburg.

År 1783 slöt Sverige ett frihandelsavtal med USA och blev den första neutrala nation som erkände den nya staten. Sedan rullade det på fram till andra världskriget. Efter kriget insåg alla att murar mellan länder måste nedmonteras för att säkra freden. Sedan rullade det på i ganska snabb takt. År 1950 skrev Sverige under frihandelsavtalet GATT. År 1960 gick vi med i Efta. År 1972 fick vi ett frihandelsavtal med EG, som i dag är EU. År 1992 slöt Sverige frihandelsavtal med Estland, Lettland och Litauen efter att de hade blivit befriade från det kommunistiska oket. År 1993 anslöt sig Sverige till EES-avtalet, och 1995 blev vi medlemmar i både EU och den nystartade organisationen WTO.

Eftersom Sverige är medlem i EU är vi också en del av världens största handelsområde. Fri handel mellan länderna inom EU är en grundprincip, och EU arbetar också för att avreglera världshandeln. Vi vet alla att både europeiska och internationella konsumenter och investerare har glädje av detta förenklade system – att kunna flytta människor, varor, tjänster och pengar fritt.

Herr talman! Centerpartiet och Alliansen anser att Sverige ska stå upp för frihandel, fortsätta att riva handelshinder och samtidigt värna konsumentskydd och miljö. Sveriges handel med omvärlden är grunden för en välmående ekonomi, för att vi ska ha jobben kvar och för att vi ska kunna ha den välfärd som vi önskar. Att vara frihandelsvän betyder inte att vi ska acceptera sänkta nivåer vad gäller hälsa, miljö, djurskydd och säkerhet. Frihandel går självklart att förena med dessa värden.

När vi menar att Sverige ska stå upp för frihandel innebär det att Sverige ska vara en aktiv röst i världen och i WTO och driva på för fler och mer omfattande frihandelsavtal eftersom det gynnar både Sverige och svenska företag. Det är därför oroväckande att det transatlantiska handels- och investeringsavtalet mellan EU och USA, som Hans Rothenberg tog upp, inte går framåt utan snarare backar. President Trumps hot om tullar på stål och aluminium kanske inte riskerar att i sig självt orsaka så stor skada, men det blir en tändande gnista som kan starta ett stort handelskrig i världen. Det vore förödande för alla, inklusive USA.

Däremot är det glädjande att vi i riksdagen i dag kommer att säga ja till avtalet om handel och ekonomi mellan EU och Kanada.

Centerpartiet och Alliansen ser med oro på protektionism. Både WTO, EU-kommissionen och OECD har visat att detta har ökat ända sedan finanskrisen 2008. Att USA väljer att frångå regelverket i WTO och mer eller mindre nonchalera organisationen är en politik som kommer att skada

världshandeln. Regeringen måste ta fram en strategi för att motverka protektionism i världen eftersom det kommer att drabba Sverige, ett litet exportberoende land, hårt.

Frihandel, marknadsekonomi, respekt för mänskliga rättigheter och demokrati är viktiga faktorer för en positiv ekonomisk utveckling. Svensk handelspolitik ska därför vara en tydlig röst för demokrati, mänskliga rättigheter, rättsstatens principer samt jämställdhet. Sverige bör föra in dessa värden i handelsavtal som sluts, och svenska företrädare på politisk nivå måste våga tala med diktaturers representanter om dessa frågor.

Att utveckla handeln med mindre välutvecklade ekonomier är ett redskap för utveckling. Genom att man handlar med utvecklingsländer växer deras ekonomier, och medborgare i dessa länder får större möjlighet att påverka sin egen framtid.

Herr talman! Handel och öppenhet skapar jobb och välbefinnande i Sverige och i andra länder. Världens länder växer tillsammans när frihandel river murar och låter människor, varor och tjänster korsa gränserna. Världen och Sverige behöver mer frihandel och färre murar. Något som skulle underlätta för handel är om man kan komma överens om standarder och regelverk. Det skulle få en större inverkan på svenska exportföretag än många av de lagändringar som riksdagen skulle kunna genomföra.

Förhandlingarna om EU:s framtida relation till Storbritannien borde ur svensk synpunkt leda till en soft brexit, som vi kallar det. Storbritannien är en viktig handelspartner till Sverige. Därför borde vi eftersträva att upprätthålla mesta möjliga frihandel mellan EU och Storbritannien och sträva efter minsta möjliga inslag av begränsande tullar, kvoter och andra handelshindrande moment.

Herr talman! Genom att man tar bort tullar och handelshinder kan även den gröna frihandeln med miljö- och klimatsmarta varor, tjänster och teknologier öka. Sverige bör därför verka för att ett grönt frihandelsavtal inrättas.

Dessutom måste det bli bättre samstämmighet i EU:s handelspolitik. Ofta lägger EU höga anti-dumpningstullar på förnybar energi och energiteknik, vilket blir kontraproduktivt. Sverige bör därför verka för att minska tull och andra handelshinder för miljövänlig energiteknik. Med en allt oroligare omvärld blir frågor om energisäkerhet också allt viktigare. Ökad frihandel inom energi och energiteknik är en förutsättning för att bli av med de europeiska ländernas beroende av rysk olja och gas.

Herr talman! Regeringen har i exportstrategin förbigått att se tjänster som en avgörande konkurrensfördel. Centerpartiet ser till exempel välfärdstjänster som en potentiell exportframgång. Därför borde regeringen stimulera exporten av svenska välfärdstjänster.

Svensk hälso- och sjukvård håller hög klass och kan bidra till att möta globala utmaningar inom hälsosektorn, exempelvis antibiotikaresistens, välfärdssjukdomar och krav på kostnadseffektiviseringar. Det skulle samtidigt ge sysselsättning, skatteintäkter och ett tillräckligt stort underlag för att göra nya medicinska landvinningar i svenska företag. Regeringen måste därför stimulera export av vårdtjänster så mycket som möjligt och undanröja exporthinder för just dessa tjänster.

Som en följd av olika valfrihetsreformer i Sverige finns det företag vars tjänster möter en stor efterfrågan utomlands. Ett problem som är övergripande för dessa företag är möjligheten att använda hemmamarknaden som

referens vid upphandlingar utomlands. De många politiska begränsningar som regeringen vill införa inom denna sektor begränsar möjligheterna att skapa resurser för exportsatsningar. Valfärdstjänster måste kunna ses som lika självklara exportmöjligheter som järnmalm och bilar.

Herr talman! Slutligen vill jag ta upp en exportnäring vars omsättning har ökat med nästan 200 procent sedan år 2000. Den omsätter 120 miljarder och är en verksamhet som inte kan flytta utomlands. Jag pratar om utländsk turism i Sverige. Detta är en exportnäring som av någon anledning ofta glöms bort, trots sin storlek. Som jämförelse kan man nämna att exporten av järn och stål uppgår till 51 miljarder, medan den utländska turismen är en exportnäring som alltså omsätter 120 miljarder.

Herr talman! Jag vill avsluta med att yrka bifall till reservation 1 och reservation 8 i detta betänkande.

(Applåder)

Anf. 14 HÅKAN SVENNELING (V):

Herr talman! Handelspolitiken har under det senaste året blivit allt intressantare. Den har rört sig från att vara en del av näringspolitiken till att i allt högre grad vara en del av ländernas utrikespolitik. Jag tror att det är bra om Sverige hänger på i denna utveckling och ser att de handelspolitiska beslut som vi fattar också får stora konsekvenser för vår utrikespolitik. Om den socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen vill ha en feministisk utrikespolitik måste man också ha en feministisk handelspolitik.

Tyvärr ser vi i dag en regering som inte har det. Detta är en regering som fokuserar mer på att till varje pris öka Sveriges export än på att säkerställa vår viktiga röst i världen. Resultatet blir en politik som inte hänger ihop, där den ena handen inte vet – eller kanske inte vill veta – vad den andra handen gör.

Världshandelsorganisationen står och stampar – länderna har inte lyckats komma överens. Dess multilaterala lösningar, som ger alla länder samma möjligheter, blir inte möjliga att uppnå. President Trump har med all tydlighet visat att han gör allt för att skjuta organisationen i sank. WTO är långt ifrån en perfekt organisation – den behöver reformeras och demokratiseras i grunden – men den är det bästa vi har för att jämna ut villkoren och skapa en rättvis handel mellan länderna i nord och länderna i syd.

Donald Trump har en helt annan agenda. Hans besked om att införa tullar på stål och aluminium är ett populistiskt försök till enkla lösningar på komplexa problem. Hos Trump finns en gammaldags stormaktsvurm. Han tror att han kan styra och ställa genom att sätta ”America first”.

Ska vi då vara oroliga i Sverige? Nej – de signaler som vi i Näringsutskottet har fått från stålproducenterna har varit lugnande. Sverige producerar mycket specialstål, vilket gör att vi lär få undantag för många produkter. Alternativt köper man våra produkter ändå och betalar tullen.

Grundproblemet kvarstår dock. Det produceras för mycket stål i världen, och det är inte bra för vårt klimat. Men om något ska stängas ned är det den smutsigaste produktionen som ska stängas först, oavsett var i världen den finns. Då måste vi ha styrmekanismer, till exempel färre utsläppsrätter i EU.

Risken finns ändå att stål från Asien nu i stället hamnar i Europa. Vi behöver därför som land och som en del av EU ta till motåtgärder. År 2002 försökte sig den dåvarande amerikanske presidenten George Bush på

samma konststycke som Trump. Han misslyckades dock fatalt och drog tillbaka sitt beslut. Detta berodde bland annat på de motåtgärder som EU tog till.

Det är därför bra att steg tas för att motåtgärder snabbt ska kunna komma på plats mot såväl USA som mot asiatiska produkter. Att vi svarar på andras idiotiska beslut gör oss inte till protektionister.

Hans Rothenberg har varit uppe i talarstolen ett par gånger. Jag tycker att han skruvar på historien. Rothenberg försöker lägga skulden för att TTIP försenades och sedan inte blev av på vänstern. Om jag minns historien rätt berodde det framför allt på att förhandlingarna drog ut på tiden. Amerikaner och européer lyckades inte komma överens om vad de egentligen ville. Det var inte de folkliga demonstrationerna som var sega vid förhandlingsbordet.

Jag tycker också att Hans Rothenberg måste respektera demokratin bättre, både i USA och i EU. I Europa har vi faktiskt system där vi tar tid på oss innan vi fattar beslut. Sverige är ett utmärkt exempel på detta – vi tar ibland mycket lång tid på oss och utreder saker väldigt länge innan vi kommer i mål. Men vi kommer till beslut.

I USA är det de amerikanska medborgarnas rätt att välja vilken president de vill ha. Trump må vara en osedvanligt dålig president, men det är fortfarande amerikanernas rätt att välja honom. Men vänster, Hans Rothenberg, är han absolut inte.

För två och ett halvt år sedan presenterade regeringen sin exportstrategi. Det var en strategi som framför allt tog sikte på Asien och Mellanöstern, då det var där man ansåg att företag hade svårast att komma in på marknader och navigera rätt. Samtidigt förutspådde man att det var i dessa länder som tillväxten skulle bli högst under de kommande åren.

Under åren har det dock visat sig att det är regeringen som saknar kompass och som själv har svårt att navigera i sina ansträngningar att främja svensk export. Demokrati och mänskliga rättigheter får stå tillbaka – här ska säljas prylar!

Kronan på verket är regeringens pågående arbete för att delta i världsmässan i Dubai år 2020. Vi talar här om emiratstaten Förenade Arabemiraten, vars prinsfamilj tillhör de rikaste i världen och vars ekonomiska boost bygger på en ohållbar oljeutvinning och utnyttjande av billig arbetskraft från fattiga länder, som får arbeta under vidriga förhållanden i öken-solen. Att Sverige dessutom exporterar vapen till Förenade Arabemiraten, trots att landet deltar i det glömda kriget i Jemen, gör att man undrar hur tillståndet är för den feministiska utrikespolitiken.

I veckan briserade en ny bomb. I Sveriges Radios program *Kaliber* avslöjades att statliga Luftfartsverket har ett omfattande samarbete med ett lokalt militärföretag om flygledning. Svenska statligt anställda har hjälpt till att sköta flygplatser som militärflyg från krigets Jemen har landat på. Man har stärkt Förenade Arabemiratens stridsförmåga och underlättat för dem att attackera civila i Jemen. Sverige har i praktiken blivit en part i kriget. Det är viktigt att regeringen tar detta avslöjande och dessa uppgifter på allvar och går till botten med vad som har skett.

Herr talman! I november reste Ann Lindes statssekreterare till Azerbajdzjan med en delegation svenska företagsledare. Detta trots att rappor-



ter om landet från Amnesty, Human Rights Watch och Transparency International är mörk läsning. De kritiserar fängslandet av politiska aktivister, bristen på oberoende medier, användandet av tortyr och korruptionen.

Det svenska företaget Bombardier har skakats av en rättsprocess angående misstänkt korruption i Azerbajdzjan, ett fall som ännu inte är avgjort. Även i Europarådet har delegationen från Azerbajdzjan anklagats för mutor och korruption. Ericsson, som var med på resan, har haft samröre med bolag som använts för penningtvätt. Trots detta väljer den svenska regeringen att resa dit. Man fortsätter att med precision välja ut oljestinna diktaturer som Förenade Arabemiraten och nu senast Azerbajdzjan.

Gör då regeringen bara fel i handelspolitiken? Nej, det finns också goda exempel där regeringen försöker gifta samman en positiv utveckling med handel, såsom handelsministrarnas besök i Palestina respektive Israel. Även om det finns gott om mörka moln på himlen är fungerande handel och export från Västbanken avgörande för en positiv utveckling i världens äldsta konfliktområde.

Genom Lissabonfördraget har makten över att förhandla handelsavtal flyttats från Sverige till EU. Vänsterpartiet är kritiskt till flera av de förhandlingar som EU nu genomför vad gäller både sätt och innehåll. Det är dålig insyn, och EU driver en linje som leder till att storföretag kommer att få större makt och möjlighet att stämma stater. Tjänstehandelsavtalet TISA riskerar att leda till fortsatt obalans i världen mellan rika stater i nord och fattigare stater i syd. Och i eftermiddag ska riksdagen rösta om CETA-avtalet i en omröstning som ser ut att gå i fel riktning, då Sverige säger ja till avtalets mest problematiska delar.

EU har tecknat omfattande handelsavtal om politiskt samarbete med flera auktoritära regimer såsom Marocko och Egypten. Under det svenska ordförandeskapet i EU inledde man förhandlingar om ett avtal med diktaturen i Syrien. Man inledde också förhandlingar med Libyen. Men inget land har man haft så djupgående och omfattande samarbete med som Israel, trots att landet fortsätter att kränka folkrätten och ignorera FN:s resolutioner.

EU förhandlar just nu ett handelsavtal med Marocko. När avtalet är på plats kommer det att bli det mest omfattande handelsavtal som EU någonsin haft med något land runt Medelhavet.

Vänsterpartiet anser att frågor om handel och ekonomiskt samarbete inte kan frikopplas från frågor om folkrätt och mänskliga rättigheter. Sverige bör som medlem i EU verka för att kommande handelsavtal ska villkoras med respekt för de mänskliga rättigheterna och folkrätten och stöd för Västsaharas rättigheter.

Herr talman! Jag noterade att när Åsa Eriksson tog upp frågan om livsmedelsexporten i ett replikskifte med Hans Rothenberg ansåg han att det var en liten fråga. Men några minuter senare hade Rothenberg inga problem med att ta upp exporten av *ett* livsmedel, snuset, i ett replikskifte med Lorentz Tovatt.

Det tillkännagivande som de borgerliga partierna har i dag tillsammans med Sverigedemokraterna om livsmedelsexport känns bara krystat. Förra året kom vi i riksdagen överens om en livsmedelsstrategi. Efter det har omfattande satsningar gjorts på livsmedelsexport på en nivå vi inte sett på mycket länge. Då kommer man fram till detta tillkännagivande. Det tycker jag bara är djupt beklagligt.

Jag vill för Vänsterpartiets del yrka bifall till vår reservation 5. Vi har fyra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 5.

Anf. 15 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Från början hade jag inte tänkt ta replik på Håkan Svenneling; sedan fick jag väldigt många anledningar att ta replik på Håkan Svenneling.

Låt oss börja med det sista, snuset. Det är en fråga som handlar om principer för både vad som ska kunna exporteras och vad som ska kunna handlas med inom Europeiska unionen. Det är en stor fråga. Det är en principiellt viktig fråga. Den kommer att beröra andra produkter som också har nationell särprägel. Den kommer också att beröra arbetstillfällen – att skapa nya och att ersätta gamla.

Det skulle vara intressant att höra Håkan Svenneling ta en diskussion med fackorganisationen på Swedish Match, där han säger: ”Nej, ni ska inte kunna expandera er verksamhet. Era jobb ska inte kunna bli fler. Ni ska inte kunna få fler kollegor.” Är det det Håkan Svenneling anser ska vara principen när det gäller hanteringen av snuset som handelsvara?

Jag kan inte undvika att komma in på TTIP- avtalet. Ni i Vänsterpartiet säger emellanåt att ni är för frihandel, men allt ert argumenterande och agerande landar i att det blir mindre av handel och mindre av överenskommelser. Ni sätter er på tvären så mycket som möjligt. Genom att förhålla, förhindra och fördröja och begära nya utredningar om än det ena, än det andra ser ni till att varenda förhandling om inte går i stå så fördröjs ordentligt.

Det var precis detta som hände i förhandlingarna om TTIP. Det kanske är svårt att förstå en lite komplicerad tankebanan, men att Vänstern satte sig på tvären när EU skulle förhandla med USA om TTIP och ägnade sig åt fördröjningsmekanismer innebar att det inte blev något avtal. Vi fick en ny president som inte tillhör vänstern – han tillhör knappt någonting. Han är inte begränsad av det handelsavtal som kunde ha blivit och har därmed möjlighet att blåsa igång ett handelskrig.

Ärligt talat, Håkan Svenneling! Känner inte du och dina partikompisar någon form av skuld i det här sammanhanget?

Anf. 16 HÅKAN SVENNELING (V) replik:

Herr talman! Jag måste ärligt säga att jag är lite förvånad över att Hans Rothenberg tar replik på mig när han ett antal talare före mig hade möjlighet att ta replik på en sverigedemokrat vid namn Josef Fransson, som är en av de fem ledamöter i Sveriges riksdag som har sagt att de tyckte att Donald Trump skulle vinna. Då tar inte Hans Rothenberg replik, utan det är mig han siktar in sig på. Han försöker genom en konstig tankekurva, ett konstigt tankeexperiment som han håller på med, säga att det är mitt fel att TTIP har fallit.

Jag tycker att TTIP har fallit av fel skäl, och det har jag sagt flera gånger i denna kammare. Jag tycker väldigt illa om Donald Trumps handelspolitik. Jag tycker att den är protektionistisk på ett sätt som jag inte tror är bra för vare sig USA, Sverige eller världen i stort.

Det jag invände mot med TTIP var inte att man ökade samverkan mellan EU och USA. Jag tycker i grunden att det är viktigt att värna den export

som Sverige har till USA och den import som vi har från USA. Jag hade absolut inte haft några problem med att få billigare Converse-skor genom att tullarna på skor hade minskat till EU och Sverige.

Men TTIP var någonting annat. Det vet Hans Rothenberg mycket väl, för det är en del i det som Hans Rothenberg tycker är viktigt med TTIP-avtalet. Han tycker att det är viktigt att storföretag ska kunna stämma stater, att man har den här domstolen som nu kallas ICS. Den har haft lite olika namn under resans gång, såsom ISDS. Det är det som blir så tydligt för mig – att Hans Rothenberg försöker få mig att framstå som protektionist när jag bara ifrågasätter sättet som Hans Rothenberg vill bedriva frihandel på.

Det är för mig två helt olika saker att vara emot frihandel och att vara emot vårt sätt att bedriva frihandel. Jag vill se en rättvis och fri handel där små länder och utvecklingsländer har samma möjligheter som väl industrialiserade länder i norr att bedriva handelspolitik. Det är en handelspolitik som skulle vara rättvis för hela världen.

Anf. 17 HANS ROTHENBERG (M) replik:

Herr talman! Att storföretag ska kunna stämma stater är ett argument som går som ett mantra genom alla förhandlingar mellan nationer och EU. Men konsekvensen av Vänsterns fullkomliga fixering vid att storföretag inte ska kunna stämma stater blir ju att små och medelstora företag får mindre möjligheter att handla. Det är konsekvensen av att TTIP-avtalet inte kunde slutas.

Det går igen i alla sammanhang och i varje frihandelsavtal – Sydkorea möjligen oräknat. Jag tog upp det i gårdagens debatt. Det var minsann ingen som satte upp sig på talarlistan och ville diskutera det frihandelsavtalet. Men i nästan alla sammanhang är Vänsterns taktik att fördröja, förhala, försinka och dra ut på det hela så att det inte blir några avtal kvar.

Jag vill påvisa att konsekvenserna av den metod som ni använder blir öppningar för att till exempel ha ett handelskrig om ståltullar. Europeiska unionen, eller gamla Europeiska gemenskapen, skapades utifrån att kol och stål inte skulle vara en begränsning för fredlig samvaro. Nu är det stål som man bråkar om. Jag tycker att det är tråkigt att Vänstern inte ser konsekvenserna av sitt agerande.

Jag räknar inte med att få något svar på vad Håkan Svenneling ska säga till fackklubben på Swedish Match. Förmodligen blir det ett intressant samtal.

Jag skulle däremot vilja höra vilka motåtgärder Håkan Svenneling tycker att EU ska vidta gentemot USA. Jag förordar ju att vi inte ska ha öga för öga och tand för tand utan ett balanserat förhållningssätt. Det lät som att Svenneling i det sammanhanget var lite mer militärisk.

Anf. 18 HÅKAN SVENNELING (V) replik:

Herr talman! Jag trodde inte riktigt att vi skulle landa i TTIP-diskussionen i dag. Det var inte de papperen jag tog med mig. Men det är intressant att jag och Hans Rothenberg alltid hamnar här när vi debatterar.

Det man ändå kan konstatera, Hans, är att USA är en av Sveriges viktigaste handelspartner – den största utanför Europa. Norge är störst. Många små och medelstora företag handlar redan i dag med USA, och det finns säkert möjlighet att öka den handeln ännu lite mer om man samverkar.

Men problemet är att ni har velat skjuta demokratin i sank genom det handelsavtal mellan EU och USA som ni varit på gång med. Det är därför jag har varit emot TTIP-avtalet. Jag har inte varit emot alla delar men stora delar som gäller tvistlösningsmekanismerna.

Hans Rothenberg hörde rätt när han uppfattade mig som lite mer positiv än jag uppfattar att han är när det gäller motåtgärderna från EU:s sida. Jag tror att det är en farlig väg att låta Donald Trump diktera villkoren hur som helst och aldrig ha en idé om vilka motåtgärder man ska vidta. För lite drygt 15 år sedan gjorde George Bush samma sak som Trump tänker sig nu. Då satte man in motåtgärder från EU:s sida, och det funkade.

Jag tycker att detta är ett bevis för att motåtgärder funkar. Det är därför bra att EU tar steg i riktning mot att vidta motåtgärder. Jag tror att detta är viktigt för att visa Trump att den politik han för får konsekvenser. Framför allt är jag orolig för de biflöden som kommer att komma från Asien och vilka konsekvenser de kommer att få för stålpriset i Europa och för svenska producenter.

Jag är däremot inte anhängare av en del åtgärder från europeiskt håll, inte bara från vänsterns sida. Fransoserna, till exempel, vill gärna ha mer protektionism och lägga tullar på allt som inte kommer från Frankrike. Det tror jag inte är rätt väg att gå för EU eller för Sverige.

Anf. 19 MARIA WEIMER (L):

Herr talman! Ett spöke går genom världen; det är protektionismens spöke. Experter från jordens alla hörn vittnar om samma sak: Det råder en ny tidsanda i handelspolitiken. De protektionistiska krafterna växer. Tullar och handelshinder blir vanligare. Politiker gillar att låtsas att nationer kan klara sig på egen hand, utan samarbete och utbyte med sina grannar. Inget kan vara mer fel. I handelspolitiken gäller samma motto som i säkerhetspolitiken: Ensam är inte stark – ensam är bara ensam. Vi behöver varandra för en framgångsrik och trygg värld.

Frihandelns stora framgångsvåg, som lett till att miljoner människor rest sig ur fattigdom, har nu mattats av något. Men det är inte bara protektionisterna som mobiliserar. Sedan president Trump började hota med stål-tullar har även frihandelsvännerna världen över mobiliserat. Vi i EU står enade i försvaret av WTO och den internationella handelsordningen. För att den globala handeln ska fungera behöver vi våra gemensamma regler.

För Liberalerna som stora frihandelsvänner är det därför oroväckande när USA blockerar utnämningen av nya domare till WTO. Utan gemensamma regler råder anarki i världshandeln, och det gynnar ingen.

Herr talman! När USA hotar med nya tullar står vi i EU enade. Vi försvarar rådande handelsregler. Vi har också märkt att fler nu vänder sig till oss i EU, sedan USA slog in på den mer handelsfientliga linjen. EU blir lite mer intressant som partner. Ett sådant exempel är EU:s förhandlingar med Mercosur, där fler framsteg börjat göras på sista tiden, sedan USA stängt sin dörr.

Men tyvärr har EU också en hel del att skämmas för. Det finns medlemsländer som är långt ifrån frihandelsvänner. EU har egna tullar och handelshinder för att skydda sin industri. Frankrikes president Macron inspirerar på många områden, men i höstas signalerade han att han ville bromsa EU:s pågående förhandlingar med Mercosur. Det är inget att vara stolt över.

Här behövs Sveriges röst. Vi behöver driva på för att riva fler handels hinder och bjuda motstånd när EU-länder försöker sätta käppar i hjulet. Vi ska vara en aktiv röst i världen och inom EU och WTO för att driva på för fler globala frihandelsavtal. Svensk handelspolitik ska vara en tydlig röst för demokrati, mänskliga rättigheter, rättsstatens principer och jämställdhet.

Herr talman! Vi tror att regeringen borde utveckla en strategi för att motverka protektionismen i världen. Den nya trenden måste motarbetas aktivt, tror vi. Vi behöver bygga starkare allianser med frihandelsvänner i Europa och resten av världen. Det finns ingen bättre tid att göra detta än nu.

Liberalerna välkomnar att det i den här frågan finns en samsyn över blockgränserna. Socialdemokraterna har en stabil frihandelsvänlig grund som gör att vår svenska röst i handelspolitiken har kunnat förbli stark även över regeringsskiften. Det ska vi vara stolta över.

Det finns däremot en del övrigt att önska när det gäller till exempel EU:s inre marknad och handel med tjänster. Här är regeringen tyvärr något motsträvig. Handel med tjänster är fortfarande ett starkt reglerat område i EU, och vi vet att vi hade kunnat vara 10 procent rikare om vi hade liberaliserat den marknaden.

Herr talman! För Sveriges del har globaliseringen varit en framgångs saga. Vi är ett öppet land som i århundraden tjänat på handel med andra. Som en liten ekonomi är vi beroende av kontakten med andra. För ensam är inte stark – ensam är bara ensam.

Jag yrkar bifall till reservation 1 under punkt 1 och reservation 9 under punkt 4.

(Applåder)

Anf. 20 PENILLA GUNTHER (KD):

Herr talman! När man är sista talare i en debatt ställer det på något sätt krav på att man ska tillföra något nytt. Då gäller det att lyssna in sina kollegor innan och inte bara lita till sitt på förhand skrivna anförande. Det gäller att hitta de nya punkterna i det aktuella ämnet. Därför tänker inte jag beröra ståltullar, gemensamma standarder eller vikten av olika delar i exportstrategin så mycket utan bara ta upp en väldigt viktig fråga.

I dag sluts många av Sveriges handelsavtal via EU, och även andra delar av EU:s politik påverkar förändringar i den internationella handeln. Därför är det otroligt viktigt att Sverige driver på för en rättvis handelspolitik även på EU-nivå.

De nya universella hållbarhetsmålen är ambitiösa och omfattande. För att vi ska nå dem krävs en rad förändringar. En mer rättvis världshandel är en viktig del av detta. En handel som lyfter odlare och anställda ur fattigdom så att de själva ges möjligheter att investera i åtgärder för att skydda sin närmiljö, hantera konsekvenser av klimatförändringar och även minska sin egen klimatpåverkan är naturligtvis oerhört viktigt.

Alliansen har i sin gemensamma motion bland annat skrivit att svensk handelspolitik ska vara en tydlig röst för demokrati, mänskliga rättigheter, rättsstatens principer och jämställdhet. Man kan naturligtvis fråga sig hur detta sköts.

Trots alla positiva initiativ som involverar företag, till exempel FN:s Global Compact, går utvecklingen i världen generellt alldeles för långsamt. Svenska företag ska, anser vi kristdemokrater, uppmuntras att vara föredömen, inte bara här i vårt eget land, där vi har en reglering och en lagstiftning som hjälper till. De värdena måste också föras ut utomlands. Det gäller affärsetik, arbetsvillkor, miljöhänsyn och socialt ansvarstagande. Genom handel som föregår med gott exempel öppnas förutsättningarna för ökad hänsyn till just mänskliga rättigheter och goda villkor.

Herr talman! För inte särskilt länge sedan gavs Statskontoret i uppdrag av regeringen att undersöka om det finns påtagliga brister i svensk lagstiftning i förhållande till FN:s principer, samt om det finns brister vad gäller möjligheterna att gottgöra företagsrelaterade övergrepp mot de mänskliga rättigheterna.

I den nya rapporten, som kom alldeles nyligen, säger man att ”företag som juridiska personer inte är straffrättsliga subjekt, och vår analys visar att regler om företagsbot har begränsad effekt i praktiken. Fysiska personer verksamma i företag kan ofta undkomma ansvar eftersom det är relativt svårt att bevisa att en fysisk person i ledande position eller styrelse individuellt begått ett brott”. Eftersom det saknas jurisdiktion för svenska domstolar att pröva de flesta företagsrelaterade människorättskränkningar som äger rum utomlands lämnas många av dem utan uppföljning.

Vidare skriver Statskontoret: ”En allvarlig brist är att bolagsrätten inte alls kräver att företag beaktar de mänskliga rättigheterna. En följdkonsekvens av detta är att mänskliga rättigheter blir sekundärt intresse efter vinstintresset, att det inte är obligatoriskt för företag att implementera mänskliga rättigheter, att implementeringen blir subjektiv och i mån av resurser och vilja.” Om man ska ta det som Statskontoret har kommit fram till på allvar framstår det som extra märkligt att både Agenda 2030 och regeringen betonar näringslivets roll som aktör och samarbetspartner för en hållbar global utveckling. Varför ställer man då vid sina så kallade främjanderesor inte krav på att alla företag som ska få följa med också arbetar med mänskliga rättigheter?

Herr talman! Jag värnar svensk försvarsindustri. Bara häromdagen hade jag interpellationsdebatt med försvarsministern om svensk försvarsindustri.

En informationsdirektör i ett av de större svenska bolagen i försvarsnära industri sa i en radiointervju: Frågan om mänskliga rättigheter lämnar vi med varm hand över åt andra att teoretisera kring. Våra ställningstaganden är industriella.

Då frågade reportern uppföljande: Ni tittar alltså inte på några andra etiska och moraliska parametrar? Förstår jag dig rätt då?

Företagsrepresentanten svarade: Varför skulle vi göra det?

Då blev jag bekymrad. I den här riksdagen har vi ändå vissa principer. Vi har värderingar – vi kan kalla dem svenska värderingar eller grundläggande värderingar för att samhället i stort ska fungera. Ska vi föra ut svensk industris produkter på export måste vi också kunna diskutera vilka företag som har den värdegrund vi säger oss stå för. Då måste man ställa likadana krav på alla företag, oavsett verksamhet och oavsett vilka länder främjanderesorna går till.

För knappt två år sedan kom det en rapport från Business Sweden som hette *Nytt läge för svenska affärer i Iran*. Iran är ett land som man kan ha många åsikter om när det gäller just mänskliga rättigheter. Det finns också många kontakter mellan Sverige och Kina. Goda relationer affärsmässigt är absolut viktigt – jag har själv talat på China–Sweden Business Forum – men det finns en problematik där de mänskliga rättigheterna inte får glömmas. Vi får inte vika oss och inte våga tala om de här frågorna.

Herr talman! Handel är bättre än krig. Det var grunden för kol- och stålunionen, det som nu är Europeiska unionen. Men vi får aldrig glömma bort vilka värderingar som handel och export måste vila på, nämligen respekten för människovärdet.

Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 12 och 17.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 11.)

## § 7 Luftfart

*Luftfart*

Trafikutskottets betänkande 2017/18:TU10

Luftfart

föredrogs.

Anf. 21 RIKARD LARSSON (S):

Herr talman! I denna debatt om trafikutskottets luftfartsbetänkande, TU10, tänkte jag ta upp ett par punkter som är viktiga för oss socialdemokrater. Jag skulle dock vilja börja med att ge lite beröm åt den borgerliga oppositionen. Det handlar om det goda och konstruktiva arbetet i samband med att utskottet behandlade motionsyrkandet om fjärrstyrd flygledning. Ledamöterna från de andra partierna får naturligtvis tala för sig själva, men jag tror ändå att jag åtminstone är i närheten av sanningen när jag säger att utskottet samfällt känner en viss oro för hur införandet av fjärrstyrd flygledning på flygplatserna i Sverige går till och hur det hanteras av olika parter.

Utskottet gör inget tillkännagivande i frågan, men jag tycker ändå att utskottet gör en viktig markering i utlåtandet. Vi säger där att vi med tillfredsställelse noterar att regeringen avser att ta ett initiativ i frågan och kommer att uppdra åt Luftfartsverket att utreda konsekvenserna av införandet. Det är bra, för i grunden handlar utvecklingen med fjärrstyrd flygledning om något som är positivt, en teknik som vi har utvecklat i Sverige och som kan innebära att hårt ekonomiskt pressade mindre flygplatser kan få lite ekonomiska lättnader om man hanterar frågan på rätt sätt. Det innebär också att små flygplatser kan hållas öppna en större del av dygnet eftersom de kan fjärrstyras från en annan plats.

I grunden är tekniken intressant, bra och viktig för Sverige. Men den information vi i utskottet har inhämtat vid olika tillfällen inger en oro. Mot den bakgrunden kommer regeringens uppdrag till Luftfartsverket väldigt lägligt. I utskottet har vi frågor om säkerhet, systempåverkan och ekonomiska konsekvenser som tyvärr inte besvaras så tydligt som det skulle behövas, trots att alla berörda parter var med på utskottets utfrågning.

För mig personligen, och säkert för många fler, är en extra dimension i det hela att det ska till utomordentligt goda argument för att jag ska känna mig bekväm med att Swedavia centraliserar flygledningen till Stockholmsområdet. Det ska vara väldigt bra argument, och de argumenten har vi inte riktigt sett.

Utskottet understryker i betänkandet också vikten av en transparent process där alla berörda – flygplatsernas brukare och personal – får insyn i det arbete som Luftfartsverket och Swedavia bedriver och har möjlighet att komma med synpunkter. Jag tror att det är avgörande för framtiden för fjärrstyrd flygledning i Sverige att Luftfartsverket tar till sig den kritik som har funnits och finns.

Detta var berömmet till den borgerliga oppositionen, som gick med på att vara konstruktiv i de här delarna. Nu är det slut på berömmet, och så övergår jag till de andra delar som jag tycker är viktiga.

Nästa punkt är kopplad till de senaste veckornas och månadernas debatt om huruvida vi kan flyga mer i framtiden eller inte. Det är en bra och välkommen debatt. Först av allt måste man inse att det finns problem när det gäller klimatet och flyget.

De ambitioner som denna regering har när det gäller miljöarbete och klimatarbete tror jag att vi är rätt brett överens om. Inte minst vittnar den klimatlag som riksdagen har fattat beslut om om att de allra flesta partier ser klimatfrågan och hoten från utsläppen som en stor framtidsfråga.

Även om flygets utsläpp ligger utanför den målsättning som vi har antagit gällande en 70-procentig reduktion av utsläppen från transportsektorn till 2030 kan inte flyget undantas från det arbete som behöver bedrivas för att man ska minska utsläppen.

Då är det klart att många ställer sig frågan och ställer frågan till oss politiker: Kan vi då fortsätta att öka vårt flygande? Kan vi flyga på semesterresor och på affärsresor, inrikes och utrikes, precis som vi har gjort innan?

För att vi ska få reda på svaret på den frågan tror jag att vi måste se de olika trafikslagen i ett sammanhang. Vi måste fundera över vårt sätt att flyga i dag. Vi måste fundera på hur andra trafikslag kan ta över vissa delar där vi i dag använder flyg. Vi och denna regering har föreslagit att Sverige ska börja bygga nya stambanor för höghastighetståg. Det är ett sätt att växla över flygresor till miljövänliga järnvägsresor. Regeringen har föreslagit, och riksdagen har fattat beslut om, att vi ska införa en flygskatt. Det är ett annat sätt att hantera frågan. Det handlar nämligen också om att man måste ta konsekvenserna om man smutsar ned, och man måste betala för det.

Den tredje fråga som regeringen har tagit initiativ till handlar om att tillsätta en utredning angående bibränsle inom flyg. Kan vi ställa om flyget så att vi i högre grad flyger på miljövänligt bränsle?

Detta är tre initiativ som jag tror är viktiga för framtiden, när vi ställer oss frågan: Kan vi fortsätta att flyga?

Om inte omställningen till bibränsle lyckas kommer flygets andel av utsläppen i trafiksektorn att bli än större.

Nordea pekar i en rapport på att SAS är det företag av svenska börsnoterade storföretag som ökar sina utsläpp mest. Det måste man kunna se. Det måste man kunna ta till sig. Här kommer min kritik mot den borgerliga



sidan. När vi diskuterar och argumenterar för flygandet eller för att begränsa flygandet är det en del borgerliga partier som inte ens kan erkänna att flyget innebär ett miljöproblem. Det har en stor del av flyglobbyn också lite problem med. Det blir naturligtvis jättesvårt att motivera människor att begränsa sitt flygande eller att ta konsekvenserna av sitt flygande om man inte ens tycker att det är ett problem för miljön. Därför tror jag att det första de borgerliga borde göra är att fundera över sin flygpolitik utifrån ett miljöpolitiskt perspektiv.

Det finns två andra frågor som jag skulle vilja ta upp. Den ena handlar om att regeringen i fjor lanserade en flygstrategi. I den flygstrategin finns det ett antal områden som är viktiga för flygets utveckling i Sverige. Det finns ett område som jag vet att regeringen prioriterar väldigt högt och där vi från Socialdemokraterna driver på hårt inom alla områden inom transportsektorn och arbetsmarknaden i övrigt. Det gäller de sociala villkoren. Tyvärr skulle jag säga att det också är det område som är svårast att arbeta med.

När man nu ser att flygbolag som SAS flyttar verksamhet i syfte att skapa bättre ekonomiska villkor för bolaget är det klart att det oroar. När jag ser att Norwegian som ett argument mot flygskatt säger att konsumenterna har vant sig vid att flyga till låga priser är det klart att det oroar. Vi måste vara beredda att betala priset för vad flyg kostar både när det gäller de anställdas villkor och när det gäller den miljöförstöring som flyget leder till.

Många av dessa frågor ligger på EU-nivå. Det skulle vara bra om riksdagen vid varje tillfälle sänder signalen till de andra EU-länderna att Sveriges riksdag ser frågan om rättvisa konkurrensvillkor och socialt ansvarstagande som grundläggande för ett fungerande EU.

Nu har jag gått över min talartid med ett par sekunder, men jag vill till slut ändå nämna den andra frågan. Om vi hade stått här för ett år sedan hade den förmodligen varit en av de heta frågorna i debatten – den handlar om den ekonomiska situationen för de regionala flygplatserna. Då befann vi oss i en väldigt ansträngd situation, där EU-kommissionen granskade enskilda flygplatser och ifrågasatte det statliga stöd som vi ger till dem.

Nu har det lättat. Nu har det lättat på det sättet att EU faktiskt erkänner att det kan finnas behov av att nationella parlament och kommuner stöder viktig transportinfrastruktur med offentliga medel. Det är väldigt glädjande. Det innebär också att regeringen kan skjuta till nya pengar, vilket man nu gör, för att underlätta för dessa flygplatser.

I den frågan har vi olika åsikter i utskottet. Alliansen är emot dessa extrapengar. Därför vill jag avslutningsvis passa på att också yrka bifall till reservation 1, som gäller motiveringen just avseende de regionala flygplatserna. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet i de delar vi inte har en reservation.

(Applåder)

I detta anförande instämde Pia Nilsson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 22 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! I dag hanterar vi trafikutskottets betänkande om luftfart. Jag kommer av tidsskäl inte att hinna gå igenom alla delar i betänkandet,

men jag tänker ta upp några av de förslag som finns. Det gäller bland annat förslaget till tillkännagivande om att man bör prioritera arbetet med Single European Sky. Jag kommer att återkomma till de delarna mer. Det handlar också om regionala flygplatsers betydelse samt om flygtrafiklednings-tjänsten.

Men låt mig börja i en helt annan ände! Jag ska tala om vikten av bra luftfartspolitik för ett litet exportberoende land, som är glest befolkat och som befinner sig i Europas utkant – det är så man måste förstå luftfartspolitiken i ett land som Sverige. Det är helt avgörande med bra flygförbindelser inom landet och utom landet för att vi ska ha kvar konkurrenskraft i vårt land. Det handlar om jobb och tillväxt. Utan ett fungerande inrikesflyg kan inte hela Sverige leva, utvecklas och bidra.

Moderaterna och Alliansen är därför flygets främsta försvarare utifrån de utgångspunkterna. Vi ser inte flyget eller resandet med flyget som det stora problemet, som regeringen gör. Det är inte människors resande som är problemet. Det är flygets utsläpp som är problemet och som ska bekämpas. Vi ska inte i denna kammare bekämpa människors resande, för det är absolut nödvändigt för ett land som Sverige. Jag tycker att det är synd att Socialdemokraternas företrädare inte ser nödvändigheten av detta – det vill jag bara säga.

Det sannolikt mest dåliga beslutet för flyget i svensk historia är den flygskatt som denna regering inför. Det är det enskilt sämsta beslutet, och det vittnar alla delar av flyget om. Det är mycket synd att detta görs. Det går inte att vara för att hela Sverige ska leva, utvecklas och kunna bidra och samtidigt säga att man är emot att människor transporterar sig med flyget. Det är nödvändigt i ett land som Sverige.

Ska vi klara av den globala konkurrensen måste vi ha bra flygförbindelser från framför allt Arlanda till resten av världen. Det handlar om att ha många bra direktdestinationer. Detta handlar i slutändan om att huvudkontor för de stora företagen ska finnas kvar i Sverige. Då måste resandet till andra länder fungera. Men det är minst lika viktigt med inrikesflygets möjligheter när det gäller att ha huvudkontor lokalt ute i regionerna i Sverige. Då måste man ha bra flygförbindelser till Stockholm Arlanda och sedan vidare ut i världen.

Ibland möter jag människor på olika företag. Man ser kanske inte alltid detta på golvet i alla företag. Man tänker att det bara är vd och ägare som reser en massa. Men det är just det som är problemet. Om ägare, vd och andra inte kan få det att fungera är risken att man flyttar företagen till storstadsregioner och i allra sämsta fall långt bort från detta land. Då försvinner också de andra arbetstillfällena. Just därför är det viktigt att se helheten i detta.

Jag vill säga att jag yrkar bifall till utskottets förslag i denna del, herr talman.

Låt mig gå till nästa del. I december 2017, precis före jul, riktade Sveriges riksdag ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna.

Därför säger vi i den föreliggande texten att utskottet inte ser någon anledning till ytterligare ett tillkännagivande. Det innebär inte att vi inte står kvar vid uppfattningen, utan vi förutsätter att regeringen återkommer med en positiv behandling av de motioner som ligger grund för detta.

Vi måste hitta en modell som garanterar fortlevnaden av de regionala flygplatserna. Det handlar om att ha ett fungerande blodomlopp i vårt land. Det handlar, som jag sa, om företagens möjligheter att faktiskt finnas i alla delar av vårt land och kunna fortsätta att utvecklas på de orter där man har påbörjat verksamheten.

Herr talman! Jag uppfattar Socialdemokraterna som ett parti som åtminstone historiskt har värnat svensk industri och basindustri och som sett vikten av att företag ska kunna finnas i hela landet. När man nu bedriver en sådan här omvänd regionalpolitik, där man beskattar avstånden, försvårar och i slutändan omöjliggör man att företagen ska kunna fortsätta att utvecklas på de orter där de finns i dag.

Riksdagsmajoritetens förhoppning med det tillkännagivande vi riktade före jul är att regeringen jobbar skyndsamt med det som en majoritet i den här kammaren faktiskt vill.

Herr talman! Så kommer vi till förslaget från trafikutskottet. Där riktar vi i dag ett tillkännagivande till regeringen. Det handlar om att man ska prioritera arbetet med Single European Sky. Det kan för många vara ett tekniskt begrepp där det är svårt att förstå vad vi avser, men jag ska försöka förenkla det.

Nationsgränserna ställer till det för flyget i Europa och innebär att flygvägarna inte är raka mellan två punkter, utan man har väldigt mycket för sig däruppe i luften som inte är en rak flygväg. Det man har sett på Europanivå är att man med ett ökat samarbete kan korta ned flygvägarna och avstånden och därigenom minska utsläppen med 10–12 procent.

En majoritet av trafikutskottet föreslår att detta arbete påskyndas och att Sveriges regering leder det arbetet och tar ett nytt initiativ för att se till att det kommer framåt.

Om man på allvar vill prata miljöpolitik har det inte kommit ett enda förslag från Socialdemokraterna och Miljöpartiet som är i närheten av att minska utsläppen så pass mycket som Single European Sky skulle kunna göra. Därför är det, herr talman, mycket märkligt att det är just de partier som säger sig värna miljön som inte vill påskynda det här arbetet.

Detta tycker jag är beklämmande, men en majoritet av Sveriges riksdag riktar förhoppningsvis senare i dag ett tillkännagivande till regeringen om att påskynda detta arbete, som på riktigt kan påverka och minska utsläppen. Flygskatten kommer sannolikt inte att bidra till några minskade utsläpp över huvud taget. Däremot kommer den tyvärr att leda till en massa andra dåliga konsekvenser.

Jag yrkar bifall till detta förslag i betänkandet.

När det gäller trafikutskottets text om flygtrafikledningstjänsten vill jag bara instämma med det som Rikard Larsson från Socialdemokraterna nämnde, och det är att vi har haft ett mycket gott samarbete mellan samtliga partier för att få detta till stånd.

Det har blivit en bra text, och efter det arbete som har skett i utskottet tror jag att alla partier delar den oro som lyftes in och som också Rikard Larsson tog upp i sitt anförande. De flesta av oss är nog i grunden rätt positiva till tekniken, rätt använd. Men man bör också lyssna in all den oro som finns och de risker som det kan medföra.

Det har som sagt varit ett gott samarbete mellan partierna, och i detta vill jag, omvänt, berömma motparten Rikard Larsson.

Låt oss prata om vad det här handlar om. Vi noterar från utskottets sida att regeringen avser att ge Luftfartsverket i uppdrag att utreda frågan om konsekvenserna för det statliga basutbudet om man inför flygledning på distans. Det är i grund och botten bra, och jag tror ingen är däremot. Det är bra att regeringen vill göra detta.

Det som vi från trafikutskottets sida vill framhålla, och som regeringen förhoppningsvis lyssnar på eftersom vi i dag har en helt enig riksdag i detta, är att man också involverar fler parter. Enligt vår uppfattning ska Luftfartsverket ta hjälp av andra berörda myndigheter, exempelvis Transportstyrelsen och Försvarsmakten, men också se till att även de som är anställda, brukare och så vidare får vara med i den här processen. Det har lyfts fram en hel del oro över hur processen så här långt har fungerat.

Vad det handlar om är att om man inför ett sådant här tekniskskifte måste man ha med sig dem som jobbar som flygledare i tornen, och man måste ha med sig dem som kör flygplanen, det vill säga piloterna. Jag tror att väljarna i Sverige, dem som vi har i uppdrag att säkerställa flygsäkerheten åt, förväntar sig att vi tar den här typen av frågeställningar på mycket stort allvar.

Jag vill avsluta positivt och säga att det är mycket gott att vi har kunnat ha ett bra samarbete i dessa frågor!  
(Applåder)

I detta anförande instämde Boriana Åberg (M).

Anf. 23 RIKARD LARSSON (S) replik:

Herr talman! Egentligen hade jag inte behövt begära replik. Jag tror nämligen att det för alla som lyssnar på den här debatten blir väldigt tydligt att för Moderaterna, som jag förmodar är det parti inom Alliansen som aspirerar på statsministerposten och ett väldigt stort inflytande om man vinner valet, är låga skatter viktigare än allt.

Den enda prioritering Moderaterna har i alla sammanhang är låga skatter. Låga skatter är viktigare än vårt ansvar för miljön och klimatet. Jag tror att det är viktigt för alla som lyssnar på även den här typen av debatter att ha som ett tydligt ingångsvärde att oavsett fråga och oavsett diskussion: Är det någonting som man skulle kunna satsa mer på genom att höja skatterna eller där skatter kan ha styrande effekter, så är Moderaterna emot. Allting är man emot.

Jag har länge känt att Moderaterna har utvecklats och glidit över till att bli ett nyliberalt parti. Men i flygfrågorna och i synnerhet när jag lyssnar på Edward Riedl känner jag att nej, det är de nog inte. De är ett oerhört konservativt parti. De vill ha det som det alltid har varit, med alla de problem som vi alltid har haft.

Vår flygpolitik bygger på att vi samtidigt som vi tar ansvar för tillgängligheten i Sverige och samtidigt som vi tar ansvar för att regioner även i fortsättningen ska kunna ha bra förutsättningar att utvecklas också tar ansvar för framtiden och för miljö- och klimatfrågorna. Det gör inte Moderaterna.

När det gäller det tillkännagivande som ni tog upp som handlar om Single European Sky vet Edward Riedl att det arbetet är i full gång på

departementet. Det har högsta prioritet, så det är egentligen en icke-fråga man tar fram.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Edward Riedl: Varför ska andra betala för flygets miljöutsläpp?

Prot. 2017/18:89

22 mars

-----

*Luftfart*

Anf. 24 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Det är bra med den här typen av debatter i Sveriges riksdag, för nu blir det tydligt att det som en del har trott, att det är Miljöpartiet som har fört Socialdemokraterna framför sig till en massa beslut om höjda skatter på avstånd, i själva verket är någonting som Socialdemokraterna i mycket står bakom.

Låt mig säga detta: Vill man ha högre bensinskatt, då finns Socialdemokraterna. Vill man ha högre dieselskatt, då finns Socialdemokraterna. Vill man ha kilometerskatt och flygskatt, då finns Socialdemokraterna som ett alternativ. Vill man ha högre skatter på avstånd och straffa ut svensk landsbygd, då är Socialdemokraterna ett fantastiskt bra alternativ.

Om man inte tycker det och i stället vill att hela Sverige ska leva och att alla ska ha goda möjligheter finns det andra partier. Det hoppas jag blir tydligt för väljarna.

Låt oss tala om flygskatten. Regeringens egen utredning visar att flygskatten kommer att påverka miljöutsläppen endast marginellt. Låt mig ställa en fråga till Rikard Larsson: På vilket sätt och hur mycket kommer utsläppen från flyget att minska med er flygskatt? Hur mycket kommer utsläppen att minska med kortare flygvägar i Europa?

Jag skulle vilja, herr talman, att Rikard Larsson svarar på de frågorna. Då kommer det att bli tydligt att det bara är tomma ord om miljöpolitiken. Vad man egentligen vill är att skatta sönder svensk landsbygd, inte att förbättra miljön. Det är tråkigt.

Rikard Larsson har nu möjlighet att svara på frågorna. Låt mig bara säga följande. Rikard Larsson nämnde Nordea. Det är ett stort företag som nu har lämnat landet till följd av er politik. Det var intressant att Rikard Larsson nämnde Nordea som exempel i det tidigare anförandet.

Anf. 25 RIKARD LARSSON (S) replik:

Herr talman! Det är inte antingen eller, utan det är både och.

Om man på allvar vill ta ansvar för miljön och för framtiden, vilket det blir mer och mer uppenbart att Moderaterna inte vill, måste man göra mer än en sak. Vi måste både införa biobränslen och se över hur vi flyger.

Moderaterna stod valåret 2014 och gjorde ett stort nummer av att man ville bygga höghastighetsjärnvägar i Sverige. Med anledning av detta tillsattes en utredning, men man hade inte ens modet eller orken att vänta på att utredningen skulle komma fram med ett förslag innan man sa att man inte ville.

Moderaterna har inga som helst förslag när det gäller miljöpolitiken. Vi vill att hela landet ska leva, och därför gör vi insatser i flygstrategin. Vi har tillsatt ett Arlandaråd, och vi har gett mer pengar till de regionala flygplatserna. Flyget ökar faktiskt. Ibland när man lyssnar på Edward Riedl får man uppfattningen att flyget minskar, men tvärtom ökar det.

Men om man vill att hela landet ska leva måste man också på allvar ta ansvar för framtidsfrågorna. Då måste man också försöka förstå att det som

hotar vårt sätt att leva i den här delen av världen är om vi inte klarar av klimatutmaningarna.

När vi sitter i denna riksdag och fattar beslut om klimatlagen trycker Edward Riedl på ja-knappen och säger att klimatet är bra. Varenda gång vi kommer till konkreta åtgärder trycker Edward Riedl på nej-knappen. När ska Moderaterna skaffa sig en miljöpolitik?  
(Applåder)

Anf. 26 EDWARD RIEDL (M) replik:

Herr talman! Den som har lyssnat noterade att jag ställde en fråga till Rikard Larsson om hur mycket utsläppen minskar med den flygskatt som nu införs. Jag noterar, som jag hoppas att ni andra också gör, att det svaret uteblir. Det är av det enkla skälet att regeringen själv konstaterar att flygskatten ger marginella effekter för miljön.

I fråga om Single European Sky, kortare flygvägar, har vi möjlighet att minska flygets utsläpp med 10–12 procent. Det är bra miljöpolitik, och det gör skillnad på riktigt.

Jag vet att regeringen till viss del jobbar med den frågan, men det finns en majoritet i Sveriges riksdag som säger att det arbetet måste prioriteras ännu mer. Det motsätter ni er. Det är bara att läsa i handlingarna. Ni motsätter er att öka tempot på det som på allvar kan förändra och minska flygets utsläpp. Det är ni inte med på.

Ni står här och pratar om miljöpolitik, men i själva verket har den flygskatt ni föreslår ingen som helst effekt mer än att den slår mot alla delar utanför Stockholm i Sverige. Det är det enda flygskatten åstadkommer. Att stå och försvara den med de små marginella miljöeffekter den möjligen kan innebära är tråkigt.

Herr talman! Vi vill från vår sida bekämpa utsläppen. Vi vill inte bekämpa människors resande. Det är Socialdemokraterna som står för den politiken. De tycker att problemet är att människor reser och att människor har ett behov av att resa. Det är därför ni lägger skatt på skatt på resande. Det är det enda svaret från Socialdemokraterna. Vilken fråga det än är; höjda skatter är svaret på allt. Det kan inte vara det, Rikard Larsson. Enda svaret kan inte vara höjda skatter. Det finns andra sätt att åstadkomma betydligt bättre effekt än just höjda skatter.

(Applåder)

(forts. § 9.)

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 13.54 på förslag av talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 14.00, då frågestunden skulle börja.

### **Återupptaget sammanträde**

Sammanträdet återupptogs kl. 14.00.

Anf. 27 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag hälsar statsråden välkomna. Frågor besvaras i dag av närings- och innovationsminister Mikael Damberg, försvarsminister Peter Hultqvist, statsrådet Peter Eriksson och statsrådet Heléne Fritzon.

En fråga ska vara av övergripande och allmänpolitiskt slag eller avse ett ämne som faller inom statsrådets ansvarsområde och rör dennes tjänsteutövning. Närings- och innovationsminister Mikael Damberg besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt eget ansvarsområde.

*Brottslighetens konsekvenser för företagsklimatet*

Anf. 28 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Jag riktar min fråga till näringsminister Mikael Damberg.

Allt fler företag har problem med olika former av kriminalitet. Enligt en rapport från Världsbanken är kriminalitet det femte högst rankade hindret som hämmar företagsklimatet i Sverige. I en internationell jämförelse sticker Sverige ut rejält. Här uppger nästan tre gånger fler företagare än i jämförbara länder att kriminalitet är ett hinder för företagande.

Vad är det som gör Sverige så speciellt i detta avseende? Kan det vara att regeringen ärvde en dålig migrationspolitik? Varför sticker Sverige ut? Hur jobbar regeringen med att adressera detta problem?

Anf. 29 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är en viktig fråga. Konkurrens på den svenska arbetsmarknaden ska ske på lika villkor. När organiserad brottslighet griper tag i företagsamhet blir det ofta konkurrens på olika villkor. Man undviker att betala skatt och rundar regler och konkurrerar därmed inte på lika villkor. Vi har också fått en utveckling där en del företagare upplever hot eller problem i sin verksamhet.

Därför har vi gjort stora insatser, både på kort och medellång sikt. Det första är att vi har gett Bolagsverket och andra myndigheter i uppdrag att mycket tydligare jobba med dessa frågor för att komma åt organiserad kriminell verksamhet. Vi gör nu en stor segregationsinsats i 32 kommuner för att öka tryggheten i bland annat centrumanläggningar. Här har många handlare nytta av de insatser vi gör.

Anf. 30 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Jag känner personligen en företagare som driver en matvarubutik i ett av Sveriges så kallade utanförskapsområden. Stölder dagligdags och till och med rån då och då har blivit en del av hans vardag. Utanför samlas tidvis gäng och säljer droger, vilket i sin tur kan leda till att många kunder inte vågar sig till mataffären.

Detta är något vi måste adressera på allvar. Vad kan vi förvänta oss av regeringen?

Anf. 31 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Att öka tryggheten är en av de viktigaste frågorna för regeringen. Vi har ett stort trygghetsprogram, det största i modern tid, där vi både skärper straffen och utökar polisutbildningen så att vi får fler närvarande poliser i dessa områden. Vi har också en myndighetssamverkan där tolv myndigheter samverkar för att komma åt organiserad kriminell verksamhet. Detta kommer att öka tryggheten såväl på gator och torg som för handlare.

*Byggsubventionernas effekt*

Anf. 32 MATS GREEN (M):

Fru talman! Min fråga går till bostadsminister Peter Eriksson.

Den rödgröna regeringens största och egentligen enda stora bostadspolitiska åtgärd är byggsubventioner på 11,3 miljarder. I Sveriges Television förra onsdagen fick Peter Eriksson frågor om detta, och han kunde inte svara på frågan om byggsubventionerna hade haft någon effekt över huvud taget. Han var även ärlig med att de har använts väldigt lite där behovet är som störst, det vill säga i våra storstäder.

Regeringen och den ansvarige ministern är alltså inte säkra på om deras största och egentligen enda åtgärd för att komma till rätta med bostadskrisen har haft någon effekt över huvud taget.

Min uppenbara fråga till bostadsministern är: Hur kan bostadsministern försvara detta?

Anf. 33 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag råder Mats Green att se om nyhetsinslaget. Det var inte riktigt så det gick till, det var inte riktigt så det var och det är inte riktigt så det är.

Investeringsstödet för hyresbostäder är lyckat. Det kom igång alldeles för sent, och det kan man säga var en miss av regeringen. Det borde ha skett tidigare, för då hade vi haft fler hyresbostäder till rimliga kostnader på gång redan i dag.

I fjol var första året då detta fungerade på riktigt, och jag har sett till att det har satts i verksamhet. I fjol beviljades 10 000 hyresbostäder, och i år kommer det också att komma ut många nya hyresbostäder till rimliga kostnader.

Problemet är att vi skulle behöva satsa ännu mer resurser på detta för att kunna bygga bostäder åt alla, inte bara åt ett fåtal.

Anf. 34 MATS GREEN (M):

Fru talman! Sanningen är att det knappast har fått någon effekt över huvud taget. Det var därför ministern var tvungen att svara så på SVT:s fråga. Bidrag har gått till redan planerade projekt.

Fru talman! Detta är det sista vi behöver när vi nu ser att bostadskrisen förvärras och att bostadsbyggandet rasar. Vi behöver riktiga, viktiga åtgärder.

Återigen: Vad har det fått för effekt?



Anf. 35 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det är bra att vi får den frågan. Det har fått en betydande effekt. Vi har fått fram fler bostäder till rimliga kostnader.

Den stora oron nu är snarare att Moderaterna och flera andra partier inom borgerligheten tänker avskaffa de satsningar som nu gör stor skillnad gentemot tidigare.

Vi bygger betydligt fler bostäder än vad ni gjorde förra mandatperioden. Nu behöver vi framför allt rikta in oss på att bygga för de människor som behöver nya bostäder.

#### *Hyresgästers ställning vid renoveringar*

Anf. 36 NOOSHI DADGOSTAR (V):

Fru talman! Även min fråga är riktad till bostadsminister Peter Eriksson.

Vi har länge vetat att lagstiftningen för hyresgäster vad gäller renoveringar är alldeles för svag. När fastighetsägare genomför stora renoveringar blir hyrorna ofta höga eftersom de utnyttjar bostadsbristen och höjer hyrorna kraftigt. Eftersom hyresgästerna inte har något inflytande eller medbestämmande i denna process riskerar dessutom kvaliteten på renoveringen att bli ganska låg.

Vänsterpartiet har drivit på för att detta ska utredas, och regeringen har tillsatt en utredning för att hyresgästers ställning i renoveringsprocesser ska stärkas. Men till min förvåning väljer regeringen att inte lägga fram någon proposition om detta. Varför?

Anf. 37 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det är riktigt att vi tillsatte en utredning för att se över hyresgästers ställning på bostadsmarknaden. Denna utredning har genomförts, den bereds fortfarande i regeringen, och därför kommer vi inte att hinna lägga fram en proposition under denna mandatperiod.

Det är en viktig fråga, och jag tror att det kommer att vara en viktig fråga även i valrörelsen. Vi får diskutera den där innan det kan bli nya beslut som förändrar i större utsträckning.

Anf. 38 NOOSHI DADGOSTAR (V):

Fru talman! Jag är mycket besviken på detta svar. Regeringen lägger fram en rad propositioner till exempel denna vecka. Däremot väljer man att inte lägga fram en proposition om denna akuta och viktiga fråga.

Hur många barnfamiljer och andra ska behöva flytta från sin renoverade lägenhet därför att hyrorna blir alldeles för höga? Var fjärde person behöver flytta från sin lägenhet därför att hyrorna blir för höga, visar till exempel en mätning från Boverket.

Tycker inte regeringen att detta är mycket allvarligt?

Anf. 39 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det är en allvarlig situation för en del. I många fall fungerar det alldeles utmärkt att man renoverar och ser till att det blir rimliga hyresförändringar. Vi har också en hyresreglering för detta. Men det finns också tydliga exempel på att det har blivit mycket höga hyreshöjningar

som gör att en hel del människor har svårt att bo kvar. Detta är ett problem. Regeringen bereder fortfarande ärendet, men vi kommer inte att hinna lägga fram ett förslag under denna mandatperiod.

#### *Förbud mot barnäktenskap*

Anf. 40 ROBERT HANNAH (L):

Fru talman! Vi har 2018 vuxna män som får barnbidrag för sina barnbrudar. Vi har 2018 barn som kliver på bussar och köper barnbiljetter till sina egna barn. Vi har 2018 barn som har sex med vuxna män. Det accepterar vi, och det är lagligt enligt svensk lag.

Migrationsverket har i sin rapport *Är du gift?* konstaterat att det finns minst 132 gifta barn. Men man säger att mörkertalet är stort.

Riksdagen körde i går över regeringen och riktade ett tillkännagivande om totalförbud mot barnäktenskap. Som liberal är min inställning i frågan glasklar: Barn ska vara barn i Sverige, och de ska inte vara gifta.

De rödgröna valde i går att rösta mot kravet på ett heltäckande skydd mot barnäktenskap med motiveringen att de ännu inte tagit ställning till den utredning som kom förra året. Reaktionerna är starka. Tunga remissinstanser, Sveriges Kommuner och Landsting med flera, protesterar.

Min fråga till statsrådet Heléne Fritzon är ganska enkel: I vilka situationer anser ni att det ska finnas särskilda undantag som gör att vuxna män ska ha rätt att ha sex med barn?

Anf. 41 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Fru talman! Låt mig inleda med att vara precis lika tydlig som frågeställaren: Barn ska få vara barn.

Det har också varit utgångspunkten för den utredning som regeringen har tagit emot och för remissinstanserna.

Robert Hannah påstår att man har kört över någon i går. Men det är riksdagens tillkännagivande som föregriper den formella process vi har för att hantera lagstiftning i Sverige.

Det är regeringens mycket tydliga besked att det är förbjudet med barnäktenskap i Sverige och ska vara det. Vi ämnar återkomma före sommaren med det konkreta förslaget när remissvaren är analyserade.

Anf. 42 ROBERT HANNAH (L):

Fru talman! Att vara tydlig betyder inte att man i Sveriges riksdag röstar mot ett lagförslag om att förbjuda alla typer av barnäktenskap. Det är att vara otydlig. Det innebär att man ställer sig på dessa mäns sida, alltså de män som är gifta med barn – som har barnbrudar.

Jag tycker inte att det är tydligt över huvud taget av en regering som gör barnkonventionen till lag. I går röstade mer än 100 av socialdemokraterna här i Sveriges riksdag nej till ett totalförbud. Hela riksdagen hade kunnat vara enig om att vi inte ska ha barnäktenskap i Sverige. Det hade varit att vara tydlig.

Anf. 43 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Fru talman! Att vara tydlig och åstadkomma skillnad betyder inte bara att man har ett högt tonläge i debatten. Det betyder också att man åstadkommer skillnad genom beslut och lagstiftning. Regeringen har en uttrycklig och tydlig ambition att återkomma till riksdagen med skärpta lagförslag om att det ska vara förbjudet med barnäktenskap i Sverige. Tvivla aldrig på detta.

(Applåder)

*Handläggningstiderna för tillstånd att bedriva privat äldreomsorg*

Anf. 44 ERIK SLOTTNER (KD):

Fru talman! Jag riktar min fråga till närings- och innovationsminister Mikael Damberg.

Sedan ett år tillbaka måste privata aktörer inom äldreomsorgen ha tillstånd från Inspektionen för vård och omsorg för att bedriva verksamhet. Myndighetens långa handläggningstider och oklara krav har dock lett till att kommuner nu mot sin egen vilja tvingas ta över verksamheter, trots att den privata aktören kan erbjuda en god omsorg.

I Stockholm tvingas nu Temabo, som tidigare har fått stadens kvalitetspris, att lämna över ett omtyckt boende till kommunen på grund av myndighetens hantering. De äldre drabbas i form av lägre kvalitet i omsorgen, och oförutsägbarheten ökar både för de äldre och för utförarna.

Jag vill därför fråga ministern om han är tillfreds med att kommuner tvingas ta över verksamheter, trots att en privat aktör kan leverera bättre kvalitet.

Anf. 45 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag kan säga att jag generellt sett aldrig är nöjd med långa handläggningstider. Långa handläggningstider är ett problem i offentlig förvaltning varhelst de uppstår. De kan ställa till bekymmer för brukare och för enskilda, men också för näringsidkare. Så det är klart att man inte kan vara nöjd om det är långa handläggningstider och det drar ut på tiden.

Däremot tror jag att man måste ha ett regelverk också i vård och omsorg, som innebär att det sker en granskning och kontroller av vilka som driver en verksamhet. Då behöver man ha tillstånd om man ska bedriva verksamhet. Det tycker jag är en rimlig ordning.

Anf. 46 ERIK SLOTTNER (KD):

Fru talman! Där är vi inte alls oense. Problemet är att Socialdemokraterna nu har infört en lagstiftning där man ställer högre krav på privata utförare än på kommunala utförare. Effekten blir nu att kommuner får ta över verksamhet, trots att den privata utföraren bedriver en bättre omsorg än kommunen. Detta beror inte bara på långa handläggningstider. Det beror också på oklara krav från myndigheten. SKL säger att läget nu är krisartat. Vi kan därför inte bara stå i kammaren och vifta bort situationen som den är.

Anf. 47 Närings- och innovationsminister MIKAEL

DAMBERG (S):

Fru talman! Det är otroligt viktigt att myndigheter jobbar både med effektiv reglering och tillämpningar som går att följa. Jag tror att myndigheterna också känner ett stort ansvar.

Jag är inte nöjd med långa handläggningstider. Drar det ut på tiden kan det skapa problem. Men å andra sidan är jag inte heller så imponerad av att borgerliga partier har så svårt att ställa krav på ordning och reda också i välfärdssektorn – att de som bedriver verksamhet där ska uppfylla vissa krav och villkor. Det tycker jag är rimligt om man bedriver skattefinansierad verksamhet.

#### *Bostadsbyggandet*

Anf. 48 OLA JOHANSSON (C):

Fru talman! Min fråga går till Peter Eriksson.

Sveriges Byggindustrier släppte i dag sin rapport om byggkonjunkturen. Trots låga räntor och en god ekonomisk tillväxt i Sverige och i resten av världen förväntas nyinvesteringarna i bostäder falla med över 30 procent.

Fru talman! Det byggs för lite bostäder, om man ser till behovet. Det skulle behöva byggas 80 000 bostäder per år. Det byggdes ändå 65 000 bostäder 2017, och under 2018 förväntas byggandet falla ned till 42 000 och ned till 34 000 under 2019. Det är inget annat än ett misslyckande. Värst drabbas ungdomar, nyanlända och pensionärer med låg inkomst.

Min fråga är: Vilket ansvar har Peter Eriksson för att byggbransken nu har slagit till och för de åtgärder som nu har vidtagits och som begränsar bostadsbyggandet – amorteringskrav och bolånetak – och för förväntade begränsningar av ränteavdragen?

Anf. 49 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Vi bygger mer än på flera decennier, också i år. Det kommer i år, och antagligen nästa år också, att färdigställas bostäder i mycket större utsträckning – mer än dubbelt så många – än under den förra mandatperioden. Men det finns en oro för att antalet nya bostadsprojekt kommer att minska. Jag förstår denna oro. Det har nämligen varit en dämpning av prisutvecklingen, och det är kanske det större utbudet som är orsaken till det.

Anf. 50 OLA JOHANSSON (C):

Fru talman! Detta är inte lätt. Men det är oerhört allvarligt när bygginvesteringarna minskar med 30 procent på två år. Är inte Peter Eriksson orolig när nivån skulle ligga på 80 000 bostäder? Vi bygger 65 000 bostäder. Om två år kommer vi att bygga 34 000 bostäder.

Regeringen fattade beslut om att förändra normhyresnivån för investeringsstödet till 1 550 kronor. Det är en nivå som ligger ganska nära vad en dyr nyproducerad Stockholmslägenhet skulle kosta. Sättet att möta detta är omfatta fler bostäder.

Gillar ministern fördelningsprofilen på investeringsstödet?

Anf. 51 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det blir många siffror i luften, och det blev lite fel där. Men det byggs fortfarande mycket. Vi behöver göra en förändring. Det har byggts för många dyra bostadsrätter i Sverige, särskilt i Stockholmsområdet. Vi behöver bygga fler hyresbostäder. Därför gör vi nu justeringar i investeringsstödet för att gynna byggandet av fler hyresbostäder i framtiden.

Men grundfundamentet i ekonomin är mycket starkt. Ekonomin växer, fler får jobb och vi har låga räntor. Det kommer därför att finnas möjligheter att bygga.

#### *Påverkansoperationer och riksdagsvalet*

Anf. 52 PAULA HOLMQVIST (S):

Fru talman! Min fråga riktar sig till försvarsminister Peter Hultqvist.

Den 9 september är det val i Sverige, och det har väl inte undgått någon i den här kammaren. Vi har under de senaste åren sett att det har gjorts försök att påverka valen i andra länder. Kanske har man också lyckats med detta. Det finns inget som säger att valet i Sverige är hotat, men det finns tyvärr inte heller något som säger att det kommer att vara fredat från påverkan från andra stater eller utomstatliga aktörer.

Dessa påverkansoperationer var en av de farhågor som kom upp då jag förra veckan besökte en seniorgrupp i Munkedal för att prata försvarspolitik, och även i många andra sammanhang där jag träffar medborgare lyfts detta fram. Min fråga till försvarsministern är därför: Hur ser regeringen på detta hot, och vilka åtgärder tänker regeringen vidta för att förhindra att påverkansoperationer inverkar på utgången av det svenska valet i höst?

Anf. 53 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag tackar för frågan; den är angelägen.

MSB har i dag en enhet, som också har tillförts ökade resurser, som ska följa olika typer av aktiviteter i sociala medier och även i andra sammanhang för att på olika sätt kunna identifiera om det pågår riktade påverkansoperationer. Vi har från regeringens sida också sagt att vi är beredda att upprätta en myndighet för psykologiskt försvar. Vi ser det som nödvändigt med anledning av den utveckling som har skett runt om i Europa.

Vi är medlemmar i Stratcom i Riga, som är en Natokopplad organisation för strategisk kommunikation. Framför allt måste vi dock bidra till att på olika sätt höja medvetandegraden hos allmänheten så att människor in- tar en kritisk och skeptisk hållning till olika typer av information som förekommer. Därmed minskar trovärdigheten i så kallade fake news.

Anf. 54 PAULA HOLMQVIST (S):

Fru talman! Jag tackar försvarsministern för svaret. Precis som försvarsministern säger ser jag detta med att öka medvetandegraden hos allmänheten som väldigt viktigt, och där har vi alla ett stort ansvar. Att värna demokratin är en av våra viktigaste uppgifter, så det är positivt att regeringen vidtar åtgärder i den här frågan.

Anf. 55 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Vi har ju en gemensam grundsyn i det här. Det handlar i grunden om att kunna ha en livaktig demokrati som bland annat hanteras på ett sådant sätt, av både folkvalda och allmänhet, att man ändå kan försöka driva debatt med respekt för varandra och utgå från relevanta fakta. Det andra är att medvetandegöra allmänheten kring de aktiviteter som handlar om att från utomstående och främmande makt underminera demokratin. Ju tydligare den informationen blir, desto sämre effekt har den typen av aktiviteter.

*Företagens rekryteringsproblem och nyanländas kompetens*

Anf. 56 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till näringsminister Damberg.

Jag läste nyligen i Dagens industri en rapport om Svenskt Näringslivs rekryteringsbarometer. Av den framgick att sju av tio företag i Sverige har stora problem med att rekrytera och hitta rätt kompetens. En inte obetydlig andel av företagen har också tvingats ställa in sina expansionsplaner just på grund av att man inte hittar den kompetens man söker på arbetsmarknaden. Samtidigt har vi många nyanlända med hög akademisk examen som får arbeten som inte motsvarar deras kompetens. Vi har också många som inte ens, i alla fall i det korta skedet, kommer in på arbetsmarknaden.

Vad gör regeringen för att hitta en vinn-vinnsituation här, så att de nyanländas kompetens tas till vara och industrins och näringslivets behov av anställda tillgodoses?

Anf. 57 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack för en viktig fråga, Jonas Eriksson!

Vi ser att näringslivet går väldigt bra just nu. Det skapas många nya jobb, men vi ser också att allt fler företag har svårt att hitta folk med rätt kompetens. Därför har näringslivet jobbat med den här frågan under en tid. Man har tittat på hur man kan hjälpa till för att skapa relevanta praktikplatser, till exempel för nyanlända med olika examina från sina hemländer.

Nu växlar vi upp Jobbsprånget, som IVA samordnar. Det är faktiskt så att det är 130 företag som än så länge har varit involverade i detta, och erfarenheten är att 75 procent av dem som varit med får jobb ett år efter praktikplatserna. Det är alltså ett väldigt bra resultat. Nu växlar vi upp detta, och målet är att nästa år kunna erbjuda 1 000 sådana praktikplatser på svenska företag runt om i Sverige.

Anf. 58 JONAS ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det var glädjande besked, så jag kan inte annat än tacka näringsministern och regeringen för att man jobbar på den här viktiga frågan.

Anf. 59 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tror att det en av vår tids absolut viktigaste frågor att se till att snabba på integrationen. Vi tar flera olika initiativ för att korta

tiden mellan att människor kommer till Sverige, får relevant utbildning i svenska och får en praktikplats eller chansen att jobba någonstans. Det handlar om att visa att man kan göra ett jobb och snabbare komma in på arbetsmarknaden.

Vi ser nu positiva effekter. Tiden det tar att etablera sig på svensk arbetsmarknad kortas just nu ganska avsevärt, så vi ser en bra utveckling på svensk arbetsmarknad – men mer måste göras.

#### *Psykisk ohälsa hos äldre veteraner*

Anf. 60 LENA ASPLUND (M):

Fru talman! Jag ställde nyligen en skriftlig fråga till försvarsminister Peter Hultqvist om veteraner och psykisk ohälsa. Jag fick till svar att det efter lagändringen 2010 förs obligatoriska samtal med samtliga direkt efter hemkomst. Sex månader efter hemkomst är det obligatoriska återträffar för samtliga, vilket även inkluderar obligatoriska samtal, och det sker en årlig uppföljning av den enskilde veteranen under fem år efter avslutad mission.

Men vad händer med de äldre? Ta BA01 som exempel: BA01 var den bataljon som gick in i Stupni Do efter massakern 1993. De upplevde dagliga artilleribeskjutningar, kidnappning av svenska soldater och skenavrättningar, och det finns gamla veteraner som mår väldigt dåligt. En berättade: Vi kom hem, lämnade in vapen och kläder. Det tog två dagar, och sedan fick vi åka hem.

Vad, konkret, gör försvarsministern för att se till att äldre veteraner också kan få adekvat hjälp? Landstingen saknar ofta kompetens för att hantera denna typ av psykisk ohälsa.

Anf. 61 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag har också haft den här typen av samtal med just äldre veteraner och personer som exempelvis tjänstgjorde i Kongo för många år sedan. Jag har även deltagit vid Kongoveteranernas årsmöte.

Huvudlinjen är att omhändertagandet av veteraner ska ske inom ramen för den hälso- och sjukvårdsorganisation vi har. Här har det ju hänt mycket under senare år, med en skärpning av Försvarsmaktens sätt att följa upp detta. Är det så att det finns brister i detta måste det naturligtvis på olika sätt åtgärdas och utvärderas, och jag är inte i någon sorts prestigesituation – är det så att människor faller genom nätet och att det finns grupper som behöver ytterligare stöd får man naturligtvis titta på den typen av frågor.

Jag har också besökt det veterancentrum som inrättades för en tid sedan, och jag tycker att man där bedriver en väldigt fin verksamhet med ett bra nätverk.

Anf. 62 LENA ASPLUND (M):

Fru talman! Veterancentrumet bedriver dock inte riktigt den här verksamheten. Vi har ju psykologer som har varit ute på missioner och som vore väldigt lämpliga att använda. När jag för ungefär ett år sedan var i Mali hade man en psykolog där – som försvarsministern vet har man det emellanåt – och dessa psykologer har ju varit med. De vet ungefär hur det är, vilket är svårare för en landstingspsykolog. Varför inte använda veterancentrumet bättre på det sättet?

Anf. 63 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Vad jag uppfattar när det gäller veterancentrumets verksamhet är det en uppskattad verksamhet som hela tiden är under utveckling och gör ett omfattande arbete.

Precis som jag sa i mitt förra svar: Är det så att man ser brister eller luckor i detta måste man vara öppen för att se om man kan göra någonting på ett annat sätt. Kan man göra någonting bättre? Du räknade själv upp en omfattande åtgärds katalog i din inledande fråga, Lena Asplund, och det är ju ett tydligt tecken på att det har skett en hel del på området.

*Mindre stränga identitetskontroller av ensamkommande*

Anf. 64 PAULA BIELER (SD):

Fru talman! Jag riktar min fråga till migrationsminister Heléne Fritzon.

I veckan kom till slut lagrådsremissen för den så kallade gymnasielagen, den nya möjligheten att få uppehållstillstånd för ensamkommande som har nekats uppehållstillstånd på grund av att de saknar asylskäl.

Det första förslaget som presenterades möttes av kraftig kritik från väldigt många remissinstanser. Därför är det inte märkligt att det har gjorts vissa förändringar i lagrådsremissen. Men förändringarna som sådana är minst sagt märkliga. Det gäller kanske framför allt att man sänker kravet på identitetskontroller, inte minst med en explicit motivering att det ofta handlar om att personen inte har kunnat göra sin identitet sannolik, eftersom medicinska åldersbedömningar har motsagt den ålder som personen själv har uppgett.

Man riktar alltså in sig explicit på att sänka identitetskraven när medicinska åldersbedömningar visar att de med stor sannolikhet har ljugit. Varför gör man den prioriteringen?

Anf. 65 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Fru talman! Tack för frågan, Paula Bieler!

Jag välkomnar att Sverigedemokraterna också engagerar sig för alla de ensamkommande som kom hit 2015 när de var på flykt. Bakgrunden till regeringens förslag är att det kom väldigt många. De har väntat väldigt länge. De har fått avslag. Och de är kvar i Sverige.

Det här förslaget är en tillfällig reglering för en begränsad grupp och ska gälla vid ett enda tillfälle, nämligen vid deras ansökan om uppehållstillstånd för gymnasiestudier.

Regeringen har efter remissrundan justerat sitt förslag på två punkter. Vi kopplar det tydligare till arbete, men vi medger också en möjlighet att söka uppehållstillstånd även om man inte fullt ut kan göra sin identitet sannolik.

Anf. 66 PAULA BIELER (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Min fråga handlade explicit om varför man vill ta bort kravet på identitet med en specifik motivering om att en stor anledning till att de inte har identiteten klar är att de har ljugit om sin ålder, vilket har bevisats vid medicinska åldersbedömningar.



Det stämmer att det gäller en begränsad grupp. Gruppen utgörs av vuxna individer som saknar asylskäl. Nu går man runt all möjlig rättssäkerhet för att säkerställa att så många som möjligt i denna grupp ska få möjlighet att stanna. Det står också explicit i regeringens motivering.

Varför gör man denna prioritering?

Anf. 67 Statsrådet HELENE FRITZON (S):

Fru talman! Det görs inga regeländringar i prövningen av asylrätten. De kopplingarna kan vi alltså lägga åt sidan.

Det här är en tillfällig reglering. Efter remissrundan har det nämligen blivit tydligt att det för just den här gruppen har visat sig vara svårt att fullt ut göra sin identitet sannolik vid asylprövningen.

Kraven på att det ska vara en individuell prövning kvarstår dock. Det ska också vara en vandels- och säkerhetsprövning. Om förslaget vinner riksdagens gehör blir det alltså upp till Migrationsverket.

#### *Införlivandet av barnkonventionen i svensk lag*

Anf. 68 ANNIKA ECLUND (KD):

Fru talman! Jag vill rikta en fråga till statsrådet Damberg.

I veckan kom propositionen om att inkorporera barnkonventionen i svensk lagstiftning. Det ser vi kristdemokrater positivt på. Det var vårt parti som, genom Maria Larsson, tillsatte utredningen under alliansregeringens tid.

Enligt barnkonventionen ska konventionsstaterna respektera barnets rätt till tankefrihet, samvetsfrihet och religionsfrihet. Det står också att staterna måste respektera föräldrarnas rättighet att ge sina barn ledning i deras utveckling.

Hur kan man då vara för att barnkonventionen ska bli svensk lag och samtidigt vilja förbjuda religiösa friskolor? De flesta är väl fungerande kristna friskolor som visar goda resultat.

Anf. 69 Närings- och innovationsminister MIKAEL

DAMBERG (S):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att det är Socialdemokraterna som inför valet har redovisat vår uppfattning om hur svensk skola bör utvecklas framöver. Vi har varit tydliga med att vi vill gå vidare med ett förbud av religiösa skolor.

Vi ser ett problem i Sverige med att barn utsätts för religiös påverkan i skolan, vilket leder till att de inte fritt kan skapa sig en egen bild av framtiden. Vi ser också en farlig tendens till ökad segregation i samhället. Vi är oroade för en utveckling där kristna elever är på en skola och muslimska elever på en annan skola. Det riskerar att utmana samhällsgemenskapen på lång sikt.

Vi tror att det är bra att ha en princip om att svenska skolor ska vara icke-konfessionella. Undervisningen och utbildningen ska vara icke-konfessionell. Vi tror att det är bra för barnen och för samhället.

Anf. 70 ANNIKA ECLUND (KD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Vi kan ha en debatt om segregation och konfessionella skolor i allmänhet. Men det här gällde barnkonventionen som lag. Det är inte bara barnkonventionen man bryter mot med ett förbud, utan man bryter även mot Europakonventionen och vår egen grundlag om man inte ger elever och föräldrar rätt att välja den skola som passar den egna övertygelsen.

Jag frågar återigen: Hur kan ni komma förbi de paragraferna i barnkonventionen om ni gör den till lag?

Anf. 71 Närings- och innovationsminister MIKAEL

DAMBERG (S):

Fru talman! Regeringen har vidtagit flera åtgärder under den här mandatperioden för att skärpa uppföljningen av de konfessionella friskolorna. Vi har infört nya krav för vem som ska få starta en friskola. Och vi har gett ett utredningsuppdrag för att titta på de lagliga aspekterna, till exempel när det gäller Europakonventionen.

Min bedömning, som socialdemokrat, är att barn också har rätt att forma sin egen framtid och sin egen religiösa uppfattning. Barnens rätt att utvecklas är också en viktig fråga när vi talar om barnkonventionen. Det vi talar om nu är huruvida samhället via skolpolitik ska påverka barnet när det gäller religion.

#### *Försvarets intressen och lokala vindkraftverk*

Anf. 72 RICKARD NORDIN (C):

Fru talman! Jag vill citera Förvarsberedningens rapport från december. Det står bland annat: "Vid krig i Sverige kommer kärnkraftverken i Forsmark, Oskarshamn och Ringhals med stor sannolikhet att behöva stängas ned på grund av riskerna med krigshandlingar på svenskt territorium." Det står också: "Eftersom det nationella stamnätet är sårbart anser Förvarsberedningen att det kan finnas behov av att skapa ökade förutsättningar för lokal produktion och distribution av el som exempelvis genom lokala kraftverk."

Man fortsätter att hylla energiöverenskommelsen som Socialdemokraterna gjorde med bland annat Centerpartiet och skriver: "Som en effekt av överenskommelsen kommer troligtvis fler lokala producenter av både vind och solkraft att finnas på marknaden vilket kan komma att minska sårbarheten vad gäller elförsörjningen på lång sikt."

Min fråga till försvarsminister Peter Hultqvist blir: På vilket sätt går det här i linje med att försvaret nu har lagt ytterligare 15 procent, och har totalt 45 procent, av Sveriges yta under sig som stoppområde för vindkraft?

Anf. 73 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Försvarsmakten måste kunna planera sin verksamhet utifrån vad operativa förhållanden kräver och framför allt utifrån vad som krävs i en eventuell krissituation, i skarpt läge. Det är ett intresse som Försvarsmakten måste hävda och hävdar.

Hur balanserna ska se ut hanteras i olika juridiska processer. Många gånger slutar de också som regeringsärenden.

Vi måste ha möjligheten att utifrån de omständigheter som råder ha en operativ försvarsmakt som kan klara av sina uppgifter. Då måste man också kunna ha synpunkter på placeringen av vindkraftverk.

Anf. 74 RICKARD NORDIN (C):

Fru talman! Jag och Peter Hultqvist delar synen att den typen av möjligheter självklart ska finnas. Men är det inte rimligare att försöka hävda de intressena i dialog med dem som faktiskt berörs?

I till exempel Peter Hultqvists hemlän, Dalarna, ser vi nu effekter. Det kommer antagligen att bli svårt att bygga tillståndsgivna projekt, där försvaret inte har haft synpunkter tidigare.

Är det inte ett problem för försvarsförmågan, säkerheten och totalförsvaret om vi inte kan bygga fler lokala kraftverk?

Anf. 75 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Det är rimligt att Försvarsberedningen i sin första rapport berör den här typen av frågor när det gäller den samlade energiförsörjningen och en mer hållbar energiförsörjning. Det är också rimligt att man utifrån gällande regelverk och lagstiftning ska kunna hävda försvarsintressen och framför allt operativa möjligheter.

Jag tänker inte kommentera enskilda projekt. Då kliver jag in i en myndighetsutövning, vilket inte är regeringens uppgift.

#### *Hållbar konsumtion och längre garantitider*

Anf. 76 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till näringsminister Mikael Damberg.

Naturvårdsverket har pekat på att det behövs nya konsumentbeteenden och bättre samordning mellan olika politikområden. EU:s färdplan för ett resurseffektivt Europa hanteras också inom det svenska miljömålssystemet. Man talar mycket om cirkulär ekonomi för att få en hållbar resurshantering.

Den konsumtion vi ser i dag går över alla gränser. Vi skulle behöva jobba med det på ett bättre sätt. Det är bra att regeringen jobbar med reparationer. Men jag undrar om näringsministern har tittat på det här med längre garantitider. Kan man eventuellt driva den frågan både här hemma i Sverige och på EU-nivå?

Anf. 77 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är inte längre jag som jobbar med garantitider, utan det är konsumentministern eller liknande. Men frågan har diskuterats. Det skulle i så fall innebära en större press på producenterna att tillverka sådant som är hållbart och också värt att renovera eller reparera. Det är definitivt en diskussion som vi bör ha, inte bara i Sverige utan också i Europa.

När man producerar någonting är det också en fråga om hur man designar produkten och gör den återvinningsbar. Många produkter är i dag

så komplicerat sammansatta att det egentligen inte går att bedriva ett smart återvinningssystem.

Sverige har goda erfarenheter på vissa områden av återvinning, men vi skulle behöva ta ett grepp tillsammans med producentindustrin om hur man designar produkter som blir mer återvinningsbara. Det skulle också industrin tjäna på.

Anf. 78 EMMA WALLRUP (V):

Fru talman! Vänsterpartiet har tagit fram ett ekologiskt och ekonomiskt program där vi hanterar det här. Vi anser att ett starkt välfärdssystem gynnar den offentliga tjänstekonsumtionen, kanske på bekostnad av lite mer privat konsumtion som ibland kan vara onödig.

Tyvärr bygger vi vår ekonomi väldigt mycket nu på ohållbar konsumtion. Till exempel ser en Finlandsfärja snarare ut som ett grekiskt tempel fullt med märkesprylar. Det känns nästan som en Titanicbåt i dessa klimat-rostider.

Jag skulle vilja höra om näringsministerns idéer för att skynda på cirkulär ekonomi.

Anf. 79 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Cirkulär ekonomi är ett av de områden som nämns i regeringens strategi Smart industri, som handlar om hur vi kan se till att svensk industri ligger längst fram i utvecklingen också av hållbara processer. Vi tror att det finns något att vinna för industrin både på att resurseffektivt använda saker och på att bygga nya konsumtionsmönster för framtiden. Det är dock inte lätt att definiera vad som är onödig konsumtion, utan jag tycker att vi mer ska koncentrera oss på att göra produktionen hållbar. Då blir också konsumtionen mer hållbar.

Det är en stor fråga. Jag ser fram emot att återkomma.

#### *Regeringens åtgärder för att öka återvändandet*

Anf. 80 FREDRIK LUNDH SAMMELI (S):

Fru talman! Min fråga går till migrationsminister Heléne Fritzon.

Vi har reglerad invandring i Sverige – en modell som här i parlamentet har ett starkt och brett stöd. När det gäller asylinvandringen är det viktigt att varje enskild person får sin sak prövad.

För mig är det tydligt att vi, för att vi ska ha en hållbar och långsiktig migrationspolitik, behöver säkerställa både en snabb etablering och ett fungerande återvändande. Näringsministern var här tidigare i en fråga tydlig med att vi har gjort väldigt mycket när det handlar om att påskynda etableringen.

Min fråga till statsrådet är vad regeringen har gjort och gör för att öka återvändandet.

Anf. 81 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Fru talman! Tack, Fredrik Lundh Sammeli, för en mycket angelägen fråga!

För att vi ska nå upp till en långsiktigt hållbar migrationspolitik krävs det att asylprocessen är rättssäker, men om man får ett avslag ska återvändandet fungera på ett bra sätt. Det är en fråga som vi diskuterar mycket på våra ministermöten i Europa. I Sverige bygger det på att man självmant ska återvända. Men vi begär Polismyndighetens hjälp när det inte fungerar.

Regeringen har vidtagit en rad åtgärder för att stärka återvändandet. Den 15 mars lade vi också fram propositionen om arbetsplatsinspektioner. Vi tror att det är ett viktigt verktyg att via stickprovskontroller kunna gå ut på företag i riskbranscherna och fråga vilka som uppehåller sig där. Det är även viktigt för att undvika osjysta villkor på arbetsmarknaden, men det är också ett inlägg i debatten om skuggsamhället.

Anf. 82 FREDRIK LUNDH SAMMELI (S):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Återvändandefrågan är viktig. Den leder också direkt in till frågan om förvar och förvarsplatser.

I min del av landet, Norrland, har man pekat på problemet med långa avstånd och att det saknas förvarsplatser. Polisen pekar på att det leder till försvårad verkställighet. Men det leder också till tuffa förhållanden för de människor som placeras i förvar som ligger väldigt långt bort. Vad gör regeringen åt detta?

Anf. 83 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S):

Fru talman! Regeringen har sedan 2016 tillfört ytterligare medel för förvarsplatser. Vi har förvar på fem platser i dag. Men regeringen har gett ett tydligt uppdrag att placera ytterligare en enhet i norra Sverige.

I morgon åker jag till Åstorp och besöker anläggningen där. Jag vet att det finns ett ökat behov av ytterligare platser, vilket inte minst polisen påpekat. För innevarande år handlar det om ytterligare minst 100 platser. Men det ligger pengar i budgeten för ytterligare platser både 2019 och 2020.

#### *Privata sjukvårdsförsäkringar*

Anf. 84 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Min fråga går till näringsminister Mikael Damberg.

Många arbetsgivare erbjuder sina anställda sjukvårdsförsäkringar för att minska sjukfrånvaron och bidra till bättre hälsa.

Anser ministern att människor som väljer att avlasta den hårt ansatta offentliga sjukvården och lämnar plats till andra genom att teckna en privat sjukvårdsförsäkring ska betala tre gånger för sin sjukvård, först via landstingsskatten, sedan genom försäkringspremien och nu genom en straffskatt? Är detta rimligt och moraliskt försvarbart?

Anf. 85 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tackar för frågan.

Det här är en jätteviktig fråga som handlar om hälso- och sjukvårdens kvalitet och dess utmaningar.

Vi gör nu historiskt stora satsningar på hälso- och sjukvården. Vi gör en miljardsatsning på att korta köer. Framför allt satsar vi på personal och

att utbilda mer personal, så att vi får specialister som gör att vi kan korta köerna.

Ett av regeringens huvudfokus är att se till att vi får en hälso- och sjukvård som levererar hög kvalitet men också ökad tillgänglighet. Vi tror att sättet att åstadkomma detta är att satsa på personalen.

När det gäller just frågan om personalförmåner, som en del arbetsgivare väljer att ha, är det rimligt att både privatpersoner och arbetsgivare får teckna en sådan försäkring. Men det är inte rimligt, enligt vår uppfattning, att ge en skattesubvention för detta. Våra skattepengar bör gå till att ge sjukvård till alla, oavsett vem du är, hur rik eller fattig du är eller vem som är din arbetsgivare.

Anf. 86 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Det är beklagligt att regeringen ser hälsa som en lyx som ska beskattas, och höjda skatter ger faktiskt inte bättre vård, tvärtom. Regeringen har höjt skatterna med 40 miljarder kronor, och vårköerna är längre än någonsin.

Nej, jag tycker inte att det är moraliskt rätt att beskatta dem som väljer att teckna privata sjukvårdsförsäkringar och avlasta den offentliga sjukvården.

Anf. 87 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det är en ideologisk fråga hur man ser på skatter och därmed hur mycket pengar som ska gå till sjukvården. Om sjukvården ska finnas för alla i hela landet krävs stora investeringar. Vill man i stället sänka skatten blir det mindre sjukvård.

En annan ideologisk fråga är om vård ska ges på lika villkor, om vi ska göra investeringarna i hälso- och sjukvård så att alla människor, oavsett vem som är din arbetsgivare eller var du kommer ifrån, ska ha sjukvård på lika villkor.

Vi tycker att det är rimligt att de arbetsgivare som vill teckna sjukvårdsförsäkringar för sina anställda får betala skatt för den förmånen till de anställda.

(Applåder)

*Ansvar för att tillhandahålla bostäder till nyanlända*

Anf. 88 ROGER HEDLUND (SD):

Fru talman! Min fråga går till bostadsminister Peter Eriksson.

Lidingö har nyligen sagt upp bostadskontrakt för nyanlända invandrare efter att kommunen genom statens anvisningslag har tvingats ge dem bostadsgaranti – en anvisningslag som Sverigedemokraterna också vill riva upp.

Efter två års etableringsperiod innebär det att Lidingö kommun inte längre har ett ansvar att ordna fram bostäder till nyanlända invandrare.

Peter Eriksson uttalade sig med anledning av detta när han besökte Lidingö. Hur tänkte Peter Eriksson när han gjorde uttalandet?

Anf. 89 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag tänkte att vi alla som finns i det här landet har ett ansvar att försöka göra det här landet så bra som möjligt, att vi ska se till att människor som har kommit hit och fått uppehållstillstånd kan integreras i samhället så fort som möjligt och att det kostar så lite som möjligt för var och en och oss tillsammans. Då behöver både fattiga och rika, också rika kommuner, vara med och ta ett ansvar, kanske ibland utöver det som lagen kräver, för man kan inte reglera allt. Men alla i det här landet bör kunna vara med och ta ett ansvar.

Anf. 90 ROGER HEDLUND (SD):

Fru talman! Tack för svaret, Peter Eriksson!

Ja, det finns ju en grundläggande princip i kommunallagen som innebär en likabehandlingsprincip för alla medborgare. Av vilken anledning anser bostadsministern att man ska frånga den principen och ge en bostadsgaranti till nyanlända personer före de svenska medborgarna i Sverige?

Anf. 91 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! I praktiken har vi en sociallagstiftning som säger att kommunerna har ett bostadsförsörjningsansvar. För dem som inte klarar av att själva lösa sina bostadsproblem har kommunerna ett extra ansvar.

Men i det här fallet handlar det om att minska kostnaderna för kommunerna och samhället genom att se till att det blir en snabb och bra integration i stället för att rycka upp människor som har fått en bostad och som kanske har fått ett arbete eller studerar.

#### *Marknadshyror*

Anf. 92 MATTIAS VEPSÄ (S):

Fru talman! Min fråga är till bostadsminister Peter Eriksson. Jag riktar mig också till läktaren där många unga sitter.

När jag var 19 år fick jag möjlighet att hyra min första lägenhet. Alla som har haft en lägenhet vet hur känslan är när man öppnar dörren, tar fram nyckeln och låser upp. Den känslan stavas frihet.

Vi är medvetna om hur viktigt det är med en fungerande bostadspolitik. Regeringens ambitioner medverkar till att det byggs. I Stockholm bygger man prisvärda hyresrätter, och vi har vänt en politik från privatiseringar till investeringar.

Men så knackar högern på dörren, och jag blir oroad. Moderaterna och Sverigedemokraterna vill se marknadshyror och det talas om försäljningar av hyreslägenheter.

Hur bidrar högre hyror till att ge unga möjlighet till en första lägenhet? Och vad säger ministern om marknadshyror? Ger det fler 19-åringar, likt mig själv och många på läktaren i dag, en första lägenhet till rimligt pris?

Anf. 93 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Min åsikt är att vi har gått från en passiv till en aktiv bostadspolitik där vi försöker att stödja utvecklingen av bostäder för alla. Framför allt har vi sett att bristen särskilt på hyresbostäder för unga och

för nyanlända är oerhört stor i delar av landet, särskilt i Stockholmsregionen. Därför behöver vi och också Stockholms kommun och kommunerna däromkring göra insatser här.

Det är otroligt viktigt med en hyresnivå som är rimlig och som människor kan betala. Problemet om man övergår till marknadshyror i större utsträckning är att det då blir ännu färre som har råd att betala.

Anf. 94 MATTIAS VEPSÄ (S):

Fru talman! Detta med att få en bostad är oerhört viktigt för att kunna göra entré i vuxenlivet, för att man ska kunna söka ett jobb, flytta till ny stad, studera eller ta del av vårt samhälle.

Frågan är ganska enkel: Vad avser du som bostadsminister och regeringen att vidta ytterligare åtgärder för att göra det mer attraktivt att hyra och lättare att få tag i en första lägenhet till rimlig hyra?

Anf. 95 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Jag är ganska stolt över det som vi har gjort. Vi bygger i dag mer än dubbelt så många bostäder än vad man gjorde för några år sedan.

När det gäller ungdoms- och studentbostäder händer det väldigt mycket. Vi har till och med gett i uppdrag till ett statligt bolag – Akademiska hus – att bygga nya studentbostäder. Nu ser det ut som att det kommer att byggas 28 000 nya bostäder. Det är dessutom en rad andra som bygger studentbostäder, delvis med hjälp av statligt stöd. Det kommer att lösa problemet med bristen på studentbostäder.

(Applåder)

*Förutsättningarna för att arrangera stora evenemang i Sverige*

Anf. 96 MATHIAS TEGNÉR (S):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Damberg.

Sverige är ju en populär turistdestination. Siffror från Tillväxtverket visar att den totala omsättningen 2016 var hela 296 miljarder. Turismens exportvärde, det vill säga utländska besökarens konsumtion i Sverige, ökade till hela 120 miljarder under samma år.

Inom några år tror jag att uppemot 200 000 människor kommer att vara anställda inom denna bransch. Kort sagt: Turismen skapar jobb och ett ökat välstånd. Turismen är viktig för Sverige och har dessutom en potential att växa framöver.

Jag kommer själv från Tyresö i Stockholms län, och jag vet exempelvis att Stockholms skärgård kan göras mer tillgänglig för turister.

En annan viktig del av möjligheten att växa är arrangerandet av stora evenemang. Därför är min fråga till statsrådet: Vad vill regeringen göra för att attrahera stora evenemang till Sverige i framtiden?



Anf. 97 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack, Mathias Tegnér, för frågan.

Det är sant att både besöksnäringen och turismen skapar enormt många jobb runt om i hela Sverige. Samma år som det hänvisades till, 2016, skapades det 11 000 nya jobb netto i Sverige, jobb som inte fanns tidigare. Det är en stor jobb- och integrationsmotor eftersom besöksnäringen och turismen skapar många nya jobb till nyanlända eller unga människor. Det är kanske första steget in på arbetsmarknaden.

Det är därför som jag som näringsminister har tagit ett strategiskt grepp om hela besöksnäringen. Jag har samlat till ett besöksnäringforum, och vi har jobbat med en strategisk utveckling av sektorn, med marknadsföring av Sverige internationellt, med destinationsutveckling, med förenklingsprojekt och vi jobbar också med stora evenemang.

Vi ser vad det betyder att få stora evenemang till Sverige såsom världsmästerskapen i Åre eller Eurovision i Stockholm. Det skapar inte bara nya jobb och nya företagsmöjligheter på plats, det skapar också en väldigt positiv bild av Sverige internationellt.

Anf. 98 MATHIAS TEGNÉR (S):

Fru talman! Det låter alldeles utmärkt. Jag tackar så mycket för svaret, statsrådet.

En sak som vi har sett historiskt är att få städer och regioner klarar av att arrangera återkommande stora evenemang. Jag tänker exempelvis på vattenfestivalen på 90-talet men även på andra evenemang som stora musikfestivaler.

Då är min fråga: Kan staten ta ett större ansvar för att stötta den typen av arrangemang?

Anf. 99 Närings- och innovationsminister MIKAEL

DAMBERG (S):

Fru talman! Vi försöker att ta ett samlat grepp om stora möten och evenemang som helhet. Inom exportstrategin har vi valt att ha det här som en egen gruppering som vi har kallat för Team Sweden. Man ska jobba tillsammans för att utveckla besöksnäringen i Sverige.

Ett helt kapitel i nya besöksnäringstuderingen ägnas åt evenemang och möteslandet Sverige. Man föreslår en rad olika initiativ: mätbara mål, ökad samverkan, mer pengar till Business Sweden och annat för att kunna jobba med detta. Utredningen är ute på remiss nu, så vi ser fram emot att få ännu fler förslag om hur vi kan göra.

Jag ser inte framför mig att staten alltid garanterar med ekonomiska medel vid stora evenemang. Här tror jag att man ska vara lite försiktig.

#### *Investeringsstöd till byggande av hyresrätter*

Anf. 100 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till bostadsminister Peter Eriksson.

Förra året påbörjades 64 000 lägenheter i Sverige. Det är en rekord-siffra som närmar sig de högsta nivåerna under miljonprogrammet på 60- och 70-talet. Men vi har en stor bostadsskuld att beta av. Det har byggts

alldeles för lite under så många år. Som exempel kan jag nämna den förra borgerliga regeringen då det gick lite upp och ned. När det var som allra värst något år byggdes 10 000 lägenheter per år. I dag betalar vi priset för det.

Det räcker inte med att vi har ett högt byggande. Man måste också bygga lägenheter som människor har råd att bo i. Därför är regeringens investeringsstöd för byggande av hyresrätter med rimliga hyror så viktigt. Nu ska detta stöd utökas. Jag tänkte fråga: Varför och hur är det tänkt att fungera? Och vilka effekter tror ministern att det ger?

Anf. 101 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Det stämmer verkligen. Vi har fortfarande en stor bostadsbrist, så just nu är det inte läge att minska på bostadsproduktionen.

Vi gör om det statliga investeringsstödet genom att höja ersättningsnivåerna lite grann och också möjliggöra för något högre hyror, bland annat i Stockholmsregionen, för att det ska vara mer attraktivt att utnyttja stödet så att det blir fler bostäder utifrån behoven, inte bara bygga för ett fåtal.

Vi tänker oss också att ge ett särskilt stöd för dem som bygger på en våning eller två på befintliga bostäder. Det tycker jag är väldigt bra, för då utnyttjar man redan befintlig mark. Man använder inte jungfrulig orörd mark för nya bostäder. Det skapar också en ökad tillgänglighet i de två- och trevåningshus som finns i dag.

Anf. 102 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Jag tror att det är väldigt viktigt att gå vidare med det här. Över 10 000 lägenheter byggdes med hjälp av investeringsstödet förra året. Det är inte bara över 10 000 nya lägenheter, utan det är 10 000 lägenheter med lägre hyra. Förutsättningen för att man ska få det här stödet är att man bygger bostäder med lägre hyra.

Där bostadsbristen är som störst, exempelvis i Stockholm, behöver det också tillkomma lägenheter med lägre hyror. Så det är väldigt bra.

Anf. 103 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP):

Fru talman! Man ska också komma ihåg att det har varit viktigt att detta har kunnat användas över hela landet. Jag har varit i till exempel Jokkmokk, där man för första gången på 25 år har byggt hyreslägenheter. Med hjälp av det statliga investeringsstödet blev det ögonblickligen fullt.

Runt om i hela landet finns liknande exempel. Det har stor betydelse för att vi ska kunna skapa en situation där vi klarar bostadsskulden i större utsträckning.

Frågestunden var härmed avslutad.

Anf. 104 TONY WIKLANDER (SD):

Fru talman! Jag ska försöka återknyta till debatten tidigare. Det blir lite rumphugget på torsdagarna när vi får en timmes avbrott. Vi får försöka erinra oss om vad vi höll på med sist. Jag ska i alla fall göra ett försök.

Först och främst vill jag yrka bifall till reservation nr 3, och i övrigt yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Jag lyssnade lite på tidigare talare och gjorde några anteckningar. Jag kände inte igen Rikard Larsson från förr. Han har varit en uppmuntran för flygindustrin. För övrigt har jag för mig att vi under de åtta år jag har suttit i riksdagen har varit rätt överens om en sak: Så länge inget bättre kommer behöver vi de trafikslag som vi har.

Jag tycker att de äventyras en del. Jag läste en ganska vetenskapligt lagd artikel i Svenska Dagbladets näringslivsdel. I den stod det: "I stället för lösningsorienterad verklighet lägger många miljöpredikanter kraften på att frammana skuld, skam och symboliska offer från de redan troende. Inkquisition av politikernas flygresor och andra vardagssynder får stort utrymme."

Detta slog mig när Rikard Larsson nämnde hur viktig denna debatt är. Och det är den nog, men kanske inte så som den tillämpas. Om vi verkligen intresserade oss för utsläppen i global ordning skulle vi kanske i stället åka till Venezuela, Indien eller USA för att lägga kraft där. I de länderna kanske en predikan hade gjort mer nytta än här. Jag säger "global" eftersom vi talar om global uppvärmning, inte svensk. Här har vi inte märkt så mycket av den.

Rikard Larsson nämnde även konkreta åtgärder. Visst, det är skatter. Det ska vara fler skatter, och den sämsta av alla har man lyckats producera nu med kraftigt bifall från sin regeringspartner. Det handlar om flygskatten.

Låt mig säga något kort om den. Jag har talat om den förut, och det har många andra också gjort. Den ger endast kontraproduktiva effekter.

För en tid sedan hade jag ganska mycket kontakt med ledande kommunalpolitiker uppe i norr. De kontaktade mig då de var ängsliga över hur de skulle kunna bevara sina flygplatser. Om jag får uppehålla mig lite till vid flygskatten avskräcker nog inte de där kronorna som vi bagatelliserar resenärens. Vi brukar tala om 60 kronor för en mindre resa inom Sverige.

Däremot kan det ha en avskräckande effekt på de flygbolag som trafikerar dessa mindre flygplatser. Det kan helt enkelt vara den tuva som stjälpes lasset. De slutar helt enkelt att flyga dit. Och då har vi förvisso flygplatser kvar men inget flyg.

Jag tror inte att jag behöver förklara för Socialdemokraterna vilken betydelse de regionala flygen och flygplatserna har för näringslivet och andra. Det har Edward Riedl och andra målande beskrivit. Jag håller med honom.

Under punkt 1 tas flygplatsernas betydelse upp. Visst blir det ett slags tillkännagivande i och med den reservation som återfinns där. Men det är inte mycket idé att göra ett tillkännagivande. Vi gjorde ett i december i precis samma fråga. Någon effekt av det har vi inte sett.

Den nonchalans som regeringen visar vid tillkännagivanden är häpnadsväckande. Det gäller inte bara tillkännagivanden från trafikutskottet, utan detta vittnar många andra utskott också om. Men den debatten ska egentligen inte vi föra här. Jag tycker att konstitutionsutskottet får ta detta på allvar och titta närmare på det hela.

Regeringen är en minoritetsregering. Den har höjt exempelvis denna skatt utan att det finns någon majoritet för det här i riksdagen. Historiskt

sett kan detta inte vara ett vanligt beteende. Det borde inte vara det nu heller.

Jag vill även säga något kort om stödet till flygplatserna. Jag har länge pläderat för detta för Sverigedemokraternas del om att man måste ta de våldsamma vinster som Swedavia gör på allvar och ställa mot de förluster som de små flygplatserna har. Kommuner och regioner får efter bästa förhållanden stötta dem.

Jag har använt Finland som exempel. I det fallet har vi EU som nästa bromskloss. Finland har statliga flygplatser och kan därför hantera stödets fördelning så som man önskar. Därför har de inte samma problem som vi har.

Sverige försöker nu på konstgjorda vägar att ha vissa avgifter som ligger utanför själva trafiken för att med EU:s benägna nåd få göra någonting. Det här är definitivt inte tillfredsställande. Till min glädje finner jag att Alliansen verkar ha ett ökat intresse för att lösa problemet. Jag får kanske avvakta och se hur man i nästkommande riksmöte kan göra något åt det här.

En annan sak man kan säga om flygskatten är att det bara är att gratulera Kastrup. Jag har noterat att till och med SAS avser att flytta en stor del av sin långfärdstrafik från Arlanda till Kastrup. Det har naturligtvis med skatten att göra. Man kan fråga sig varför den södra delen av befolkningen ska gynnas av detta genom att kunna ta sig utomlands och därmed slippa en skatt, som jag tycker är både dum och onödig.

Jag yrkar naturligtvis bifall till utskottets förslag när det gäller det gemensamma europeiska luftrummet och nödvändigheten av gemensamma åtgärder, och då helst globala eftersom flyget givetvis är en global angelägenhet. Därför hälsar vi i Sverigedemokraterna detta välkommet.

Anf. 105 RIKARD LARSSON (S) replik:

Fru talman! Jag hade egentligen inte tänkt gå upp i någon replik, men jag kände att Tony Wiklander nog varken hade läst den flygstrategi som vi har lagt fram, de texter som finns i betänkandet eller de resonemang vi har kring åtgärder för miljön.

Tony Wiklander beskriver det som att det enda regeringen gör är att införa en flygskatt. Med tanke på det anförande Tony Wiklander höll måste jag ställa frågor om en del saker som vi nu gör och som Tony Wiklander tydligen tycker är dåliga.

Vi har inrättat Arlandarådet. Tycker Tony Wiklander att Arlandarådet är en dålig idé?

Vi tillsätter en utredning om hur man kan använda biobränsle inom flyget för att ställa om. Nu vet jag att Sverigedemokraterna och miljöpolitik inte är de två tajtaste vännerna. Tycker Tony Wiklander och Sverigedemokraterna att det är dumt att tillsätta en utredning om biobränsle?

Tycker Tony Wiklander och Sverigedemokraterna att det är dåligt att vi nu avsätter mer pengar till de regionala flygplatserna, vilka Tony Wiklander pläderade för? Borde vi ge mindre pengar till de regionala flygplatserna?

Det var ett par frågor.

Tony Wiklander säger att det bara är att gratulera Kastrup. Jag och Tony Wiklander kommer från samma landsända. Vi vet hur det fungerar där. Är man från den landsändan, det vill säga södra Sverige, flyger man

redan i dag från Kastrup. Man åker inte upp till Arlanda för att ta ett flyg utrikes, utan man flyger från Kastrup. Om Tony Wiklander hade läst hela flygskatteutredningen hade han sett att de effekter som detta skulle få på Kastrup och Arlanda anses vara mycket begränsade.

Prot. 2017/18:89

22 mars

-----

*Luffart*

Anf. 106 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Jag hör att Rikard Larsson har synpunkter på SD:s miljöpolitik. Jag vet inte vad han vet om den, men jag har inte hittat några större fel på den. Däremot predikar vi inte. Vi försöker tala om hur man kan göra saker och ting bättre. Vi kommer inte farandes med en ny skatt så fort vi upptäcker ett samhällsproblem.

Jag har full tilltro till den tekniska utvecklingen, framför allt till innovationer inom flygbränsle. Jag kan berätta att amerikanska flygvapnet forskade om vätgasstyrda plan redan på 50-talet. Att man lade ned det berodde på att situationen var så annorlunda och att det inte var tal om att ifrågasätta oljeberoendet på något sätt.

Men är det någonting som vi sverigedemokrater ifrågasätter är det naturligtvis oljeberoendet. Att få fossilfritt bränsle finns det alla möjligheter till. Det har gått mycket snabbt fram med vätgasforskningen. Särskilt i Sverige är nya innovationer aktuella.

Jag tror att jag sa inledningsvis att jag inte riktigt känner igen Socialdemokraterna. Ni var inte flygfientliga och heller inte teknikfientliga förra mandatperioden. Jag stödde flera socialdemokratiska förslag, bland annat om flygledning och liknande, som jag tyckte avgjordes på ett förnuftigt sätt. Den tiden tycks vara slut. Nu låter ni ungefär som de kompisar ni reglerar med. Man kan ibland fråga sig om svansen styr hunden.

Anf. 107 RIKARD LARSSON (S) replik:

Fru talman! Inte någon av de frågor där jag beskrev regeringens flygpolitik fick jag någon kommentar till från Tony Wiklander. Tony Wiklander säger att han inte känner igen Socialdemokraterna och att Socialdemokraterna inte har varit flygfientliga innan. Vi är inte flygfientliga nu heller. Men vi tar ansvar för såväl den regionala och internationella tillgängligheten som miljöfrågorna.

Jag får inte svar på någon av frågorna om de initiativ vi har tagit. Men jag har en chans till att få Tony Wiklander att svara. Tycker Tony Wiklander att det är bra att vi har tillsatt en utredning om att ta fram biobränsle? Tycker Tony Wiklander att det är bra att vi har avsatt mer pengar till de regionala flygplatserna för att de ska kunna överleva? Tycker Tony Wiklander att det är bra att vi har tillsatt ett Arlandaråd för att utveckla Arlanda? Det är rätt så enkla frågor. Är det bra eller dåligt?

Det här är denna regerings flygpolitik. Är det en flygfientlig politik? Är det flygfientligt att utveckla biobränsle för flyget? Är det flygfientligt att lägga pengar på regionala flygplatser? Är det flygfientligt att tillsätta ett Arlandaråd?

Tony Wiklander sa att han inte tycker att det är fel på Sverigedemokraternas miljöpolitik. Det förstår jag, eftersom han är företrädare för det partiet. Jag ska dock helt ärligt säga att jag inte riktigt har förstått vad den går ut på. Men Tony Wiklander har två minuter på sig. Han kanske kan lägga ut texten om hur den miljöpolitiken ser ut.

Var det klokt av den här riksdagen att fatta beslut om en klimatlag? Var det klokt att sätta upp målsättningar för hur vi ska reducera beroendet av fossila bränslen, till exempel inom transportsektorn? Tyckte Sverigedemokraterna att det var kloka beslut, eller har man en annan idé om klimatet?

Anf. 108 TONY WIKLANDER (SD) replik:

Fru talman! Det var en väldigt massa frågor som vi inte lär hinna klara ut här.

När ni kom med en flygstrategi svarade vi med ett tillkännagivande till regeringen. Det är väl svar nog om vad vi tycker om den.

Ni kommer alltid med nya utredningar. Det är jag klar över.

Det vore naturligtvis bra med pengar som kan hålla de små flygplatserna igång. Men det finns bättre vägar att gå. Vi skulle kunna klara det bara med övrvinsterna från Swedavia utan att blanda in skattebetalarna ytterligare i det här. Men det tar ni er inte ens tid att titta på.

Jag förstår att ni inte kan behandla flyget på det sätt som det vore förtjänt av, inte med den samarbetspartner som ni har i regeringen. Det kan jag väl förstå. Men det är inte mitt bekymmer, utan ert.

Anf. 109 LORENTZ TOVATT (MP):

Fru talman! Vad härligt det är att vi nu ska debattera en av de viktigaste frågorna när det gäller att lösa en rad samhällsutmaningar, framför allt naturligtvis klimatutmaningen, nämligen flyget och hur vi ska hantera det.

Jag vill börja den här debatten med att rikta ett stort tack till alla runt omkring i Sverige som har bidragit till den flygdebatt som förts de senaste månaderna. Den här debatten har varit viktig, inte bara för att upplysa allmänheten om vilka enorma klimatproblem som finns inom flyget, utan också för att den har tvingat debattörer, ledarskribenter, kulturdebattörer och framför allt politiker att bekänna färg och visa var de står i de här frågorna. Det har visat att vissa politiker har svårt när det gäller prioriteringar. Ofta har vissa politiker, fru talman, valt att lyssna på till exempel flyglobbyn snarare än klimatforskningen. Därför har den här debatten varit väldigt viktig generellt.

Utöver att den här debatten generellt har tvingat politiker att bekänna färg har den också skapat ett tryck på oss politiker. Detta tycker jag att vi ska ha med oss här. Vi kan inte bara lämna över det här på individerna, utan det är någonting som vi politiker måste agera kring. Det sätter press på oss. Vi måste komma med nya och skarpare krav.

Vi går in på sakfrågan. Låt mig börja med två grundläggande förutsättningar för den här debatten. Den första är utsläppen. Här har det förekommit förvillande synpunkter som spridits av flyglobbyn och andra aktörer. Även politiska partier har spridit felaktigheter. Men om vi tittar på fakta vet vi att utrikes flygresor i dag står för 11 miljoner ton i utsläpp. Det är nästan elva ton per person. Vi vet att det inte duger om man ska hålla sig på en globalt hållbar nivå. Då krävs att vi kommer ned på ett till två ton per person. Vi vet att flyget redan i dag står för otroligt mycket mer än vad som är globalt hållbart.

För att göra en jämförelse motsvarar utrikes flygresor all bilkörning som sker per år i Sverige. Det ger en fingervisning om hur mycket det rör sig om. Det man också ska ha med sig är att bilåkningen består av många

bilresor med många personer; när det gäller flygresandet är det betydligt färre personer som så att säga står för hela kakan.

Flygresorna har också fördubblats sedan 90-talet. Det tycker jag är viktigt att ta med sig i den här debatten. Kan vi flyga mer eller mindre i framtiden? När man pratar om det låter det på vissa som att det är klart att vi kan flyga hur mycket som helst. Sedan glömmer man lätt bort det faktum att vi redan har fördubblat flygresandet sedan 90-talet. Detta är också en central del i den första grundläggande förutsättningen för den här diskussionen, det vill säga utsläppen.

Låt oss gå in på den andra grundläggande förutsättningen för diskussionen. Tekniken duger tyvärr inte. Det var en väldigt intressant artikel så sent som i går i Svenska Dagbladet där forskaren Stefan Gössling fick uttrycka sig om olika frågor. Det Stefan Gössling har gjort är att han har gått igenom alla tidningsartiklar sedan 1994 som har handlat just om teknikutveckling för flyg. Sedan har han kikat på: Vad har egentligen hänt med teknikutvecklingen?

Det han konstaterar är att inte en enda teknik har slagit igenom på bred front som handlar om att minska flygets klimatutsläpp. Det är viktigt att vi har det med oss här. Han konstaterar också att just därför borde flygbränslet vara åtminstone tre gånger så dyrt för att komma upp i samma nivå som bilbränslet är på i dag. Han konstaterar att det har skett en viss energieffektivisering men att den samtidigt har börjat stanna av de senaste åren. Han är väldigt tydlig med att tekniken hittills inte har dugt, och därför kommer vi att behöva annat.

Vad behöver vi göra åt det? Jo, vi behöver skarpa politiska förslag. Det är därför väldigt glädjande att om tio dagar införs flygskatten i Sverige. Det är någonting som har varit efterlängtat av alla dem som har jobbat för att flyget ska ta sitt klimatansvar och betala lite av sin klimatskuld. Det är miljörörelsen som har kämpat för detta, och vi i Miljöpartiet har kämpat för det väldigt länge. Det blir absolut till att fira att det införs om tio dagar.

Fru talman! Jag har noterat av debatten att det verkar finnas någon form av undantag från att man inte ska försöka hålla sig till alternativa fakta. Jag noterar att till exempel Moderaterna väljer att säga att det inte finns någon klimateffekt av flygskatten medan utredningen tydligt pekar på att utsläppen minskar med 180 000 ton. Det är motsvarande 100 000 bensinbilar per år. Det är viktigt att vi håller oss till fakta i talarstolen.

Flygskatten är helt central. Men jag tror att det inte räcker, utan vi kommer att behöva mer. Här har regeringen redan börjat prestera inom en rad områden. Det första som ska sägas är att vi behöver alternativ. Det gäller framför allt två delar. Järnvägen, som har lyfts fram här innan, behöver bli bättre i alla dess delar. Men inte minst behöver vi bygga höghastighetsbanor mellan de tre största städerna i Sverige.

Man kan fråga sig varför vi ska bygga höghastighetsbanor just där. Några av de absolut vanligaste flygresorna i Sverige sker mellan Stockholm och Göteborg, och Stockholm och Malmö. Det är naturligtvis orimligt. Vi kan inte ha det så att vi flyger mellan städer där man lika gärna kan ta tåget och dessutom inte förlora en massa tid på det. Tåget är ett utmärkt alternativ till flyg i de sammanhangen.

Det andra alternativet som behövs är biobränsle. Det har flera varit inne på. Här vill jag stryka under att det är bra att regeringen nu går vidare med en utredning om att öka andelen biobränsle i flygtanken. Jag vill också

varna för den blinda teknikoptimismen där man tror att det kommer att räcka till allt. Det finns vissa partier som påstår att vi kommer att kunna köra allt flyg på biobränsle i framtiden och fortsätta med den ökningstakt som vi har nu. Det är alternativa fakta. Det stämmer inte.

Forskningen är tydlig med att vi inte kommer att ha den kapaciteten när det gäller biobränsle. Vi kommer dessutom inte bli av med de höghöjdseffekter som utöver de andra klimatproblemen gäller även för biobränsle. På hög höjd har biobränslen klimateffekt. Det är viktigt att understryka samtidigt som vi naturligtvis ska välkomna att vi får mer biobränsle i tanken. Självklart står Miljöpartiet och regeringen bakom det. Det är väldigt positivt.

Miljöpartiet som parti vill också gå längre. Vi har flera olika idéer om hur vi ska tackla klimatutmaningen inom flygsektorn. Jag tänker framför allt på att vi behöver bli smartare och effektivare i hur vi använder våra flygplatser. Det finns en bild av att vi ska bygga ut de svenska flygplatserna. I själva verket nyttjas de ganska osmart i dag. I stället för att man trycker ihop alla avgångar i rusningstid borde man införa marknadsbaserade trängselavgifter som gör att man kan få en jämnare fördelning av avgångarna. Det i sin tur gör att man inte behöver bygga ut flygplatserna.

Vi behöver naturligtvis pressa på internationellt för att omförhandla Chicagoavtalet som gör att vi inte kan beskatta själva bränslet. Det är en självklarhet. Men det ska dock inte ta fokus från att vi också behöver göra saker här och nu nationellt i Sverige.

Sist behöver vi se över delar av de stöd som går till regionala flygplatser. Det kommer att behövas offentliga medel som går in som stöd till regionala flygplatser. Men när det inte är tydligt motiverat känns det märkligt att skattebetalarna ska gå in och hålla verksamhet under armarna som inte är lönsam eller hållbar. Därför behöver vi se över de delar som har väldigt god kollektivtrafik eller som ligger nära andra flygplatser. Det är i grunden bara sunt förnuft.

Fru talman! Det var egentligen allt jag tänkte säga. Med det yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet. Jag hoppas att jag inte har glömt att yrka bifall till något eller yrka på någonting.

Anf. 110 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! I dessa tider diskuteras transporter i en mycket generell bemärkelse och deras påverkan på miljön väldigt mycket. Vi diskuterar, resonerar och funderar på hur vi på ett mycket mer klimatanpassat sätt än i dag ska kunna fortsätta att flytta varor och människor.

Så gott som alla partier i Sveriges riksdag ställer upp på 2030-målet, det vill säga att vi till år 2030 ska ha reducerat transporternas klimatpåverkan med 70 procent jämfört med vad som gällde 2010. Det är ett väldigt tufft men absolut nödvändigt åtagande att genomföra.

Så gott som alla ställer upp på målen, men medlen för hur vi ska nå dit tvistar vi rätt mycket om. Det kommer till uttryck på ett väldigt tydligt sätt i detta betänkande om flyg.

Centerpartiet tror på en miljödriven tillväxt. Vi tror däremot inte på att skambelägga människor som bor på avstånd och i bygder, på avstånd från huvudstaden Stockholm eller någon annanstans. Man skambelägger dem genom att nästan antyda att de bor på fel ställe.



Vi tror att detta är möjligt att klara med en miljödriven tillväxt. Då är dessa ambitiösa mål möjliga att nå utan att människors och industriers tillgänglighet, mobilitet till marknaden, andra människor eller resmål begränsas. Transportarbetet kan och ska utföras men på ett mycket smartare sätt. Här skiljer sig Centerpartiets och Alliansens synsätt dramatiskt från det synsätt som dominerar i regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet samt deras stödparti Vänsterpartiet.

Ett exempel på detta är regeringens tro på och ambition att genom att införa en skatt på avstånd oaktat transportslag ska man tvinga människor och varor att inte röra på sig. Flygskatten som införs från och med den 1 april i år är ett exempel på detta. Klimatnyttan av flygskatten finns, men den är ringa. Däremot riskerar människors mobilitet och tillgänglighet att ta en mycket stor skada. Är det måhända så, fru talman, att intäkterna till statskassan, beräknade till 1,8 miljarder kronor per år, det fiskala perspektivet, är det verkliga motivet för att införa flygskatten?

Flygskatten riskerar att bli kontraproduktiv som ett miljöstyrmedel. Låt mig ta ett exempel på detta. Det finns flera. Om till exempel SAS eller Flygbolaget BRA sätter in ett nytt, mer klimateffektivt, mer transporteffektivt flygplan med en större transportkapacitet mellan Rikard Larssons hemstad Malmö och hans arbetsplats Stockholm kommer detta nya plan att skattas hårdare än om man fortsätter att köra med äldre, mindre transporteffektiva och därmed mer klimatpåverkande flygplan. Flygskatten är per stol.

Man måste ha haft otur när man tänkte fram denna skatt, fru talman, när man med sådan precision skjuter ned alla incitament och möjligheter att göra rätt och göra bättre.

Mätningar bland folk visar att folk som flyger och folk som inte flyger visst vill bidra till miljöarbetet. Man betalar gärna vad det kostar att flyga miljösmart. Men jag är alldeles övertygad om att när man upptäcker att flygskatten, dessa 1,8 miljarder kronor per år, hamnar i sumpen på statskassan i stället för att bidra till att ställa om klimatet kommer man att känna sig lurad. Legitimiteten för själva skatten försvinner.

Fru talman! Det finns ett annat klimatperspektiv på flyget som är viktigt och där jag måste uttrycka min ärliga förvåning över att regeringspartierna med stöd av Vänsterpartiet reserverar sig mot en utskottsmajoritet och senare en riksdagsmajoritet. Det handlar om riksdagens ambition att driva på för införandet av Single European Sky. Edward Riedl och andra talare före mig har beskrivit vad det gäller. Det handlar alltså om att få det europeiska luftrummet att fungera mycket mer effektivt. Utöver att det innebär rena kostnadsbesparingar på 2–3 miljarder euro årligen innebär det att klimatpåverkan kan minska med 10–12 procent. 10–12 procent i utsläppsminskning är ett oerhört stort klimatsteg, oändligt mycket större än den effekt en flygskatt kan förväntas ha på svenskt inrikesflyg.

Detta är en mycket lågt hängande frukt för att effektivt kunna uppnå transporteffektivitet och klimatnytta. Jag har därför riktigt svårt att förstå varför regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet med stöd av Vänsterpartiet motsätter sig att prioritera arbetet med Single European Sky. Nu kommer riksdagen att köra över dessa motsträviga partier och rikta ett tillkännagivande till regeringen. Men varför sätter man sig på bakhasorna när vi i ett klipp skulle kunna åstadkomma så mycket mer?

Fru talman! Centerpartiet både inser och bejakar flygets betydelse för att knyta ihop orter och länder och möjliggöra för människor, företagare och boende, i hela landet att vara verksamma. Centerpartiet tror inte på att skambelägga dem som har valt att leva sitt liv utanför Stockholm. Självklart – om någon tvekar om detta – ska flyget liksom alla andra transportslag i vårt land bära sina miljökostnader. Men det ska inte ske genom en flygskatt, utan genom att det ges rätt incitament till klimatsmarthet och effektivitet. Flygbranschen själv vill detta, och har signalerat det, men man vill självklart göra det på ett vettigt och effektivt sätt.

Fru talman! Jag ska ta upp några exempel på långt mer effektiva sätt och gå till väga än att införa flygskatten: att främja forskning och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin, att stegvis höja användningen av biobränsle och att politiskt ge de långsiktiga spelregler som branschen så starkt efterfrågar för att på så vis både få en stabil efterfrågan och en storskalig produktion av bland annat biojet. Självklart ska Sverige också vara internationellt pådrivande så att Chicagokonventionen revideras och effektiva ekonomiska styrmedel kan införas för internationellt flyg. Slutligen måste självfallet kraven på de EU-interna flygen och hur de fördelas skärpas väsentligt.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag lyfta upp behovet av en god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela Sverige. Sverige är ett land med stora avstånd, och det innebär att det behövs ett fungerande flyg och möjligheter för människor att ta sig till andra destinationer inom landet och ut i världen.

Väldigt mycket av produktionen av flygtransporter upprätthålls av regionalt och lokalt ägda flygplatser. Man skulle kunna uttrycka det så att dessa regionalt och lokalt ägda flygplatser matar den statliga flygplatshållaren Swedavia med trafik. Det finns ett ömsesidigt beroende. Men de ekonomiska förutsättningarna för dessa två typer av flygplatshållare är väsensskilda. Man skulle kunna tala om att de regionalt och lokalt ägda flygplatserna är de fattiga kusinerna från landet.

Det finns därför, som Centerpartiet ser det, starka skäl för att ägaren staten och Swedavia ser över den vinstdelningsmodell som finns, eller som borde finnas, inom Swedavia i syfte att stärka också de regionala flygplatsernas funktionalitet. Då blir det inte fråga om att flytta skattemedel, utan det blir fråga om att flytta och fördela intäkter av flygtrafiken på ett vettigt vis.

Jag står självklart bakom de av Centerpartiet och Alliansen lämnade reservationerna i betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 13.

(Applåder)

Anf. 111 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att dra tillbaka mitt tidigare yrkande, för det var helt enkelt fel. Jag yrkar inte på någonting alls.

Jag skulle vilja fråga dig, Anders Åkesson, varifrån du har tänkt att man ska få all denna biomassa. Jag är också teknikoptimist i grunden, och jag tror att teknik kommer att kunna bidra mycket i klimatomställningen. Jag vill att vi ska använda bioråvaran smart, effektivt och i mesta möjliga mån.

När det gäller flyget funkar det dock inte så; det är inte så lätt. Låt oss tänka oss att vi har till 100 procent biobaserat flyg fram till år 2030 och fortsätter med den ökning som har skett på flygområdet – en ökning som Centerpartiet har välkomnat och inte ifrågasatt. Om vi ser denna fortsatta ökning parallellt med att vi går över till 100 procent förnybart kommer klimateffekten att vara exakt densamma som nu. Vi får alltså fortsatt en situation där vi har enorma utsläpp och en enorm klimateffekt från flyget. Min första fråga till Anders Åkesson är: Hur kan man acceptera en sådan klimateffekt?

Den andra frågan är: Om vi nu ska sikta på 100 procent förnybart – varifrån ska denna biomassa tas? Vi ser redan nu den brist som har uppstått när vi ska fylla upp transportsektorn i övrigt. Vi har bland annat sett att det har kommit in palmolja på marknaden. Än så länge har inte Centerpartiet ifrågasatt palmolja på drivmedelsmarknaden. Vi har gjort det, för vi tycker att det är jätteproblematiskt. Är det palmolja som man ser framför sig? Är det den som ska vara med i omställningen av flyget? Varifrån ska allt detta tas? Det är min fråga till Anders Åkesson.

Anf. 112 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Låt oss avfärda palmoljan. Det finns ingen som någonstans i Europa eller i Sverige driver att vi ska hålla på och elda palmolja. Det där är bara dumheter. Vi har kommit överens på Europanivå om att vi inte ska elda palmolja, så försök inte klistra den etiketten på Centerpartiet eller på någon annan!

Varifrån kommer bioenergin? Till skillnad från Miljöpartiet tror Centerpartiet på marknaden och på politiskt stabila besked, som marknadens aktörer efterfrågar för att omedelbart påbörja produktion av biodrivmedel för all form av transportarbete. Vi tror på att ge tydliga politiska besked till transportindustrin, i detta fall flyget, om en stegvis kvotering och inblandning av biobränsle. Bränslet kommer att bli dyrare, men man vet varför man betalar mer.

Det handlar om att upphöra med planerna på att införa en skatt på kilometer på landbacken, Tovatt. Era idéer och ert vurmande för kilometerskatt, skatt på landbacken, i Sverige kommer utöver att skicka ut oss ytterligare i Europas periferi att kraftigt förhindra möjligheten att ta till vara den bioenergimassa som finns och som är möjlig att omsätta i bioekonomi i vårt land.

Avslutningsvis, fru talman, handlar det om att sluta att hota äganderätten. Vi ser ständigt detta hot av ägande- och förfoganderätt i svenskt skogsbruk som Miljöpartiet och regeringen återkommande hemfaller till.

Detta tror jag vore de tydligaste och bästa beskederna, fru talman, att ge för att få fram de mängder bioenergi som fordras för att ställa om flyg och andra transportmedel i vårt land. Därutöver handlar det om effektivisering, och det har jag redan nämnt.

Anf. 113 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Detta med att man ska använda bioråvara i olika sektorer ekar bekant. Det beror på att Centerpartiet har detta som sitt mantra när man stöter på ett samhällsproblem. Om vi har problem med utsläpp från

bilar ska vi använda biobränsle. Om vi har problem med utsläpp från lastbilar, vilket är ett reellt problem – vi ser att lastbilar tar marknadsandelar från järnvägen – ska vi sätta in biomassa där. Samma sak gäller för bussar.

Kemin ska ställas om med hjälp av biomassa. Plasten ska vi producera biobaserat i framtiden. Textilier – kläder – ska produceras med biomassa. När det gäller sjöfarten ska färjor köra på biomassa.

Någonstans här gör man självmål på ett sätt. Vi vet att den svenska skogen har en stor potential, och vi är överens om att vi ska använda mycket av denna potential och se till att vi kan använda bioråvaran i Sverige till att ställa om samhället. Vi vet också att Sverige globalt sett är ett land som har väldigt god tillgång till detta, men det har inte andra länder. När vi snackar om att ställa om hela flygsektorn pratar vi om enorma behov.

Dessa saker orkar inte Centerpartiet ta in. De är lite för jobbiga att acceptera. De innebär nämligen att man samtidigt som man ska ställa om transporterna till att bli förnybara också måste erkänna att det finns ett problem med att vi flyger för mycket. Det orkar inte Centerpartiet göra. Det är i stället påverkan på den biologiska mångfalden och brist på bioråvara som kommer att bli konsekvensen av Centerpartiets politik.

Utöver detta klingar det också bekant eftersom man generellt oftast motsätter sig skatter på detta område. Man säger att man vill att utsläpparna ska betala, men så fort Miljöpartiet föreslår en åtgärd som gör att utsläpparna ska betala är man emot. Det gäller vägslitageskatten, drivmedelsskatten under hela den förra mandatperioden, flygskatten och så vidare.

Anf. 114 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Skälet till att Tovatt känner igen det centerpartistiska mantrat är kanske att vi har hållit oss till samma politik såväl i regeringsställning som i opposition. Så är ju inte fallet med Tovatts parti, och det är ett bekymmer för Miljöpartiet. Detta är säkert skälet till att du känner igen det som jag har sagt.

Centerpartiets mantra bioekonomi, eller omställning, bland annat genom att använda biodrivmedel, elektrifiering, transporteffektivitet och så vidare, är ett mycket bättre och roligare mantra att jobba med än Miljöpartiets återkommande mantra om skatt på avstånd, kan jag upplysa Tovatt om.

Jag ställde i mitt anförande en fråga: Av vilken orsak ställer Miljöpartiet inte upp på att mycket hårdare än i dag driva på för Single European Sky, som om det genomförs i ett klipp skulle kunna reducera det europeiska flygets klimatpåverkan med 10–12 procent? Om det så, fru talman, bara handlade om 1 procents reduktion av det europeiska flygets utsläpp – och nu handlar det om 10–12 procent – skulle detta innebära en oändligt mycket större klimatvinst än den flygskatt som Tovatt, Miljöpartiet och regeringen så krampaktigt håller sig fast vid.

Jag tycker att Tovatt skulle ha använt replikomgången till att förklara varför han och Miljöpartiet inte tycker att man ska prioritera internationella regler och samarbete i syfte att uppnå klimatverkan på flyget. Jag är ledsen över att Tovatt inte tog denna chans, men jag fick ju möjlighet att påpeka det.

Anf. 115 NINA LUNDSTRÖM (L):

Fru talman! Jag står bakom alla förslag där Liberalerna finns med, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation nr 10.

Fru talman! Behövs flyget? Fyller flyget någon funktion i transportsektorn? Skapar flyget mobilitet? Ska flyget ta ett miljö- och klimatansvar? Dessa är några frågor som även jag tänker ta upp – de har ju debatterats här före mig.

Fru talman! Teknikutvecklingen går väldigt fort inom transportsektorn. Politikens roll borde vara att skapa långsiktiga spelregler. Politiken borde inte ta ställning till framtidens teknik men skapa förutsättningar. Spelregler handlar ju om att ta bort hinder för utvecklingen och om att möjliggöra kunskap, innovationer, forskning och utveckling. Det gäller också att utveckla ekonomiska styrmedel som premierar dem som vill bidra till bättre miljö och klimat.

Mobilitet är i sig viktigt. Mobilitet är bra. Att resa eller transportera något från A till B ska ske så klimatsmart som möjligt. Mobilitet för personer och gods är viktigt. Sverige är ett glest befolkat land – vi har ca 23 invånare per kvadratkilometer. Flyget behövs därför.

Liberalerna anser att politiken ska vara teknikneutral, att vi ska utforma styrmedel som premierar miljön samt att avgifter kan användas om de kommer till nytta. Skatter och avgifter kan användas för att sätta ett pris på effekter som till exempel inte är bra för miljön. Men poängen med ett sådant system är att premiera den som vidtar bra miljöåtgärder och att låta den som inte vidtar några åtgärder betala mer.

Detta är bristen i regeringens politik. Regeringens åtgärder i fråga om flygskatten är blinda för dem som försöker att vidta klimatsmarta åtgärder. Den som har gamla, bränsleslukande flygplan betalar inte mer än den som har satsat på de nya, moderna, mer energieffektiva, lättare och miljösmartare planen. På vilket sätt är det klimatsmart?

Fru talman! Chicagokonventionen har nämnts i debatten. Den är orsaken till att flygbränsle inte kan beskattas, som det ser ut i dag. Det borde kunna göras. Utgångspunkten i Chicagokonventionen är att staterna ska samarbeta internationellt, och därför skapades också ICAO. Det är viktigt med internationella styrmedel, och vi tror att Sverige måste göra mer för att vara pådrivande på detta område.

Det gemensamma europeiska luftrummet har också nämnts. Det är nämligen där de stora miljöeffekterna skulle kunna komma. Att flyga rakaste vägen från A till B borde vara självklart, och Sverige borde göra mer för att vara pådrivande i detta arbete.

Varje dag hanterar den europeiska flygtrafikledningen ungefär 26 000 flygningar. Därför måste vi se till att luftrummet används på det smartaste sättet. Single European Sky är viktigt. Jag noterar att Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet har reserverat sig. Varför gör ni det?

Det är intressant med det arbete som har bedrivits i frågan, och nu öppnas dessutom nya möjligheter. Jag kan konstatera att frågan har blockerats av länder inom EU på grund av en liten flygplats på Gibraltar. Ta nu chansen att försöka vara pådrivande och se till att vi får en förändring! Det är här som de stora miljövinster finns.

Hur ska då flyget bli mer miljö- och klimatsmart? Vilka styrmedel ska man använda? Vad är politikens ansvar? Vad är resenärernas – eller flygbranschens – ansvar?

Prot. 2017/18:89

22 mars

-----

*Luffart*

Det ska naturligtvis vidtas en rad olika åtgärder. Det handlar om nya drivmedel som också ekonomiskt sett är rimliga. Det handlar om differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar. Det handlar även om ett reduktionspliktsystem, om klimatdeklarationer, om att flyga rakaste vägen och om nya, bränslesnåla, effektiva flygplan. Det finns mycket som man kan göra, och det måste göras mer.

Vad gäller framtidens flyg hade trafikutskottet besök av det norska trafikutskottet. Då kunde vi konstatera att Norge sannolikt kommer att få sitt första eldrivna flygplan, kanske redan i sommar.

Vi ser också en utveckling internationellt sett på detta område. Det enda vi vet med säkerhet är att vi inte vet hur framtidens farkoster kommer att se ut. Därför måste vi ha långsiktiga spelregler.

Från Liberalernas sida ser vi även en helt annan sektor som också bidrar till utsläppen. Det handlar om hur människor tar sig till och från flygplatserna. Vi menar att vi måste kunna göra mer här. Det är också detta som vår reservation handlar om – att se till att det går lätt att klimatsmart ta sig till flygplatserna. Det gäller alla, och vi menar att man bör satsa ännu mer på detta.

De regionala flygplatserna är otroligt viktiga. Sverige är ett glesbefolkat land med 23 invånare per kvadratkilometer, och det måste man förhålla sig till om hela landet ska leva. Den utveckling som den rödgröna regeringen driver är oroande.

Vad gäller Arlanda flygplats tillsatte regeringen ett Arlandaråd. Vi menar att det finns anledning till oro för vad som kommer att hända även med Arlanda. Hur kommer det att bli med preclearance? Kommer flygskatten att påverka den negativt? Där är regeringspartierna svaret skyldiga.

Vad gäller flygtrafikledningstjänsten, som har nämnts i debatten här, är det väldigt bra att utskottet har agerat. Liberalerna ser fram emot att få fram mer information om hur detta ska se ut i framtiden och vara säkert.

Fru talman! Jag inledde med följande frågor: Behövs flyget? Fyller flyget en funktion i transportsektorn? Skapar flyget mobilitet?

Ja, flyget behövs. Det fyller en funktion i transportsektorn, och det skapar mobilitet. Men precis som alla andra sektorer ska flyget också ta miljö- och klimatansvar, och det är fullt möjligt.

(Applåder)

(forts. § 12)

## Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.51 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

## Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.00.

**UU19 Avtal om ekonomi och handel (CETA) samt strategiskt partnerskapsavtal mellan EU och dess medlemsstater och Kanada**

*Återförvisningsärende*

Proposition ställdes först beträffande de av Jens Holm (V), Håkan Svenning (V), Annika Lillemets (MP) och Carl Schlyter (MP) under överläggningen framställda yrkandena om återförvisning av ärendet till utskottet för ytterligare beredning.

För bifall räckte att *minst en tredjedel* av de röstande anslöt sig till detta.

Votering:

249 för avslag

24 för bifall

76 frånvarande

Talmanen konstaterade att mindre än en tredjedel av de röstande hade bifallit återförvisningsyrkandena.

Kammaren hade således avslagit återförvisningsyrkandena.

Partivis fördelning av rösterna:

För avslag: 92 S, 64 M, 32 SD, 14 MP, 15 C, 15 L, 14 KD, 3 -

För bifall: 1 SD, 4 MP, 18 V, 1 -

Frånvarande: 21 S, 19 M, 12 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

Votering

1. utskottet

2. res. 1 (V)

Votering:

248 för utskottet

24 för res. 1

77 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 64 M, 32 SD, 13 MP, 15 C, 15 L, 14 KD, 3 -

För res. 1: 1 SD, 4 MP, 18 V, 1 -

Frånvarande: 21 S, 19 M, 12 SD, 8 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**FöU8 Vissa frågor om Försvarsmaktens personal**

*Punkt 1 (Värnplikt och bemanning)*

1. utskottet

2. res. 2 (SD)

Votering:

171 för utskottet

38 för res. 2

64 avstod

76 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2017/18:89  
22 mars  
-----

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 18 MP, 15 C, 18 V, 14 L, 14 KD

För res. 2: 34 SD, 4 -

Avstod: 64 M

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 5 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 3* (Personalförsörjning)

1. utskottet

2. res. 5 (V)

Votering:

191 för utskottet

19 för res. 5

64 avstod

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 33 SD, 18 MP, 15 C, 15 L, 14 KD, 4 -

För res. 5: 1 SD, 18 V

Avstod: 64 M

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 4* (Officerare och reservofficerare)

1. utskottet

2. res. 6 (M, C, L, KD)

Votering:

166 för utskottet

108 för res. 6

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 34 SD, 18 MP, 18 V, 4 -

För res. 6: 64 M, 15 C, 15 L, 14 KD

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 7* (Subventioner, premier och villkor)

1. utskottet

2. res. 13 (C)

Votering:

158 för utskottet

15 för res. 13

100 avstod

76 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 18 MP, 18 V, 15 L, 14 KD, 1 -

För res. 13: 15 C

Avstod: 64 M, 33 SD, 3 -

Frånvarande: 21 S, 19 M, 12 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -



*Punkt 8* (Personalbostäder)

1. utskottet
2. res. 14 (M, L, KD)

Votering:

181 för utskottet

93 för res. 14

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 34 SD, 18 MP, 15 C, 18 V, 4 -

För res. 14: 64 M, 15 L, 14 KD

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**§ 11 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde**

**NU26 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om marknadskontroll av produkter**

Kammaren biföll utskottets förslag.

**NU11 Handelspolitik**

*Punkt 1* (Främjande av internationell handel)

1. utskottet
2. res. 1 (M, C, L, KD)

Kammaren biföll utskottets förslag med acklamation.

*Punkt 3* (Övrigt om internationell handel)

1. utskottet

2. res. 5 (V)

Votering:

177 för utskottet

18 för res. 5

79 avstod

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 34 SD, 18 MP, 15 C, 14 KD, 4 -

För res. 5: 18 V

Avstod: 64 M, 15 L

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 4* (Främjande av EU:s inre marknad)

1. utskottet

2. res. 8 (C)

3. res. 9 (L)

Förberedande votering:

16 för res. 8

15 för res. 9

243 avstod

75 frånvarande

Kammaren biträdde res. 8.

Jonas Gunnarsson (S) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

180 för utskottet

14 för res. 8

80 avstod

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 34 SD, 18 MP, 18 V, 14 KD, 4 -

För res. 8: 14 C

Avstod: 64 M, 1 C, 15 L

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 6* (Övrigt om handel på den inre marknaden)

1. utskottet

2. res. 11 (SD)

Votering:

236 för utskottet

38 för res. 11

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 64 M, 18 MP, 15 C, 18 V, 15 L, 14 KD

För res. 11: 34 SD, 4 -

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 7* (Vissa övergripande frågor om handels- och investeringsfrämjande)

1. utskottet

2. res. 12 (M, C, L, KD)

Votering:

129 för utskottet

108 för res. 12

37 avstod

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 18 MP, 18 V, 1 -

För res. 12: 64 M, 15 C, 15 L, 14 KD

Avstod: 34 SD, 3 -

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 8* (Främjande av livsmedelsexport)

1. utskottet

2. res. 14 (S, MP, V)

Votering:

147 för utskottet

127 för res. 14

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 64 M, 34 SD, 15 C, 15 L, 14 KD, 4 -

För res. 14: 91 S, 18 MP, 18 V

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 9* (Övrigt om handels- och investeringsfrämjande)

1. utskottet

2. res. 17 (KD)

Votering:

178 för utskottet

14 för res. 17

82 avstod

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 34 SD, 18 MP, 15 C, 15 L, 4 -

För res. 17: 14 KD

Avstod: 64 M, 18 V

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Punkt 10* (Hållbart företagande)

1. utskottet

2. res. 18 (M)

Votering:

192 för utskottet

64 för res. 18

18 avstod

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 34 SD, 18 MP, 15 C, 15 L, 14 KD, 4 -

För res. 18: 64 M

Avstod: 18 V

Frånvarande: 21 S, 19 M, 11 SD, 7 MP, 7 C, 3 V, 4 L, 2 KD, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

Anf. 116 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Lika glad som man blir när man hör liberaler tala om att utsläpparen ska betala, lika ledsen blir man när de alltid failar när det gäller att genomföra det. Det är återkommande i Liberalernas politik att de säger detta, men tyvärr genomför de det inte. Det är verkligen beklagligt.

Apropå detta med att utsläpparen ska betala talade Nina Lundström fint om att skapa incitament. Hon sa att miljöavgifter och skatter ska användas i den mån de skapar incitament att vara mer miljövänlig och leder till tekniksprång och liknande. Jag har ett tips här. Det finns ju ett sätt att vara mycket mer miljövänlig, och det är att välja tåget.

När man talar om att skapa miljöincitament glömmer man ofta bort att det finns alternativ som inte är samma transportmedel. Den vanligaste flygresan inom Sverige är mellan Stockholm och Göteborg. Det är inte rimligt. Det är verkligen inte rimligt att man tar flyget mellan Stockholm och Göteborg. Man tjänar på sin höjd 15–20 minuter på det, och man släpper ut ofantliga mängder koldioxid.

Utöver detta kan man ifrågasätta detta med skattebefrielse generellt, som liberal princip. Vi vet att järnvägen i dag betalar banavgifter. Vi vet att flyget redan är kraftigt subventionerat och så vidare. Då blir min fråga till Nina Lundström: Vari ligger det liberala med att låta flyget vara ett frälse som är skattesubventionerat? Jag har aldrig förstått på vilket sätt det skulle vara liberalt.

Anf. 117 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Jag räknade upp ett antal åtgärder som vi i Liberalerna anser vara helt självklara för att flyget ska bli mer miljö- och klimatsmart. Men det jag inte kan förstå är hur Lorentz Tovatt resonerar kring en skatt som inte premierar dem som försöker göra rätt saker. Den är så trubbig att den som skitar ned och kör med gamla flygplan som slukar mängder av energi får betala lika mycket som den som har nya, smartare och lättare plan som är energieffektiva.

Vi kan göra en liten tankeövning om detta med skatter. Låt oss anta att försöket med elplan lyckas. Låt oss anta att forskarna i Luleå har hittat ett sätt att tillverka biobränsle som Sverige skulle kunna vara självförsörjande på. Om flyget då blir miljö- och klimatsmart, på vilket sätt kommer då flygskatten att premiera dem som försöker göra de rätta sakerna?

Lorentz Tovatt har inte svarat på varför han och regeringspartierna reserverar sig i frågan om att kunna flyga den smartaste vägen från A till B inom Europa. Då kan man spara in massor av bränsle, någonstans mellan 10 och 15 procent, vilket är mycket mer än den marginella effekt det får på svenskt område.

Vi liberaler tror på styrmedel, men ska man argumentera ur ett miljöperspektiv ska man verkligen se till att de som gör rätt saker och tar miljösmarta initiativ premieras – inte att alla ska betala lika mycket oavsett vilka åtgärder de har vidtagit. Där är Miljöpartiet svaret skyldigt.

Sedan förstår jag att Miljöpartiet tycker att alla ska åka tåg och vill använda styrmedel för att uppnå det, men säg det då! Då ska man tala om att det handlar om att prisa ut flyget.

Anf. 118 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Jag sa precis det. Jag sa att det ofta är mycket rimligare att ta tåget i stället för flyget. Det betyder inte att jag tror att man i framtiden inte kommer att flyga över huvud taget. Det är det ingen som påstår.

Det är svårt att greppa det här. Det som få vet om är att om man jämför globalt är Sverige ett av de billigaste länderna i världen när det gäller att flyga. Flyget är momsbefriat, skattebefriat. Vi har ju skatt på det mesta annat – vi har banavgifter, och när det gäller bilar beskattar vi både bränslet och fordonet. Vi beskattar den tunga trafiken. Vi beskattar det mesta annat, men flyget ska alltså vara skattebefriat. Det är som sagt momsbefriat och billigast i världen. Det är kraftigt subventionerat, nationellt, regionalt och från kommuner och liknande.

Någonstans där återkommer jag till min grundfråga: Vari ligger det liberala? Vi vet att vi har det mest effektiva sättet att steka planeten. Man kan i princip inte göra någonting annat som är mer effektivt när det gäller att förstöra planeten. Ska detta då fortsätta att vara frälset, som vi liksom har på en piedestal? Man säger: Detta ska vi absolut inte beskatta.

Sedan gäller det de saker som Nina Lundström nämner om att faktiskt bidra till en omställning inom flyget. Vi är för det. Det är positivt – absolut. Självklart ska vi ha mer åtgärder för att få in mer biobränsle, till exempel. Vi ska ha teknikutveckling på elsidan. Men det är inte det som denna debatt handlar om. Denna debatt handlar om att det är alternativa fakta att tro att vi kommer att kunna flyga mer i framtiden.

I forskningen är man överens. Därför ställer jag återigen frågan: Varför, om vi vet allt detta, ska flyget fortsätta att vara ett frälse som är skattebefriat och kraftigt subventionerat?

Anf. 119 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Huvudfrågan är: Tror vi att det går att ställa om flyget? Vi menar att allting tyder på att det som sker just nu gör att flyget kommer att ta ett större miljöansvar. Det sker redan i dag. Flyget betalar i dag start- och landningsavgifter. Flyget betalar i dag för all den infrastruktur som finns kopplad till flygandet. Det finns alltså redan möjligheter att utveckla ett system utifrån det.

Men det som Tovatt inte svarar på är: Varför ska den som kör med gamla flygplan, som slukar mängder av energi, betala lika mycket som den som kör med de mest klimatsmarta flygplanen, de nya flygplanen, som är oerhört mycket mer bränslesnåla? Var är den miljöstyrande effekten i flygskatten för att premiera dem som gör rätt? Det svarar inte Tovatt på.

Herr talman! Det finns också mycket kring detta med statistik. Jag skulle vilja upplysa Tovatt om att det finns en uppföljningsgrupp inom trafikutskottet som har tittat på flygets påverkan och vilka möjligheter som fanns. Där lyfte man fram möjligheten att utveckla alternativa bränslen och att det finns en teknikutveckling. Man kan konstatera: Skulle man ställa allt flyg i hela världen skulle man uppnå kanske 2 procent av alla CO<sub>2</sub>-utsläpp, och höghöjdseffekterna är 4–5 procent. Denna utredning heter 2013/14:RFR16. Jag rekommenderar Tovatt att ta del av den, för där finns det mycket bra statistik.

Vi från Liberalerna tror på att vi ska ställa om flyget, och vi ska se till att premiera det med politiska beslut. Men ska vi prata miljöstyrande avgifter ska de verkligen ha den effekten och ingenting annat. Vi ser med

stor spänning på vad som händer i Norge, och vi ser med stor spänning på vad forskning har kommit fram till. Vi är helt övertygade om att teknikutvecklingen kommer att medge stora möjligheter. Men Tovatt är svaret skyldig. Varför ska den som smutsar ned komma undan, och varför ska den som gör rätt saker betala mer?

Anf. 120 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! Luftfarten är ett viktigt transportmedel som knyter ihop Sverige med stora delar av världen och underlättar för företag och invånare att verka och bo i olika delar av landet. Flyget har även en stor betydelse för konkurrenskraften, tillväxten och inte minst turistnäringen i vårt land.

Herr talman! Det är viktigt att även flyget går mot mer fossiloberoende drivmedel och bidrar till mindre utsläpp och negativ påverkan på miljön och klimatet. Flyget betalar i dag via utsläppsrätter för en del av sina utsläpp och står i dag globalt för ca 5 procent av globala koldioxidutsläpp.

Med ny teknik och moderna och mindre bränslekrävande flygplan och tillräcklig tillgång till biobränsle kan man minska utsläppen från flyget. Med Single European Sky, som innebär en rakare och kortare flygväg inom EU, kommer utsläppen från flyget att minska med ca 10–12 procent.

Kristdemokraterna vill även framhålla att det behöver genomföras mer ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO och att Sverige ska verka aktivt via FN, ICAO och EU för att genom utsläppsrätter ytterligare minska flygets klimatpåverkan.

Herr talman! För flygbranschens del är det av stor vikt att det möjliggörs en tillräcklig tillgång till biobränslen. Därför är det viktigt att fortsätta arbetet med att utveckla och öka tillgången till förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan. Kristdemokraterna anser att det behövs en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen för att säkra tillgången till biobränsle till flyget, så att vi får en omställning till biodrivmedel på riktigt.

Herr talman! På initiativ av allianspartierna riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen i december 2017 om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Vi förväntar oss att regeringen skyndsamt hanterar tillkännagivandet.

Herr talman! De regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationen med Stockholm och andra orter runt om i Sverige och ute i världen ska fungera. De mindre icke-statliga flygplatserna finns runt om i landet och ägs främst av kommuner med stöd av landsting och regioner. Dessa flygplatser är mycket viktiga för kommuner och regioner och är jobbskapande, men de har inte tillräckligt med resenärer för att möjliggöra en hög omsättning. Därför har de svårt att klara sig på egen hand.

Kristdemokraterna anser därför att en möjlig organisation skulle kunna vara att staten finansierar och säkerställer driften när det gäller alla de områden som är avgörande för att bedriva flygverksamhet – det handlar bland annat om brand och räddningstjänst, tull, polis, säkerhetskontroll och snöröjning. Övrig drift skulle kunna skötas av en lokal eller regional aktör. En sådan konstruktion skulle accepteras av Europeiska kommissionen, då liknande arrangemang redan finns i flera andra europeiska länder.

Kristdemokraterna anser att det behövs insatser på statlig nivå för att jämställa villkoren för de regionala flygplatserna och för de statliga flygplatserna. Och en finansieringsform för de icke-statliga regionala flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar och säkra deras existens.

Herr talman! En nationell flygskatt, som regeringen föreslår att man ska införa från och med nästa månad, är skadlig för svensk ekonomi. Nästan samtliga remissinstanser dömer ut denna nationella flygskatt. En sådan skatt blir i praktiken en straffskatt för dem som är mest beroende av flyg. En nationell flygskatt äventyrar arbetstillfällena, fördyrar resande och transporter samt slår hårt mot regionala flygplatser. Dessutom kommer den att slå hårt mot invånare och näringsliv på landsbygden.

En majoritet i riksdagen är emot en nationell flygskatt. Lagrådskommentarerna är kritiska, och 90 procent av remissinstanserna är negativa och anser att en nationell flygskatt är samhällsekonomiskt skadlig. Detta till trots kommer regeringen att införa en flygskatt.

Herr talman! Med en nationell flygskatt minskar Sveriges totala utsläpp med ca 0,2 procent – det är en marginell effekt på miljön. Det kan jämföras med vägtrafiken, som släpper ut ca 0,2 procent på 48 timmar.

Nederländerna, Irland, Danmark och Portugal har avskaffat en nationell flygskatt för att den är tillväxthämmande. Regeringen har insett detta och kompenserar de regionala flygplatserna med 120 miljoner, öronmärkta pengar, med anledning av införandet av en nationell flygskatt. Klimathotet, som flygskatten är tänkt att avhjälpa, är globalt och behöver globala överenskommelser. Därför säger Kristdemokraterna nej till en nationell flygskatt.

Herr talman! Tillväxten i Stockholm är hög. Befolkningen växer med rekordfart. Därför behöver Stockholm en citynära flygplats, som Bromma flygplats, som utgör ett nav när det gäller inrikesflyg och även en del utrikesflyg. Som ekonomisk drivmotor i Sverige behöver Stockholm snabba transporter både inrikes och utrikes. Bromma flygplats har dessutom stor betydelse för de regionala flygplatserna och för landsbygdens tillgänglighet.

Hotet om en nedläggning av Bromma flygplats, som är ett nationellt intresse, kvarstår, då regeringens utredare har föreslagit att flygverksamheten ska flyttas till Arlanda medan Bromma flygplats mark i stället ska användas för att bygga bostäder på. Arlanda flygplats gör nu stora investeringar via Swedavia för att klara av framtida utmaningar och ökad trafikering. Dessutom saknar man kapacitet att ta hand om Brommas flygtrafik.

Bromma och Arlanda kompletterar varandra och bidrar till ökad tillgänglighet, tillväxt och jobbskapande. Därför säger Kristdemokraterna nej till nedläggning av Bromma flygplats.

Herr talman! Det är mycket oroande att det vid flera tillfällen har uppdragats att piloter och flyganställda har varit berusade i tjänsten. Många passagerares liv riskeras eftersom risken för flygplansolyckor ökar med detta.

För att säkerställa passagerarnas trygghet och säkerhet anser Kristdemokraterna att det bör införas ett krav på att alkotesta piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget.

För att öka trafiksäkerheten på väg har riksdagen drivit på frågan om alkobommar vid hamnar. Inom en snar tid kommer alkobommar att införas

vid hamnar för att förhindra att alkoholpåverkade förare kommer ut på våra vägar. Kristdemokraterna anser att det är minst lika viktigt att införa alkotest även för piloter och flygpersonal för att öka säkerheten för flygpassagerare.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till Kristdemokraternas reservation 16.

Anf. 121 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Jag kan inte hålla mig borta – tack för ordet!

Jag vill bemöta en siffra som nämns och som även Nina Lundström nämnde innan, och det är det här med att 5 procent av utsläppen världen över kommer från flygresandet. Det kan man tycka låter lite. Det är det naturligtvis inte; det är enormt, även om det kan låta lite.

Det man ska komma ihåg är att svenskar tillhör den grupp som flyger absolut mest i världen. Om alla skulle flyga lika mycket som svenskar skulle vi därför ha riktiga problem. Då hade vi inte ens kunnat prata i de här termerna längre, utan då hade det varit riktig fara å färde. Det vill jag att man ska ha med sig när man slänger sig med just den siffran så att man inte förvillar någon i det sammanhanget.

Som näringspolitisk talesperson får man åka omkring och träffa en massa aktörer och företag. Oftast blir jag väldigt glad när olika sektorer och företag säger att de vill bidra och ställa om till biobaserade bränslen och bioråvara i sin produktion. Det handlar om kemikalieindustrierna och om dem som tillverkar bussar och lastbilar. Det handlar om plast, kläder, sjöfart och så vidare. Jag ska inte upprepa allt det jag sa innan.

Jag blir alltid väldigt glad när jag hör detta. Men när jag tänker efter blir jag samtidigt lite orolig, för det innebär ju att vi måste få biomassa någonstans ifrån. Vi har mycket biomassa i Sverige men det är inte oändligt, och globalt har vi det verkligen inte. Sverige är väldigt rikt på biomassa om man gör en global jämförelse.

Min fråga till Robert Halef blir därför: Givet de begränsningar som finns, kommer vi att kunna öka flygresandet från Sverige? Kommer hela världen att kunna flyga lika mycket som svenskar gör?

Anf. 122 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Tack, Lorentz, för frågan! Jag har nämnt en hel del förslag från Kristdemokraterna om hur vi vill komma till rätta med flygets utsläpp. Det är väldigt viktigt att det finns tillräckligt med biodrivmedel även för flyget. I dag finns det inte det, och därför ligger det ett mycket stort ansvar på oss och på branschen att se till att det finns tillräckligt med biodrivmedel så att de kan ställa om på riktigt och så att flyget kan ta sitt ansvar när det gäller utsläpp. De betalar för sin del av utsläppen via utsläppsätter, start- och landningsavgifter och så vidare.

I mitt anförande nämnde jag siffran 0,2 procent i samband med den nationella flygskatt som ska införas från den 1 april, om ungefär tio dagar, och som kommer att göra resorna dyra för alla dem som är beroende av att flyga i Sverige.

Sverige är ett avlångt land med stora avstånd mellan olika kommuner och regioner. Vi är väldigt beroende av flera trafikslag. Flyget fyller en stor och viktig bit av tillgängligheten och gör att människor kan bo och



verka i olika delar av landet, liksom att företag kan finnas kvar i landsorten och skapa jobb och tillväxt.

Den här flygskatten, som är ungefär 1,8 miljarder i en budget på 1 000 miljarder, kommer inte att hjälpa de människor som bor ute på landet och de företag som är beroende av resandet. Men i och med att regeringen själv har insett att detta är en skadlig skatt har man avsatt 120 miljoner kronor i öronmärkta pengar till vissa regionala flygplatser för att de ska kunna överleva er nationella flygskatt. Vi vet att de nationella flygplatserna redan får 133 miljoner i budgetstöd från staten för att kunna överleva. Nu kommer ytterligare kostnader på dem.

Anf. 123 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Herr talman! Det låter på Robert Halef som om flyget redan i någon mån står för sina kostnader. Landningsavgifter och EU:s utsläppshandelssystem nämndes här.

Då ska vi komma ihåg några saker. Jag har varit inne på det innan, men det första som ska sägas är att vi är bland de tio billigaste länderna i världen att flyga ifrån. Vi är otroligt generösa. Utöver det subventioneras flygplatser och flygande på en massa olika sätt, som Robert Halef själv var inne på. Jag tänker inte gå igenom det igen.

EU:s utsläppshandelssystem är en särskilt intressant fråga. Det argumentet hade i någon mån kunnat bita om det inte vore så att Alliansen under åtta år motarbetade skärpningar av EU:s utsläppshandelssystem, vilket gör att priset har kollapsat sedan länge. Jag har inte de exakta siffrorna, men jag tror att ungefär en hundradel är priset om man jämför med de skatter vi har på drivmedel för vägtransporterna. EU:s utsläppshandelssystem går därför inte att lyfta upp som ett bra argument i sammanhanget.

Sedan är jag jättepositiv till och glad över att regeringen nu har lyckats skärpa EU:s utsläppshandelssystem och att man ha drivit igenom det i EU. The Swedish proposal kallas det och hyllas av hela miljörelsen som bland det bästa som har gjorts i EU på tio år.

Nåväl! Jag återkommer till min grundfråga, för jag fick inget svar från Robert Halef. Man kan prata positivt om bioråvara, och det gör jag ofta. Jag pratar väldigt ofta om att vi ska vara teknikglada och verkligen ställa om. Men det problem vi står inför handlar till exempel om den biologiska mångfalden. Den utarmas fullständigt om man är för hårdhänt i hur man tar ut bioråvaran.

Det här med att hela världen ska öka sitt flygresande – den ekvationen går liksom inte ihop hur man än pysslar med den, och där är Robert Halef fortfarande svaret skyldig.

Anf. 124 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Jag tror inte att jag kan vinna just Lorentz Tovatt i den här debatten. Han hör och säger det han vill i talarstolen. Jag håller mig till de faktauppgifter som finns i det betänkande som vi har arbetat fram i utskottet.

Jag nämnde i talarstolen att om man följer alliansregeringens rekommendation om att införa en så kallad Single European Sky kommer utsläppen att minskas med 10–12 procent. Detta har regeringspartierna och Vänsterpartiet sagt nej till i utskottet, och därför har vi ett tillkännagivande till regeringen på denna punkt.

Samtidigt säger ni ja till en nationell flygskatt som gör att utsläppen skulle minska med 0,2 procent. Egentligen kan Lorentz Tovatt ställa frågan till sig själv: Är 0,2 procent bättre än att satsa på ett annat system som skulle ge en minskning på 10–12 procent?

Jag tror att det är väldigt viktigt att hålla sig till det man pratar om i sina inlägg. Nu är Lorentz Tovatt inne på globala frågor när det gäller miljön, och det är exakt vad vi säger: Miljöfrågan är global. Därför ska den hanteras globalt via ICAO, EU och FN, via utsläppsrätter och så vidare.

Samtidigt ska vi också motivera till att tekniken går fram så att även farkosterna blir mer miljövänliga genom motorer, batteridrift och så vidare. Vi är inte emot all utveckling på den här sidan.

Men samtidigt måste du inse att Sverige är ett framgångsrikt land med bra tillväxt och bra ekonomi. Sverige är ett exporterande land. Vi är beroende av olika trafikslag, och även flyget behövs. Ibland behöver vi resa med kortare restid. Därför är det viktigt att flyget är bra, att det är billigt att resa och att vi samtidigt tar ansvar för miljön.

Anf. 125 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till motivreservation nr 9.

Vi vill se att utvecklingen av Arlanda inte endast går ut på att det ska bli en stor och central flygplats utan att den faktiskt håller sig inom miljöramarna inom det tillsatta klimat- och miljörådet.

Vi behöver helt enkelt minska flyget i takt med att alternativen byggs ut. Det är där vi står i dag, och det behöver ske fort. Nya rapporter visar att Parismålen inte kommer att nås. Det är fruktansvärt. Faktum är att vi kan nå klimatmålen om vi jobbar effektivt med att ställa om och samtidigt jobbar med kolinbindning.

På Island utvecklas ny teknik för att göra basalt av koldioxid från atmosfären. Det kommer nya tekniker, och man ska inte vara tekniktroende på det sättet att man tror att man ska fortsätta med utsläppen.

Snarare måste vi dra i nödbromsen fort – verkligen fort! Vi måste titta på vår konsumtion, vi måste resurseffektivisera och vi måste jobba med cirkulär ekonomi för att få ut så mycket som möjligt av så lite resurser som möjligt – och transportera mindre med flyg. I dag transporteras många produkter även inom flygsektorn.

Det är en nödbroms som gäller nu – inget annat. Det är nödbromsen om vi vill ha en civilisation, om vi inte vill ha stormar och översvämningar som förstör vår infrastruktur, som blåser bort järnvägen och vägnätet, så att vi över huvud taget inte kan transportera mat hem till våra egna bord. Det är där vi är. Vi måste förstå det!

Det är *vi* som har chansen att vända utvecklingen – ingen annan. Det kommer inte att vara någon annan. Det är nödbromsen. Då är en flygskatt om 60–80 kronor inrikes och några hundralappar utrikes ganska lite.

Det som däremot måste göras är att bygga ut alternativen för att få med väljarskarorna. Vi har satsat på nattåg till Jämtland i budgetförhandlingarna tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Då kan man sova upp till Östersund och sedan ta sig med andra transportmedel upp till hela Norrland. När vi är i Norrland och pratar med folk som bor längst norrut säger de att det är nattågen till Östersund som är avgörande för om de ska kunna pendla. Det är så de har pendlat i alla tider när de inte har haft någon järnväg i Norrland eftersom alla bara har satsat på storstäderna

och södra Sverige. Men nattågen till Jämtland har varit deras räddning. De nattågen drog vi in därför att vi inte hade ett markperspektiv.

Vi lyssnar inte tillräckligt mycket på befolkningen, utan vi sitter här i Stockholm, i riksdagen, och bygger vår lilla bubbla som skapar lite ekonomisk tillväxt och tror att vi gör det jättebra. Men vi behöver lyssna. Vi behöver vara ute i landet och prata med folk om vad de behöver för att ställa om. Det de behövde var nattågen till Jämtland, och nu har de rödgröna räddat dem – tack och lov!

Det är så vi ska fortsätta att jobba. Vi ska bygga ut alternativen samtidigt som vi gör det svårare att göra fel. Vi kommer att behöva flyga mindre. Vi släpper ut lika mycket på en tur-och-retur-resa till Thailand som vi släpper ut på bilresor under ett helt år. Det är enorma mängder som släpps ut för varje flygresor.

Vi kommer inte att kunna ersätta mer med biobränsle. Biobränslet ska delas mellan många transportslag. Den största kolsänkan är skogsmarkerna. De binder in mycket mer kol än vad vi släpper ut fossilt varje år. Men om vi skapar en massa hyggen, särskilt på torrmarker, kommer det kolet att släppas upp ur marken. Därför måste vi vara försiktiga med biobränslehanteringen. Vi kommer inte att kunna ha biobränslet enbart till flyg.

Anf. 126 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Jag vill ställa samma fråga till Emma Wallrup som jag också har debatterat med andra i kammaren. Det handlar om synsättet på styrmedel.

Hur ser Vänsterpartiet på detta? Vi från Liberalernas sida tycker att om det ska finnas styrmedel som syftar till bättre miljöalternativ, måste det finnas en konstruktion som premierar dem som gör insatser för färre och mindre utsläpp jämfört med dem som faktiskt inte gör något alls.

Konstruktionen av flygskatten ger konsekvensen att de som har gjort insatser, köpt nya energieffektiva plan, till och med försökt blanda in biobränsle, har betalat lika mycket som de som inte har gjort någonting alls, flugit med halvtomma plan eller kört med en gammal flotta.

Hur ser Emma Wallrup och Vänsterpartiet på detta? Ni står ändå bakom regeringens förslag.

Utifrån de internationella möjligheter som finns, varför agerar inte Vänsterpartiet mer envetet för att verkligen vidta åtgärder så att flygsträckor som går från A till B på europeisk nivå planeras på smartaste sätt? Där har ni reserverat er, precis som Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Det handlar om att flygplanen kan flyga rakaste vägen. Varför har ni reserverat er? Varför vill ni inte ställa upp på detta? Där skulle man kunna spara bränsle på motsvarande 10–15 procent. Det vore också en viktig åtgärd – förutom att arbeta internationellt. Flygplan flyger över hela världen. De stannar inte i Sverige, utan de flyger över hela världen. Då måste det finnas internationella skatter. Vad är Emma Wallrups svar?

Anf. 127 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr talman! Vi har stöttat arbetet med Single European Sky. Vi har tidigare stöttat, lyft fram och förordat det i trafikutskottet. Det är bra att samplanera de effektivaste rutterna i Europa. Det behöver verkligen göras,

och det har vi ingenting emot. Vi kan vara ense över blockgränserna om att det är otroligt viktigt.

Vi är också positiva till ett slags kvotplikt för flyget att blanda in biobränsle. Det är inte fel. Självklart ska vi jobba med den frågan så mycket som möjligt. Men den kan inte ersätta flygskatten.

Sedan är flygskatten inte tillräckligt hög. Det här är bara en symbolskatt. Det är ett sätt för oss politiker att tala om att det inte är så bra att flyga. Men de pengar som kommer in kan läggas på till exempel det vi fick igenom i förhandlingarna om nattåg till Norrland. Vi lägger helt enkelt över pengar från flygresor till tågresor. På det sättet når vi framåt.

Anf. 128 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Jag noterar ändå att Emma Wallrup och Vänsterpartiet inte vill svara på den principiella frågan om styrmedel. Man argumenterar för att ett styrmedel ska styra miljöeffekter, men nu hör jag Emma Wallrup argumentera för att nattåget till Jämtland kräver finansiering, och därför behövs flygskatten. Det är väl bra att det framgår här vad detta handlar om.

Jag noterar också de procentsatser som har varit uppe i debatten. Jag noterar återigen att trafikutskottet gjorde en uppföljning om flyget. Där kunde jag i dag läsa innantill att flyget står för 2 procent av CO<sub>2</sub>-utsläppen globalt, och i Sverige står vägtransporterna för 30 procent av utsläppen.

Vi från Liberalernas sida menar att oavsett transportsektor ska åtgärder vidtas, men de ska fungera lokalt, och det ska finnas miljöargument i boten. Därför har vi lagt fram ett helt paket av åtgärder som vi tror skulle vara effektivt.

Jag noterar också att Emma Wallrup tycker att Single European Sky i sig är bra. Men Vänsterpartiet har tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet reserverat sig i betänkandet. Jag antar att vi också kommer att rösta om frågan. Det är synd. Det är 26 000 flygrörelser varje dag över kontinenten. Tänk om de planen kunde flyga rakaste vägen.

Vi liberaler tror på biobränsle, vi tror på att satsa på forskning och innovation, vi tror på att ställa om flyget och vi tror också på ekonomiska styrmedel. Men de ska premiera dem som gör rätt och se till att de som fortsätter att smutsa ned betalar mer.

Vi ser sedan fram emot innovationerna som trafikutskottet har fått information om, inte minst från Norge. Där ser vi en mycket snabb teknikutveckling.

Emma Wallrup! Det vore bra att få svar på de frågor jag har ställt.

Anf. 129 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr talman! Jag tyckte att jag svarade på frågorna, men jag kan svara ännu noggrannare.

Vi är som enda parti reseranter för att flyget ska minskas i samma takt som alternativen byggs ut. Här behöver man ta ett helhetsgrepp och inte sätta upp mål med Swedavia där man strävar efter att öka flyget.

Vi vill ha ett skarpt styrmedel och ett skarpt mål om att flyget ska minskas i samma takt som alternativen byggs ut. I dagens läge är vi tyvärr det enda parti som vill det, men jag hoppas få med mig fler på detta. Vi är alltså mycket för styrmedel som ger den effekt vi väldigt fort behöver se.

Single European Sky har vi jobbat jättelänge med i trafikutskottet, och det finns många skrivningar som visar att vi stöder det. Att vi inte stöder

den skrivning som finns i betänkandet beror på helheten i betänkandet. Det är dock en fråga som vi länge har stött och som vi har röstat igenom och argumenterat för i olika led, så det är något vi står bakom gemensamt.

Det är viktigt att vi bygger ut morötterna, gärna innan vi sätter till styrmedlen. Befolkningen måste känna att det är lätt att göra rätt. I detta allvarliga läge är det viktigt att rulla ut alla morötter och alla lösningar innan vi sätter in skatter och avgifter. Jag hoppas att alla partier tittar på detta.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 28 mars.)

### § 13 Punktskatter

Skatteutskottets betänkande 2017/18:SkU10  
Punktskatter  
föredrogs.

Anf. 130 FREDRIK SCHULTE (M):

Herr talman! Svenskarna är lurade. De är lurade att tro att om de betalar höga skatter ska de få en välfärd i världsklass. Sverige har bland de absolut högsta skatterna i världen. Trots det har vi en medelmåttig skola. Vi har en äldreomsorg där regeringen har höjt avgifterna och där många äldre inte får komma till sin rätt. Vi har vårdköer som blivit dubbelt så långa, och vi har några av västvärldens längsta vårdtider. Vi ser hur barngrupperna i förskolan växer.

Vi ser förslag från regeringen om att blinda ska tvingas redovisa kvitton – det tål att tänka på vad det verkligen innebär. Vi ser hur regeringen slår mot dem som har det absolut svårast i samhället. Handikappade som får stöd genom LSS ser hur deras villkor försämras.

Vi har i jämförelse låga pensioner.

Den sittande regeringen har misslyckats med att skapa en jämlik cancervård; det är fortfarande stora skillnader i hur människor får ta del av vården. I Sollefteå läggs BB ned.

Ovanpå alla dessa välfärdsbrister ser vi hur kriminaliteten breder ut sig, speciellt i utanförskapsområdena i Stockholm, Göteborg och Malmö. Här har polisen i stora delar tappat kontrollen. Människor skjuts ihjäl på gatan, oskyldiga kommer i kläm, det okontrollerade våldet tar sig in på akutmottagningarna och drogförsäljning sker på öppen gata.

Svenskarna är lurade. Trots världens nästan högsta skatter klarar staten inte av den grundläggande välfärden och att tillhandahålla en grundläggande trygghet som är värd namnet.

Vi kommer senare att få höra talare tala om vikten av att de höga skatterna finansierar den goda välfärden. Men detta bygger på två lögner.

Den första lögnen är att de höga skatterna vi betalar går till välfärdens kärna. Så är det inte. Mellan var femte och var fjärde skattekrona går till bidragssystemen. Sverige sticker inte ut i västvärlden när det kommer till att tillhandahålla en bra och omfattande välfärd. Vi sticker ut genom att tillhandahålla omfattande bidrag.

Trots att Sverige tack vare en global högkonjunktur har haft en god utveckling med sjunkande arbetslöshet de senaste åren och därmed fått in

Prot. 2017/18:89

22 mars

-----

*Luffart*

*Punktskatter*

mer pengar och trots att regeringen ovanpå det har höjt skatterna har vi ändå dessa problem i välfärden. Det förklaras av att vi under denna period har sett nästan 70 miljarder kronor gå direkt in i bidragssystemen.

Den andra lögnen bygger på en brist på insikt om att de höga skatterna hämmar ekonomin. De hämmar tillväxten och gör att företag och entreprenörskap inte lönar sig och att företagare inte får möjlighet att utveckla sin verksamhet och anställa människor och på så sätt skapa välstånd.

Det är spännande att jämföra med Schweiz. För ungefär 70 år sedan var Sverige och Schweiz jämbördiga. Men Schweiz valde en annan väg och har i dag nästan hälften så höga skatter som Sverige. Ändå får man in lika mycket pengar som Sverige, lika mycket pengar att spendera på välfärden. Det tål att tänka på.

De höga skatterna innebär också att människor fastnar i bidragsberoende, vilket gör att bidragskostnaden ökar. Detta skapar inte minst de utanförskapsproblem som vi ser och som i förlängningen leder till problem med kriminalitet och annat utanförskap.

Moderaterna vill att Sverige ska gå en annan väg. Satsningarna på välfärden måste bygga på att samhället utvecklas, att välstånd skapas och att människor kommer i jobb, inte genom ständigt höjda skatter. Det är inte en långsiktigt hållbar ekvation, utan den offentliga sektorn måste växa och utvecklas i gemenskap och tillsammans med den privata sektorn. Vi inser att det är genom strävsamhet och hårt arbete, företagande och entreprenörskap som vi gör Sverige starkare, inte genom ständigt höjda skatter.

Vi inser också att skatterna i grund och botten inte tillhör staten. De tillhör människorna som betalar in dem, människorna som i överenskomst med andra har valt att arbeta och ge sitt arbete i utbyte mot pengar och på så sätt skapa välstånd. Därför är det rätt att ha så låga skatter som möjligt, men också för att det gynnar tillväxt och välståndsskapande.

Det är fel att ha för höga bidrag för att det skapar arbetslöshet, utanförskapsproblem och höga kostnader, men också för att det är fel att leva på andras arbete.

Herr talman! Vissa skatter är mer skadliga än andra skatter. Det vi diskuterar nu är punktskatter, och de är inte lika prioriterade att sänka eftersom de inte är lika skadliga för ekonomi och tillväxt.

Jag vill dock framhålla några saker. Det är bra att Alliansen med detta förslag tvingar de rödgröna att under galgen rätta till de problem de ställde till med när de införde kemikalieskatten. Vi är inte per definition emot en skatt av detta slag, för vi tycker att man ska betala när man förorenar. Men skatten måste vara kostnadseffektiv och riktad mot det som verkligen skadar. Den ska vara teknikneutral. I dag har det mer blivit en straffskatt på vitvaror.

Vi tycker också att det viktigt att ändra bonus–malus-systemet så att det inte överfinansieras och blir en extra pålaga och skatt för bilister.

Det är även viktigt att utvärdera de höga alkoholskatterna. Det är inte en prioriterad skattegrupp att sänka, men likväl innebär för höga alkoholskatter att vi uppmuntrar smuggling. Därför måste regeringen ta tag i dessa frågor.

Det finns två nya skatter som inte föreslås i detta betänkande men som ändå berörs och som regeringen har lovat att införa på sikt, nämligen kilometerskatt och flygskatt. Det är skatter som kommer att slå mot framför

allt landsbygden och vår konkurrenskraft och som kommer att betalas av vanligt folk. Med dessa ord yrkar jag bifall till reservation 5.

Jag ska avslutningsvis säga att det är val om mindre än sex månader. Vi i Moderaterna kommer att vara en röst för att det är med företagande, hårt arbete, strävsamhet och entreprenörskap som man bygger Sverige. Det gör man inte genom ständigt ökande skatter som kommer att innebära att man successivt urholkar ekonomins funktion och välståndsskapande så att vi på sikt får en sämre välfärd.

Anf. 131 DAVID LÅNG (SD):

Herr talman! Sverigedemokraterna står bakom samtliga SD-reservationer i detta betänkande, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 12.

Punktskatter ger ett betydande tillskott i statskassan. De är i 100-miljardersklassen, och de kan användas just som styrmedel för att påverka beteenden och konsumtionsmönster med mera i syfte att påverka nyttjandet av varor, produkter eller material som kan ha en negativ påverkan på folkhälsa och miljö.

Det är också viktigt att skattesystemet överlag, även när det gäller specifikt punktskatter, uppfattas som legitimt just för upprätthållandet av en god skattemoral och en förståelse från dem som betalar skatten varför den ska betalas – vad pengarna ska gå till och på vilket sätt man avser att påverka konsumenters beteende och företags investeringar.

Grundläggande när det kommer till ekonomiska styrmedel är att de måste utformas så att de medför en tydlig nytta. Vad är nyttan? Vilket beteende vill man påverka? De får inte skapa en osund eller snedvriden konkurrens, och därmed på ett orimligt sätt slå mot svenska företag eller svenska konsumenter.

Den nyligen införda skatten på hemelektronik är ett exempel på en kemikalieskatt som är svår att motivera ur ett miljöperspektiv. Den fungerar framför allt som en straffskatt på hemelektronik utan att bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier.

Det är positivt att utskottet tar ställning för att det ska göras en utvärdering av kemikalieskatten och dess samhällsekonomiska effekter. Men allra bäst hade det varit att avskaffa den nuvarande kemikalieskatten på hemelektronik och i stället utreda hur en kemikalieskatt kan utformas, eller vad som i övrigt kan göras för att verkligen bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier.

Ett annat exempel på osund konkurrens finner vi inom transportnäringen. Cabotage innebär utförande av inrikes transporter utanför det land som åkeriet är registrerat i. Det är i grunden en god idé. Tanken är att långväga transporter över nationsgränser ska kunna kombineras med att på hemvägen utföra transporter inom destinationslandet. Cabotagereglerna tillåter ett begränsat antal sådana transporter för att inte snedvrیدا konkurrensen på de nationella marknaderna, eftersom det bland annat finns kraftigt skilda regler om anställningsvillkor, löner med mera.

I Sverige har tyvärr cabotaget blivit ett stort problem. Trots att regler finns är kontrollerna minst sagt bristfälliga. I den så kallade cabotagestudien fastslogs att över 2 000 lastbilar aldrig lämnar landet och därigenom konkurrerar på osjysta villkor med svenska åkerier. Detta har blivit dödstöten för många inhemska åkerier som helt enkelt inte kan konkurrera

prismässigt med utländska företag med sämre arbetsvillkor och lägre löner.

Vi anser att det är oacceptabelt och att någonting behöver göras åt saken. Då räcker det inte med bara fler trafikpoliser. För att upprätthålla ett högt regelefterföljande krävs en god kontroll av vilka fordon som befinner sig i landet. Ett sådant system finns i Tyskland. Det är ett elektroniskt spårningssystem av tung trafik. Det bygger på att alla tunga fordon måste ha transpondrar för att få köra på det tyska vägnätet. Via detta system kan man lätt kontrollera hur länge ett fordon har varit i landet, hur långt det har kört, hur många transporter det har utfört och om det har följt bestämmelser gällande kör- och vilotider.

Vi menar därför att Sverige bör utreda möjligheterna att införa ett liknande system och att det bör vara en prioriterad åtgärd för att få bukt med den osunda konkurrensen och det ohållbara trafiksäkerhetsproblem som detta utgör.

Anf. 132 STAFFAN DANIELSSON (C):

Herr talman! Skattereglerna ska utgöra effektiva ekonomiska styrmedel, men de ska också främja ett legitimt och rättvist skattesystem. Förtroendet för skattesystemet är avgörande, inte bara för legitimiteten utan i förlängningen även för välfärdsstaten. Människor ska kunna lita på att varje krona används rätt. Det är ett mycket högt mål, kan jag säga, som vi nog är överens om men som inte alltid uppfylls.

Med Sveriges höga skattetryck krävs det att varje krona används varmt och att nya och höjda skatter, om och när de införs, fyller en viktig funktion. I detta avseende är det påfallande att regeringen rätt ofta inför skattehöjningar med motiv som inte håller.

Jag är oroad över den klyvning av Sverige som är uppenbar. Det är en klyvning som syns bland annat på arbetsmarknaden och på bostadsmarknaden. Vi har också en allvarlig regional klyvning.

Punktskatter kan slå fel. Ett tydligt exempel på detta är kilometerskatten. Med ett nytt förslag har regeringen förklätt en gammal idé med delvis nya argument. Men den får fortfarande samma negativa konsekvenser på svenska jobb och svensk företagsamhet. Den har ett ensidigt fokus på avstånd snarare än på bränsle och utsläpp, samtidigt som den har liten miljöeffekt. På många platser i landet saknas som bekant en alternativ transportinfrastruktur, och jobb som är beroende av lastbilstransporter kommer att drabbas. På så sätt spår regeringen på den regionala klyvning som vi redan kan se. Det är uppenbart att det behövs ett nytt ledarskap för att hela Sverige ska leva.

Utsläppen från transportsektorn är den störst kvarvarande klimatutmaningen i Sverige. Vi anser att det är angeläget att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i personbilar, arbetsmaskiner och transporter. Utöver reduktionsplikten är rena och höginblandade biodrivmedel oerhört viktiga för omställningen av transportsektorn. Det är angeläget att dessa fortsatt har hög konkurrenskraft gentemot fossila drivmedel. Vi menar att skattenedsättning är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Sverige ska därför fortsätta att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att fortsatt skattebefria förnybara drivmedel från koldioxidskatt.



Herr talman! Under den nuvarande regeringens tid har vi sett ett höjt skattetryck. Punktskatter höjs, och nya punktskatter införs. Som centerpartist är jag en varm förespråkare för grön skatteväxling, där skatten höjs på det som är dåligt för miljön och sänks på det som är bra, till exempel på arbete. Här har regeringen under mandatperioden valt en annan väg.

Eftersom det är mandatperiodens sista debatt om punktskatter vill jag i sammanhanget påminna de som lyssnar om den skatt på solenergi som regeringen har infört – hur man nu kunde komma på det. Det är en direkt kontraproduktiv reform, eftersom vi vill att fler ska använda energi från förnybara källor som solen. Jag kan inte förstå hur regeringen resonerade när man införde solskatten.

Både intäkterna från miljöskatterna och från skatterna på arbete har varit stigande eller konstanta sedan 1990-talet. Men bakom siffrorna döljer sig betydande förändringar. Utsläppen har minskat under perioden. Eftersom sysselsättningen har ökat och jobben har blivit fler har intäkterna från skatter på arbete ökat, trots lägre skattesatser.

Det finns naturligtvis mycket mer att säga om detta betänkande – om viktiga skattefrågor, om frågor som är viktiga för Sverige. Men jag hänvisar den intresserade att studera detta djupare. Det finns på riksdagens hemsida.

Jag står bakom Centerpartiets reservationer i betänkandet, men jag yrkar bifall endast till vår reservation 10.

#### Anf. 133 MOMODOU JALLOW (V):

Herr talman! I budgetpropositionen för 2018, som regeringen lade fram i samarbete med Vänsterpartiet, är klimatfrågan bland de högst prioriterade frågorna.

Vänsterpartiet har en ambition att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, och för att komma dit krävs en mer ambitiös klimat-, energi- och miljöpolitik. Det krävs att energi- och miljöskatter ses över för att möjliggöra effektiva ekonomiska styrmedel för att sänka utsläppen och klara klimatutmaningen. I våra förhandlingar med regeringen har viktiga steg redan tagits, och lagstiftningen på framför allt miljö-, klimat- och energiområdet håller på att förhandlas för att vi ska ställa om till ett mer hållbart samhälle.

Skattepolitiken kan ha en avgörande roll i arbetet för ett mer hållbart samhälle och en bra miljö, herr talman. Det är genom skattepolitiken vi kan stimulera en omställning som kan leda till minskade utsläpp från bland annat transportsektorn, för att Sverige ska nå de långsiktiga klimatmålen.

Herr talman! Detta är oerhört viktigt eftersom vägtrafiken står för ungefär hälften av de svenska växthusgasutsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utformningen av fordonsbeskattning och premier för miljöanpassade fordon kan vara betydelsefulla komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna för att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp.

För att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer och minska vägtrafikens klimatpåverkan antog riksdagen i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 ett bonus–malus-system. Vänsterpartiet har under många år arbetat för att införa ett bonus–malus-system för lätta fordon, och vi är därför mycket nöjda med att detta inom kort ska genomföras.

Systemet träder i kraft den 1 juli 2018 och innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre fordonsskatt. Det är viktiga steg för att minska utsläpp från transportsektorn, anser Vänsterpartiet.

Herr talman! Denna satsning innefattar dock bara lätta fordon – personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar – och inte tunga fordon. I april 2017 presenterade Energimyndigheten en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor. Flera andra myndigheter har ingått i arbetet, bland annat Naturvårdsverket, Trafikverket och Trafikanalys.

I den strategiska planen föreslår myndigheterna att ett bonus–malus-system även för tunga fordon bör utredas snarast, så att det kan finnas på plats när koldioxidvärden finns tillgängliga för nya tunga lastbilar under 2019. De anser att systemet därefter bör utvecklas successivt, när data för fler typer av tunga fordon blir tillgängliga efter hand. Många åkerier som väljer ren teknik i sina nya lastbilar upplever i dag att det inte finns några morötter. Det är därför viktigt att uppmuntra omställningen så att den kan ske skyndsamt i hela lastbilsflottan.

Vänsterpartiet delar uppfattningen att det är av intresse att utreda förutsättningarna för att ett kostnadsneutralt bonus–malus-system införs även för nya tunga lastbilar, i enlighet med vår reservation. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Herr talman! Samtidigt som vi arbetar med politisk reform för att uppnå miljömålen är det viktigare än någonsin att beakta hur de beslut vi fattar i denna kammare påverkar resten av världen. Att premiera miljövänliga fordon, som elbilar, för att uppnå miljömålen är ett viktigt steg i rätt riktning – men bara om vi kan säkerställa att dessa fordon är tillverkade på ett hållbart sätt. Miljöproblemet är globalt, och därför är det viktigt att vi när vi fattar beslut här tänker i ett globalt perspektiv. Vi kan inte bara tänka utifrån Sveriges gränser, för de beslut vi fattar påverkar många andra människor runt om i världen.

För inte så länge sedan publicerade Aftonbladet ett reportage om hur barnarbetare så unga som fyra till sju år och fattiga kongoleser arbetar för utländska företag i farliga gruvor, utan vare sig hjälm eller annan skyddsutrustning, för att utvinna ett mineral som heter kobolt. Mineralen bryts till batterier för just de elbilar som såväl Volvo som vi politiker i riksdagen vill att folk ska köpa. Det är samma bilar som vi premierar och ger bonus för.

Alla pratar om dessa elbilar – om Tesla och Volvo – men sällan hör man någonting om de oacceptabla och inhumana arbets- och livsvillkor dessa utländska företag utsätter människor för. Enligt organisationen Afrewatch arbetar minst 7 000 barn med kobolt i en stad i Kongo – i vad FN kallar den värsta formen av barnarbete.

Vi är glada att företaget Northvolt ska bygga Europas största batterifabrik i Skellefteå och att Volvo från 2019 ska bygga in elmotorer i alla sina nya modeller, men det pris barnen och gruvarbetarna som utvinna råvaran betalar, i ett avlägset hörn i Afrika, är oacceptabelt högt. Det måste vi ta i beaktande när vi fattar beslut om framför allt miljön.

Herr talman! Vi kan inte rädda vår framtid så. Vi kan inte rädda miljön på detta sätt. Vi måste ställa tydliga krav på att svenska företag lever upp till hållbarhetskraven, respekterar mänskliga rättigheter och säkerställer

rimliga arbetsvillkor oavsett var de har sin verksamhet. Kongolesiska barn är lika mycket värda som svenska barn, och därför ska vi aldrig acceptera barnarbete – oavsett var i världen det sker. Dessa är oerhört viktiga frågor som alltid måste tas i beaktande när vi för en progressiv skatte- och omfördelningspolitik i Sverige.

Herr talman! Jag vill också ta upp frågan om trängselskatt. Lagen om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Detta gör man för att förbättra framkomligheten och miljön men även för att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet.

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafiken på landsbygden. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan till exempel åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektivtrafik. Vänsterpartiet välkomnade införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel.

En kommun kan i dag inte själv bestämma om införande av trängselskatt. Vi anser att kommuner, landsting och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner, landsting och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Detta är en reservation vi har och som jag ställer mig bakom.

Jag ställer mig självklart bakom båda våra reservationer men yrkar bifall enbart till reservation 11.

Anf. 134 MATHIAS SUNDIN (L):

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

Vi behandlar punktskatter i den här debatten. Jag ska tala om två av dessa. De har med miljöområdet att göra.

Liberalernas skattepolitik på miljöområdet är mycket enkel i sin kärna. En del hävdar att den är genialisk i sin enkelhet. Man beskattar det som är miljöfarligt. Det är det absolut mest effektiva sättet att få bort miljöföroreningar, och få bort sådant man inte vill ska leda till utsläpp. Samtidigt pekar man inte ut exakt vad som ska ersätta detta, utan man gör det lönsamt med teknikutveckling och att lägga pengar på forskning för att ta fram alternativ. Politiken säger inte att ett visst alternativ är bäst. Däremot pekar vi ut vad som ska bort.

Med en sådan skattepolitik är det viktigt att ha just grön skatteväxling. När man höjer skatterna på olika miljöfarliga saker, utsläpp som man vill ha bort, ska man också sänka dem på andra områden, framför allt på arbete och jobb. Det är grön skatteväxling.

Det fanns en tid då flera partier omfamnade detta. Det gör det fortfarande på allianssidan. Men på den rödgröna sidan har det gått från grön skatteväxling till röd skatteväxling. Man höjer både miljöskatter och skatter på arbete. Och solskatten var förstas ingen lysande idé.

På energiområdet händer det väldigt mycket spännande i fråga om teknikutveckling, inte minst vad gäller solceller och solenergi. Sedan 70-talet har priset på solenergi sjunkit med 99,6 procent. Och prisfallet fortsätter. De senaste tio åren har priset på solenergi sjunkit med 80 procent. Det är den billigaste energikällan i över 30 länder, framför allt förstås i länder där

solen skiner oftare än i det här landet. Men även här börjar priserna nå en bra nivå.

Dessutom blir utvecklingen på batterier allt bättre. De blir också allt billigare. Det blir alltså lönsammare att investera i sådana. Priset har gått ned med över 70 procent de senaste tio åren.

Inom vindkraften är utvecklingen också mycket intressant.

Liberalerna tycker dock inte att politikens uppgift är att peka ut exakt vilket av de här alternativen som ska fram, utan vår uppgift är att beskatta det som vi tycker ska bort.

Just den principen ligger bakom vårt resonemang kring flyget. Det är inte flyget vi är emot, utan det är utsläppen från flyget. Om det är utsläppen från flygplanet som är problemet kan man inte beskatta själva flygplanet.

Även inom det området finns det snabb teknikutveckling och forskning som visar på spännande alternativ, till exempel olika alternativa drivmedel. Det gäller inte minst el. I höstas träffade jag Eric Lindbergh som är barnbarn till Charles Lindbergh, som var den som verkligen visade flygets potential. Hans flygning över Atlanten var startskottet för den stora kommersialiseringen av flyget. Hans barnbarn jobbar nu med elflygplan. Än så länge är de små. Men med batteriutveckling går det snabbt framåt.

Det finns också alternativ på marken. Förutom tåg finns det alternativa tekniker som hyperloop.

Fokus här ligger på att beskatta utsläppen, inte på att beskatta flyget i sig eller på att på bilområdet beskatta bilarna i sig. Där har den rödgröna sidan fastnat, inte minst miljörörelsen och Miljöpartiet. De har varit väldigt duktiga på att peka ut problem. De har ofta varit först med och bra på att visa på problem. Men sedan har de fastnat i att det är bilen eller flyget som är problemet. Det är faktiskt utsläppen som är problemet.

Anf. 135 LARRY SÖDER (KD):

Herr talman! Jag vill hävda att vi har en välfärdskris i Sverige. Det fattas 5 000 äldreboendeplatser, och det talet ökar varje år. Vi vet att vi har för få poliser ute på gator och torg. Vi känner oss inte trygga. Vi vet att köerna inom sjukvården har fördubblats under mandatperioden. Vi vet att vården är ojämlik i vårt land.

Jag är förvånad över att regeringens lösningar på det här alltid är höjd skatt. Höjd skatt och bidrag är lösningen, i stället för riktiga strukturella reformer, till exempel att fundera på att förstatliga sjukhusvården eller att införa en ny kömiljard. Svaret är alltid höjd skatt. På det sättet har det varit hela mandatperioden. Det senaste året är inget undantag.

Jag har många gånger i denna talarstol talat om Socialdemokraternas iver att höja skatterna på näst intill allt. Jag har inte ändrat uppfattning i sak, men man kan såklart fundera på om skatt kan vara ett behjälpligt instrument ibland. Givetvis kan en del punktskatter vara till hjälp för att styra människors beteende – om de styr från sådant vi inte vill ha i samhället, och om man sänker skatten med lika mycket på det som vi önskar i samhället.

Kristdemokraterna har drivit frågan om att införa ett så kallat bonus–malus-system. Miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid ger en bonus vid inköpstillfället, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Jag menar att det är ett sätt att använda skatterna som styrande medel. Den enskilda medborgaren kan göra ett aktivt val,

antingen välja det skattemässigt billiga alternativet eller det skattemässigt dyra alternativet.

Vi ser nu med tillförsikt på att detta införs. Vi tror att det kommer att vara bra för miljön och att det kommer att leda till goda konsekvenser i människors beteende när de väljer bil.

Det är också bra att det finns ett uppföljningssystem i bonus–malus-systemet, så att man hela tiden kan kalibrera det och så att det inte används för att ta in mer skatter. Skatterna ska läggas på det som är miljöfarligt och göra det lättare för det som är mindre farligt för miljön.

Många av punktskatterna i betänkandet berör människor, och många har starka åsikter. Det gäller inte minst flygskatten, som jag inte alls tror får den avsedda effekten. Människor från västkusten, där jag bor, kommer att i större utsträckning ta tåget till Köpenhamn och ta flyget där. Då har skatten inte gjort någon som helst nytta, eftersom flygresan ändå blir av. Flygresan blir ändå av.

En del flygresor måste bli av, och då får företag eller medborgare ta ställning till varifrån man ska resa, inte om man ska resa.

Regionala flygplatser, som är en viktig del för utvecklingen av näringslivet, kommer att drabbas hårt. Regionala flygplatser finns av en anledning, och om man tar man bort dem drabbas regionerna hårt.

Alla punktskatter är givetvis inte av ondo. En del är styrande, vilket är bra. Men man kan se att många av dem snarare är av konfiskal karaktär än styrande.

Vi måste bli bättre på att beräkna de negativa dynamiska effekterna, för att man ska ha rätt underlag när man beräknar de ekonomiska effekterna men även för att det inte ska bli en överraskning när effekterna rent ekonomiskt inte blir som man trott. Tänk om människor inte väljer som vi har önskat! Då blir inte de ekonomiska effekterna och statliga inkomsterna vad man trott.

Sverige behöver bli bättre på att uppmuntra och underlätta entreprenörskap. Företagare möter ofta onödiga hinder och höga administrativa kostnader för att driva sin verksamhet framåt. Punktskatter driver administration och regelbörda. Detta bör vi analysera bättre så att det blir enkelt att driva företag och så att företagaren får göra det man är bäst på i stället för administration.

Med det vill jag yrka bifall till reservation 8 från Kristdemokraterna.

Anf. 136 JAMAL EL-HAJ (S):

Fru talman! Stater med låga skatter utmärks av dålig välfärd, djupa ekonomiska klyftor och brist på jämställdhet. Stater med höga skatter har en bättre välfärd, högre jämlikhet och mer av jämställdhet.

Kan skatterna då vara hur höga som helst? Givetvis inte. En skattenivå på runt 50 procent, som Sverige har haft i kristider, är ett tak, men det är inte där vi är i dag. Tvärtom är skattekvoten i Sverige år 2018 på en historiskt låg nivå, 43,5 procent, och fortsatt fallande eftersom vi bland annat ska ta bort hela pensionärsskatten till 2020. Den är lägre än under Fälldins år vid makten, lägre än under Bildts förödande rivstartsår och lägre än under Reinfeldts tre första regeringsår 2006–2009.

Vad utmärkte då dessa tre borgerliga valperioder? Jo, de ändade i förskräckelse med underskott i statsfinanserna, som vi socialdemokrater fick reda upp.

Nu laddar Kristersson hagelbössan med en ny svärm av föga träffsäkra skattesänkningar. De är föga träffsäkra då de inte ger tillväxt och jobb men träffsäkra i att öka ojämlikheten i Sverige – en ojämlikhet där vi åtminstone påbörjat ett bra jobb.

Trots världens högsta skatter är Sverige en av världens mest ekonomiskt framgångsrika stater – kanske något att fundera över. Skatter kan nämligen användas till samhällsinvesteringar av olika slag, inte minst till att utbilda människor och få alla begåvningar att blomma oavsett om pappa är direktör eller arbetare.

Punktskatterna har dock en särskild roll i skattesystemet. De intäkter de ger ska inte föraktas, men till skillnad från övriga skatteslag – inkomstskatter, företagsskatter och moms – är de starkt påverkande på konsumtion och produktion. De är inte neutrala eller likformiga, som syftet är med skattesystemet i övrigt.

Jag tror att det finns en stark partipolitisk enighet kring vissa punktskatter, inte minst de på alkohol och tobak. Djupt inne i de borgerliga leden finns ett starkt stöd för en restriktiv alkoholpolitik och för att begränsa, ja rent av få bort, rökning och snusande. Vi vet alla att alkohol och tobak i grund och botten är ohälsosamt och att ett alltför omfattande bruk förr eller senare slutar i missbruk. Och det är vi skattebetalare som står där med kostnaderna för cancersjuka och för alla de sjukdomar som alkoholmissbruk orsakar. Vinsterna finns däremot hos tobaks- och alkoholindustrin, inte minst de stora globala tillverkarna.

Moderaterna har sin alkoholliberala frihetsflygel, som i detta betänkande fått sin beskärda del i form av en reservation. Bortglömd är redan den tidigare finansministern Anders Borg, som talade om att svenska folket skulle arbeta i stället för att supa och röka. Vem vet vad Moderaterna tycker om ytterligare fyra år?

Fru talman! De borgerliga reservationerna i detta betänkande spretar åt alla håll. Någonstans får man då intrycket att regeringen kanske ändå landat rätt bra i punktskattefrågorna. I grund och botten är också till exempel Centerpartiet för punktskatter för att främja klimat och miljö. Centern har olika sådana förslag i sin budgetmotion, men partiet vågar sällan prata högt om detta av rädsla för att beskyllas för skattehöjningar.

Centerpartiet vill ha en kemikalieskatt på kläder och skor med 75 kronor per kilo och en skatt på plastpåsar på 4 kronor. Jag har inte hört centerpartister agitera för detta.

Jag säger inte att Centerpartiets punktskatteförslag är fel utan mer visar på Centerpartiets rädsla gentemot skattesänkarlobbyn. Man vill vara högeralliansens gröna batteri, men när det kommer till handling vågar man inte driva sina mer radikala krav som utmanar. Högeralliansens gröna batteri är tuktat till kraftlöshet av Moderaterna.

Det har varit och lär bli mycket prat om hur hemsk flygskatten är och om alla påstådda förskräckligheter med fordonsskatter, bränslebeskattningen eller energibeskattningen. Men ärligt talat, borgerliga partier: Vad är det ni vill?

Liberalerna vill inte ha en svensk flygskatt men väl en europeisk. Tyvärr beslutar inte denna riksdag över Europa utan över Sverige, som väl ändå ingår i Europa. Varför ska vi inte våga ha en nationell flygskatt som åtminstone några andra länder har?

Den stora europeiska eller världsomfattande flygskatten eller, ännu bättre, beskattningen av flygbränsle dyker inte upp. Man bara pratar om den utan att göra något konkret där man kan.

Jag ser olika bekännelser till bonus–malus-systemet, som regeringen genomfört, samtidigt som det borde göras annorlunda, bättre, innehålla ytterligare delar och givetvis utvärderas. I skatteutskottet har ordet utvärdering blivit ledord så fort de borgerliga partierna saknar politik i en sakfråga. Ordet utvärdering är fikonlövet som ska rädda deras ansikten när skattesänkarlobbyn frågar varför de inte stoppar den hemska regeringens förslag. Regeringens 200 propositioner står i skarp kontrast mot den tidigare borgerliga regeringens idélöshet och tomhet på politik våren 2014. Vi tar ansvar för Sverige i ett läge där Reinfeldt och Borg redan skulle ha abdikerat.

Jag har inte kommenterat Sverigedemokraternas reservationer. SD är ett motbjudande parti som anslutit sig till de galningar som kallas klimatskeptiker. Alltså är de emot de flesta förslag som kan tänkas minska utsläpp och förbättra miljön. Läs bara deras reservation om biodrivmedel och jämför den med Centerpartiets, som jag i grund och botten finner sympatisk. Centerpartiet vet att klimatet är i kris och att polerna smälter. SD vill däremot vara fossilindustrins bästa vän, medan Moderaterna inte vet på vilket ben de ska stå.

Fru talman! Vad de som hör, ser eller läser om denna debatt, i likhet med väljarna i höstens val, har att ta ställning till är framåt med Socialdemokraterna eller bakåt med Moderaterna och Sverigedemokraterna.

Högern har varken vilja, idéer eller politik för att ta itu med klimatkrisen eller andra miljöproblem. Mot denna höger står regeringen men också V och mittenpartierna, som alla inser att radikala grepp måste tas i klimat- och miljöfrågorna. Vi kanske är oense om takten och tekniken men inte om riktningen.

Jag yrkar bifall till skatteutskottets förslag.  
(Applåder)

Anf. 137 FREDRIK SCHULTE (M) replik:

Fru talman! Jamal El-Haj ägnade väldigt mycket av sin talartid åt att angripa Moderaterna och kom med en del påståenden som jag skulle vilja bemöta med fakta.

Han påstår till exempel att Moderaterna riktar in sina skattesänkningar mot de rika och att det är ineffektiva skattesänkningar. Fel, vi riktar in våra skattesänkningar mot låginkomsttagare så att det ska löna sig att arbeta i stället för att gå på bidrag. Det finns också mycket solitt vetenskapligt stöd för att just öka incitamenten till arbete. Att gå från bidrag till arbete är ett av de mest effektiva sätten att öka tillväxten och sysselsättningen.

Jamal El-Haj påstod också att jämlikhet frodas i länder med höga skatter och att motsatsen gäller i länder med låga skatter. Fel, vi kan konstatera att några av de länder i världen som är mer jämlika än Sverige har en lägre Gini-koefficient. Slovenien, Slovakien, Tjeckien och Nederländerna har väsentligt mycket lägre skatter än Sverige.

Till nästa anförande, Jamal, kan det kanske vara värt att ta reda på lite fakta.

Nåväl, det var inte det jag ville fokusera på. Det jag skulle vilja fokusera på i min frågeställning är att Socialdemokraterna lovade mer välfärd

och bättre välfärd, men det blev precis tvärtom. Trots höjda skatter och en högkonjunktur i ryggen har ni fördubblat vårddköerna. Ni har sett till att barngrupperna har ökat i storlek. Ni har sett till att avgifterna i äldreomsorgen har ökat. Ni har lagt ned BB i Sollefteå. Ni har klämt åt de absolut svagaste: de som går på LSS-stöd, alltså handikappade. Ni lovade bättre välfärd, men ni gav sämre välfärd trots skattehöjningar och trots högkonjunktur.

Jag vill fråga dig, Jamal El-Haj: Är du nöjd med utvecklingen? Finns det någon känsla av självkritik? Nu går ni ju till val på ytterligare höjda skatter, en politik som visat sig ge sämre välfärd.

Anf. 138 JAMAL EL-HAJ (S) replik:

Fru talman! När Fredrik Schulte stod i talarstolen sa han att svenska folket är lurat. Ja, svenska folket blev lurat när borgerligheten regerade mellan 2006 och 2014. Ni slog mot sjuka och arbetslösa. Cancersjuka skickade ni i arbete. De skulle försörja sig, menade ni. Ni har verkligen satt oss i utanförskap, när ni gick till val med att ni ville utrota utanförskapet.

Ja, svenska folket var lurat. Vi har försökt återskapa det som ni misslyckades med under åtta år. Vi har skapat 250 000 jobb. Vi har skapat bostäder. Ni var som lägst nere på mellan 10 000 och 25 000 bostäder per år. Vi är uppe på 65 000–70 000 bostäder.

Ni har verkligen satt oss i en situation där hela Sverige lider av de ekonomiska åtgärder som ni har utfört under era åtta år. Ni regerade i åtta år och slutade med ett underskott. Vi lämnade makten 2006 med 60 miljarder i överskott. Ni lämnade makten till oss 2014 med 60 miljarder i underskott.

I dag, 2018, går vi med 80 miljarder i överskott. Vi har betalat tillbaka 40 miljarder i skulder, och vi fördelar 40 miljarder till svenska folket. Barnbidraget höjs med 200 kronor till mammorna som kanske har svårt att köpa kläder till sina barn.

Vad är det du säger, Fredrik Schulte? Jag känner mig maktlös när du formulerar dig på det sättet. Jag ber dig att läsa historia. Jag ber dig att titta bakåt, inte bara på de senaste två eller tre månaderna.

Anf. 139 FREDRIK SCHULTE (M) replik:

Fru talman! Jag ställde frågan om välfärden. Välfärden har försämrats kraftigt. Vårddköerna har fördubblats. På punkt efter punkt kan man konstatera att löftena som Socialdemokraterna gav om en bättre välfärd blev en sämre välfärd trots en kraftfull högkonjunktur och höjda skatter. Era löften står för ingenting, och det finns ingen självkritik.

När jag ställer de här frågorna får jag inget svar. Det jag i stället får är ett försvarstal – ett försvarstal för att ni höjde bidragen. Det här visar ju mycket tydligt att Socialdemokraterna inte är ett välfärdsparti utan ett bidragsparti.

Här går skiljelinjen mycket tydligt i svensk politik. En röst på Moderaterna och Alliansen är en röst på strävsamhet, företagande och arbete. Det är så vi lyfter svenskt välbefinnande. Det är så vi kan satsa på välfärden.

Trots att det har varit högkonjunktur har Socialdemokraterna bara skapat 250 000 jobb. Under vår tid, trots en av de största globala lågkonjunkturerna, skapade vi fler jobb. Det gjorde vi eftersom vi gjorde det lönsamt att arbeta, satsade på företagande och uppmuntrade företagande.



Det står alldeles klart, fru talman, att den socialdemokratiska politiken är fortsatt inriktad på att höja skatterna för att skada vår tillväxt och vår ekonomi och ta de pengarna för att satsa på bidragen för dem som inte arbetar. Det här görs på bekostnad av välfärden. Vårdköerna har fördubblats. Man klämmer åt dem som är absolut mest utsatta. Man lägger förslag om att blinda ska börja redovisa kvitton. Det är en katastrof för välfärden, och inför det är Jamal El-Haj och Socialdemokraterna svarslösa.

Anf. 140 JAMAL EL-HAJ (S) replik:

Fru talman! När rika människor, villaägare, vill få ett arbete utfört använder de ROT. Då kallas det avdrag. När fattiga människor behöver gå till socialen, kanske för att de har blivit arbetslösa, kallar ni det bidrag. Det är skillnad på bidrag och avdrag. I vissa formuleringar är det avdrag. I andra formuleringar är det bidrag. Det är beklämmande.

Jag var väldigt aktiv i industrin 2008, då krisen kom. Jag satt i förbundsstyrelsen för IF Metall och skickade brev efter brev till din allianskollega Maud Olofsson: Snälla, rädda oss! Jag minns att företag efter företag gick i konkurs. Mellan 2008 och 2009 förlorade Sverige mellan 100 000–150 000 industrijobb.

Vad gjorde ni då? Jo, Reinfeldt sa att de företag som inte klarar sig får gå i konkurs. Så sa han när andra länder, som Tyskland, hjälpte till och bidrog för att lyfta de här företagen. Det kommer säkert en debatt nästa vecka om företag och företagande.

Nu gör vi så att vi fördelar de pengar vi får över. Vi fördelar dem till pensionärer. Ni såg till att de blev fattigpensionärer. Nu gör vi dem till människor som kan försörja sig och ha tillgång till ekonomin. Vi fördelar dem som sagt till barnbidrag.

Vi ser också att välfärden har blivit bättre. Människor går till jobbet. Industrin söker arbetare i dag, i vår tid. På er tid gick företagen i konkurs, och de anställda förlorade sina jobb och blev arbetslösa. Det är skillnaden mellan vår tid och er tid.

Anf. 141 STAFFAN DANIELSSON (C) replik:

Fru talman! Jamal El-Haj! Du uppmärksammade Centerpartiet i ditt anförande och antydde att vi är i dåligt sällskap. Jag skulle kunna kontra med att Socialdemokraterna är i dåligt sällskap, men jag avstår från det. I stället kan var och en dra sina egna slutsatser. Verkligheten är rätt tydlig, tycker jag.

Centerpartiet driver alltid på i miljö- och klimatfrågorna; det är helt rätt. I Alliansen nådde vi stora framgångar under åtta år tillsammans, till exempel energiuppbyggnaden och de stora satsningarna på förnybar energi av olika slag. En del av de energislagen har tyvärr fått problem nu med de nya förutsättningarna. Inom vind, etanol och biogas står det still, och det är tyvärr konkurser mer än stora vinster.

Socialdemokraterna har många väljare över hela landet och vill ha kvar industrier och jobb i Sverige. Det respekterar jag. Den uppfattningen har vi också, så där är vi överens.

Men om jag får vill jag lyfta fram en obegriplig skatt som ni och Miljöpartiet – kanske mer Miljöpartiet; vad vet jag – föreslår: vägsplitageskatten, kilometerskatten. Den gagnar inte skogsindustri, jordbruk och företag över

hela landet. Den lägger en ny stor kostnad på dem, vilket inte förbättrar konkurrenskraften utan ökar risken att jobb flyttar ut ur Sverige.

Min fråga är: Borde ni inte dra tillbaka försöken att skattebelasta industrier och företag i Sverige på det sättet?

Anf. 142 JAMAL EL-HAJ (S) replik:

Fru talman! Jag är glad att du begär ordet och kommer till debatt, Staffan. Känner ni att ni är i dåligt sällskap är ni välkomna till oss.

Jag yttrar mig på det sättet om er därför att jag faktiskt är lite besviken på Centerpartiet. Jag har följt Centerpartiet under många år i min politiska karriär och har sett hur Centerpartiet har förändrats i dessa frågor. Jag yttrar mig alltså på det sättet på grund av besvikelse, och jag hoppas att ni rättar er. Återigen: Känner ni att ni är i dåligt sällskap vet ni var ni har oss.

Du nämnde någonting om vägslitageskatten. Vi har föreslagit en avståndsbaserad vägslitageskatt som också kommer att skapa ordning och reda inom lastbilstrafiken. Det är inte en skatt på lastbilar utan på det slitaget och de föreningar som lastbilstrafiken åstadkommer. De skattade vägarna finns snarare i tätbebyggda områden än i glesbygd. Vi tar del av en europeisk utveckling där Eurovinjettsystemet nu smälter bort. Det är ungefär vad vi har skrivit i vårt betänkande.

Jag är medveten om att mina kamrater inom IF Metall uppe i Norrland kanske är lite besvikna på detta, men vi måste verkligen värna miljön och se till att de som smutsar ned miljön betalar för det. Jag hoppas att ni är överens med oss om denna åtgärd.

Jag hade velat kommentera något du sa om solceller, men jag vet inte om jag har tid. Vi har faktiskt gjort den största investeringen någonsin för ett grönt samhällsbygge.

Anf. 143 STAFFAN DANIELSSON (C) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att Jamal El-Haj är lite besviken på Centerpartiet och tycker att vi var bättre förr. Jag tycker att vi var bra förr, och jag tycker att vi är ännu bättre nu. Där skiljer vi oss alltså lite åt.

När det gäller skatten på lastbilar och transporter kan sägas att Sverige är ett exportberoende land. Vår välfärd och vår önskan att hela Sverige ska leva bygger på att vi har konkurrenskraft i våra industrier och våra företag över hela Sverige. Ökade kostnader är väldigt tuffa med den knivskarpa konkurrens som råder på marknaden nu.

Jag noterar att Jamal El-Haj säger att vi i Norrland nog är lite besvikna på detta med kilometerskatt men att den behövs för miljöns skull. Men om produktionen i Sverige minskar, skogsindustrierna har svårare att konkurrera när transporterna blir dyrare, jordbruk och andra företag drabbas av samma sak och jobb och företag flyttar från Sverige till andra länder, där lagarna inte är lika stränga och miljön inte hanteras lika varsamt, kan det väl inte vara bra för miljön?

Det är den balansgången vi måste ha, och där känner jag en besvikelse över att Socialdemokraterna verkar ha hoppat i säng med Miljöpartiet i denna fråga. De höga miljökraven kommer att slå fel. Vi får fortsätta att diskutera denna fråga, men vi står vid olika frontlinjer just nu.

Anf. 144 JAMAL EL-HAJ (S) replik:

Fru talman! Vi ska inte fortsätta att vara besvikna på varandra. Jag tror att vi vill Sveriges bästa, och vi vill värna miljön. Det är viktigt att vi menar väl när vi genomför detta, vilket vi egentligen redan har gjort. Vi vill ha ordning och reda. Vi har fått mycket kritik för att bilar som kommer från utlandet smutsar ned miljön – de ska få betala för det. Det är viktigt att betona att vi vill ha ordning och reda på trafiken. När vi genomför detta system kommer det förhoppningsvis att bli bättre.

Jag hoppas som sagt att ni fortsätter att arbeta för miljöfrågorna. De ligger mig varmt om hjärtat, och jag hoppas verkligen att vi en dag ska vinna fajten mot dem som smutsar ned miljön och så småningom få igång Sverige och få en bättre miljö för alla.

Vi måste värna miljön för kommande generationer, våra barn och barnbarn. Någon gång kommer vi att få frågan: Vad har ni gjort? Ska vi säga att vi var rädda för några kronor här och där och att vi därför har låtit miljön och klimatet försämrans på det här sättet? Det svaret vill jag inte ge. Jag vill kunna säga till mina barn och barnbarn: Jag har gjort vad jag har kunnat. Jag hoppas att du håller med.

Anf. 145 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Förra veckan presenterade Naturskyddsföreningen en rapport om fossila subventioner. Jag hade förmånen att tillsammans med tre kollegor från riksdagen kommentera den rapporten och de 30 miljarder som Naturskyddsföreningen hade räknat ut att de fossila subventionerna uppgår till.

Vi kommer att gå in mer på djupet på dem när vi senare i vår behandlar betänkandet om skatteutgifter, men frågeställningarna är ganska snarlika dem som vi behandlar i detta betänkande om punktskatter. Subventioner styr beteenden, liksom punktskatter. De kan styra i en bra eller en mindre bra riktning, beroende på hur de är utformade.

Då, i torsdags förra veckan, ville alla som var närvarande – Miljöpartiet, Centerpartiet, Liberalerna och Socialdemokraterna – gå i riktning mot att fasa ut fossila subventioner. Man betonade också styrmedel väldigt starkt. Det ser jag förstås med tillförsikt på, och jag utgår från att man kommer att stå kvar vid det också framöver.

Fru talman! Den före detta folktoppartisten, numera liberalen, Mathias Sundin frågade i sitt anförande om Miljöpartiet ser bilen och flyget som problem i sig. Han menade att vi skulle ha missuppfattat saken och inte ser att det är utsläppen som är problemet. Sundin har helt fel. Det *är* utsläppen som är det primära och som är problemet, framför allt när det gäller flyget.

Men det är också så att vi i dag inte har några flygplan som inte släpper ut koldioxid. Det vore jättebra om vi kunde få fram elflygplan i framtiden. Det är alldeles utmärkt att det forskas på det. Men det finns i dag inga som vi kan använda, så varje flygresor leder till utsläpp.

När det gäller bilen är utsläppen det huvudsakliga problemet, men i städerna finns det också andra nackdelar. Bilen tar väldigt stor plats och konkurrerar om utrymmet med andra transportslag. Det betyder naturligtvis inte att bilen inte ska finnas i framtiden. Den ska finnas, även när vi har bytt bränsle, men vi måste se de problem som finns.

Senare ska vi hantera propositionen om trängselavgifter. När trängselavgifterna kom på tal för ett antal år sedan var det många partier som

var väldigt starkt emot dem. Nu har de blivit accepterade av de allra flesta; det har visat sig att vi faktiskt behövde ta ut en avgift för den trängsel som bilen renderar. Det parti som nu heter Liberalerna är i dag positivt till detta, vilket gläder mig.

Fru talman! Punktskatter handlar om att internalisera externa effekter, som man säger på ekonomispråk. Genom att beskatta något bakar man in priset så att det blir mer korrekt, för att den fulla kostnaden ska betalas och inte läggas över på andra.

Under denna mandatperiod har vi infört flera nya miljöskatter. Vi har fått nya system på plats som är nödvändiga i den omställning vi behöver göra miljömässigt. Detta är viktigt, och det får effekt. När vi har system kan vi sedan skruva i dem och förbättra dem.

Den förra alliansregeringen tog inte alls miljöfrågorna på det allvar som de kräver. En sak som man faktiskt gjorde var dock att tillsätta en utredning om kemikalieskatt, en skatt som sedan infördes för ett år sedan.

Centerpartiet var drivande i detta. I de skuggbudgetar man har haft i år har man haft högre intäkter än både regeringen och andra allianspartier har haft i sina budgetar. Detta kan vara värt att poängtera nu när man säger att man vill utforma detta på andra sätt. Man har faktiskt velat ta in mer pengar genom kemikalieskatten än något annat parti har velat.

Nästa vecka börjar äntligen flygskatten att gälla i Sverige. Det har varit en ganska tuff resa. Det har varit ganska hårt motstånd mot att flyget skulle börja betala en liten del av de kostnader det ger upphov till. Det har varit hårt motstånd i ganska många partiläger.

De borgerliga partierna hotade ett tag till och med med misstroendevo- tum på grund av den flygskatt på 80 kronor som var aviserad för resor inom EU. Den blev sedermera 60 kronor. Tack och lov vände man. Det blev ingen regeringskris. Flygskatten kommer nu på plats den 1 april, och det är inte en dag för tidigt.

Det har också i mätningar visat sig att flygskatten är populärare än vad somliga partistrateger möjligen hade räknat med. Den första mätning som jag såg gjordes av Naturskyddsföreningen. Där var det 70 procent av de tillfrågade som var positiva till skatten.

Därefter gjorde lobbyorganisationen Svenskt Flyg en motsvarande undersökning. Möjligen ställde de frågan på lite annat sätt. Där var 55 procent positiva. Svenskt Flyg gillade kanske inte det, så de skyltade inte med den undersökningen så mycket. Senast i förra veckan såg jag en undersökning från Novus eller Sifo som också visade att det är betydligt fler som är positiva än som är emot skatten. Det är inte så konstigt. I Expressen kunde vi i går läsa en krönikör som uppmanade Alliansen att omvärdera sin hållning i detta: Sänk hellre skatter på arbete, var hans budskap.

Jag kan också nämna något om de flygplatssubventioner som finns och som tidningen ETC har skrivit förtjänstfullt om. I de värsta fallen, från Pajala flygplats, var varje enskild biljett subventionerad av skattebetalarna med 2 861 kronor. Det är naturligtvis fruktansvärt att skattebetalarna ska subventionera enskilda biljetter med så mycket.

Jag ska också säga något kort om vägslitageskatten. Också den har varit föremål för diskussion. Det kom en utredning förra våren som regeringen inte var nöjd med och därför inte remitterade. I stället fortsatte man med ett beredningsarbete på Finansdepartementet, där man kom fram till ett inriktningsförslag, som remitterades häromveckan. Det kommer nog att

finnas anledning för oss att återkomma till detta. Förslaget innehåller viktiga förändringar jämfört med det som fanns i den tidigare utredningen. Bland annat innehåller förslaget en regional differentiering och ett förslag om att man inte ska avgiftsbelägga vägar med färre än 500 tunga fordon per dygn. Det ska vara ett elektroniskt avläsningsförfarande, vilket ska skapa ordning och reda. Det är alltså lika mycket en åtgärd för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor mellan svenska och utländska åkare som det handlar om miljö.

Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag.  
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 28 mars.)

## § 14 Mervärdesskatt

Skatteutskottets betänkande 2017/18:SKU11  
Mervärdesskatt  
föredrogs.

Anf. 146 PER ÅSLING (C):

Fru talman! Vi har nu att behandla motioner på mervärdesskatteområdet från höstens allmänna motionstid.

Mervärdesskatter är en stor fråga där vi ska förhålla oss dels till EU-ländernas gemensamma momsdirektiv, som är under förändring, dels till den svenska lagstiftningen. Momsfrågan präglas av en rad olika lagstiftningar och tillämpningar som ibland kan upplevas som motsägelsefulla.

Riksdagens skatteutskott har tidigare anfört att det finns goda skäl att sträva efter ett system med få undantag samtidigt som det måste finnas stor flexibilitet för medlemsstaterna. Det är viktigt att hänsyn tas till politiska önskemål i respektive medlemsstat om att kunna tillämpa låga och reducerade skattesatser av bland annat sociala skäl.

Med detta sagt måste förändringar på mervärdesskatteområdet vara väl avvägda. Det är inget som ska göras lättvindigt.

Fru talman! Alla skatter och avgifter måste vara transparenta och uppfattas som legitima över hela landet. Som privatperson och skattebetalare är momsen möjligen inget man funderar över i sin vardag, men man märker av förändringar på olika sätt.

Vi kan i olika undersökningar se att momsen tyvärr hamnar högt på företagens lista över administrativa problem och bördor. För Centerpartiet är det viktigt att vi kan utvidga förenklingsarbetet på momsområdet. Därför är det angeläget att vi får till stånd en förändring som syftar till att behålla och utvidga möjligheterna för fler enskilda företagare att redovisa sin moms årsvis. Dagens system måste utvidgas till att omfatta även mindre företag med gränsöverskridande handel. Förenklas företagens vardag kan fler företag starta och anställa, och fler jobb skapas, vilket i förlängningen förstås också stärker välfärden.

Detta visar på den kraft som finns i momsreformerna. Skillnaden i mervärdesskattenivåer är inte alltid helt logisk. Momsnivån vid en musik-konsert där publiken enbart lyssnar till musiken är 6 procent, men vid dans

är momsnivån 25 procent. För gemene man framstår detta som mycket ologiskt.

Fru talman! Det är uppenbart att vi behöver arbeta för att momssystemet ska vara applicerbart på den nya tidens ekonomi och för den nya tidens konsumenter. I dag, när varuinköp pågår för fullt i mobiler och vid datorskärmar, framstår det som mer än tydligt att det formella mervärdesskattesystemet har hamnat i otakt med den tekniska och ekonomiska utvecklingen. Ökad användning av ny teknik och globala tjänster driver fram behov av att förenkla för både konsumenter och näringsidkare. Vi måste följa med i det digitala samhället. Lagstiftningen och tillämpningen måste följa med i verkligheten.

Fru talman! Jag nämnde tidigare legitimitet för systemet och för företagens börda. För bara något år sedan stod jag här i talarstolen och tog upp situationen för ideella föreningar, som plötsligt fick betala 25 procent i moms i stället för 0. Efter stark kritik, bland annat från delar av riksdagen, och ordentliga diskussioner här i kammaren och i skatteutskottet, där Magdalena Andersson var på besök, kom dock regeringen att förändra villkoren, så att våra ideella föreningar inte skulle drabbas. Det var bra.

Nu har vi ett nytt exempel där förändrade momssatser så till den grad förändrar villkoren för näringsverksamhet att regeringen spär på den regionala klyvningen. Jag tänker på den höjda biomomsen, som regeringen drivit igenom. Momsen på biobesök höjdes den 1 januari 2017. Det gjordes då en höjning från 6 till 25 procent. Nu börjar vi se konsekvenserna av det.

Regeringens politik innebär därmed att en ökad kostnad för biobesökarna uppstår med i storleksordningen 240 miljoner kronor, vilket slår hårt mot mindre biografer på landsbygden. Det är klart att det är helt oacceptabelt.

Det är problematiskt ur flera perspektiv, men framför allt är det en åtgärd som spär på orättvisorna mellan landsbygdens ideellt drivna biografer och storstadens kommersiellt välmående biografer. Vi varnade redan när höjningen aviserades att den skulle komma att slå hårt mot biograferna på landsbygden, och nu ser vi alltså verkligheten.

Vi kunde för någon vecka sedan läsa i både lokaltidningar och Stockholmsmedier att biografen i Gagnef i Dalarna slår igen. Det är en alltför typisk situation för landsbygdsbiografer, vars syfte inte är att tjäna några större pengar. Verksamheten går mer eller mindre runt. Då kommer givetvis en kraftigt höjd biomoms som ett hårt slag, och verksamheten får stänga.

Det går att nämna fler exempel. Låt mig ta ett från min egen hembygd! Det gäller biografen i Järpen. Järpens kulturförenings ordförande, Håkan Nilsson, konstaterar att man har lagt på den höjda momsens på biljettpriset. Man har tappat 25 procent av besökarna. Han summerar det med att man, med denna reform, har förflyttat biobesökandet till dem som har råd. Det är allt annat än en lycklig utveckling.

Detta visar tydligt att man måste gå fram med varsamhet med förändringar i momssatser. Framför allt måste man ha ett helhetsperspektiv, där hela landet finns med.

Fru talman! Jag vill avslutningsvis konstatera att jag står bakom både Centerpartiets och Alliansens reservationer. Men för tids vinnande yrkar

Anf. 147 JÖRGEN WARBORN (M):

Fru talman! Fredrik Schulte deltog i den förra debatten, som handlade om punktskatter, och gav en fin inramning och en utgångspunkt för var Moderaterna står ideologiskt i skattefrågan. Jag har inte tänkt upprepa det som Fredrik sa, men de som möjligtvis följer detta kan gärna titta på debatten om punktskatter, tycker jag.

Jag har snarare tänkt använda min debattid till att lyfta två av de frågor som Moderaterna tycker är absolut viktigast i detta betänkande. Vi har fem av nio reservationer i betänkandet. De två frågor jag vill lyfta är för det första skattesatser och för det andra behovet av en utvärdering av effekterna av den höjda momsens på biobesök.

När det gäller skattesatser vill vi att skatter och moms ska ha rimliga nivåer och att de ska vara förutsägbara och rättvisa. Men det är inte riktigt fallet inom kulturområdet. Till exempel har vi en momssats på pappersböcker och en högre momssats på e-böcker. Vi har en momssats om man går på en konsert. Men det är en högre momssats om man spelar för en dansande publik, en så kallad dansbandsmoms. Vi har en momssats för teaterbesök, men vi har en högre momssats för biobesök. Moderaterna anser att dessa frågor behöver kartläggas med syftet att långsiktigt harmonisera kultursektorns moms- och skattesatser.

Nu ska jag gå över till behovet av en utvärdering av effekterna av regeringens höjning av biomomsen. Det är under denna mandatperiod som regeringen har höjt biomomsen från 6 procent till 25 procent. Man har alltså gått från en harmonisering av kulturmomsen till större skillnader, och ska man tro medierapporteringen på detta område har detta fått stora konsekvenser.

Den 5 februari i år rapporterade Sveriges Radios *Kulturnytt* följande:

”Ett år har gått sedan momsens höjdes för biografer. Det har bland annat lett till att ett 30-tal småbiografer har fått höja sina priser för att överleva och vissa har fått stänga på grund av den höjda momsens.”

Den 21 december förra året kunde vi läsa om Ulf Berggren. Han driver Scala Bio i Båstad. Han stängde sin biograf i protest under fem dagar. Han säger så här: Det är fråga om att kunna leva på verksamheten. Det kan han knappt som det ser ut nu. Den höjda momsens har tvingat honom att höja biljettpriser, och då har färre gått på bio.

Jag kan fortsätta. SVT Nyheter i Dalarna rapporterar om Björn Wallgren. Han är biografägare i tredje generationen. Han säger så här: Biomomsen dödar landsorten och gynnar storstäderna. SVT i Dalarna konstaterar att den hårt kritiserade biomomsens har skördat sitt första offer i Dalarna. Det var alltså bara fyra dagar sedan biografen i Gagnef stängdes för gott.

Den 1 november citerade Göteborgs-Posten Anna Serner. Anna Serner är alltså vd för Svenska Filminstitutet. Hon menar att varannan svensk biograf kan komma att läggas ned – varannan svensk biograf. Hon poängterar att hela filmbranschen i princip är ense om att den höjda momsens är fel.

Jag ska avsluta med ett citat till från *Kulturnytt*, Sveriges Radio, den 5 februari 2018. Där säger man så här:

”Det finns ingen samlad statistik för exakt hur många biografier som valt att höja biljettpiserna, men tydligt är att representanter från SF, Folkets Bio, Riksföreningen Biograferna och Folkets hus och parker alla är överens om att bio ska räknas som kultur och därför betala samma moms som andra kulturevenemang. Det vill säga 6 procent.”

Det är av den anledningen som Moderaterna och Alliansen vill se en utvärdering av effekterna av att regeringen höjde biomomsen. Regeringens politik slår hårt mot kulturen, framför allt i landsbygden. Människors möjligheter att gå på bio kommer kraftigt att inskränkas om hälften av biografierna läggs ned. Därför behövs en utvärdering.

Slutligen – jag ser att jag har någon minut kvar – skulle jag vilja lyfta det allmänna behovet av regelförenklingar på momsområdet. Inte minst många småföretag upplever det som en mycket stor utmaning att hantera momser, framför allt om man bedriver verksamhet utomlands. Vi behöver en översyn av detta, och vi behöver göra det mycket enklare att driva verksamheter, så att fler jobb kan skapas.

Vi från Moderaterna står naturligtvis bakom samtliga reservationer som Moderaterna har undertecknat, men för tids vinnande vill jag yrka bifall endast till Moderaternas reservation nr 1 och Alliansens reservation om biomomsen, det vill säga reservation 5.

Anf. 148 DAVID LÅNG (SD):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till Sverigedemokraternas reservation nr 2.

Sverige har bland de högsta momssatserna i Europa. Standardnivån i Sverige ligger på 25 procent. Det var inte tanken när den infördes år 1960. Den kallades då för allmän omsättningsskatt och låg på drygt 4 procent. Tanken från början var att den bara skulle vara tillfällig.

Under perioden 1960–1991 ökade skatten i en relativt hög takt. Momsen har nu legat på 25 procent under en ganska lång tid. Ökningen av mervärdesskatten gick hand i hand med ökningen av skatter på andra skattebaser. Det kan vara värt att nämna och känna till med tanke på att kostnaderna inom offentlig sektor, framför allt när det gäller sådant som ligger utanför välfärdens kärna och statens trygghetsuppdrag, påtagligt har ökat genom åren.

Sverige har ett ganska diversifierat och komplext mervärdesskattesystem som delvis formats av förordningar och direktiv på europeisk federal och överstatlig nivå. Det finns en grundsats och två nedsatta skattenivåer i förhållande till grundsatsen. Man skulle kunna säga att vi har fyra momssatser i Sverige, där 25 procent är det normala. Sedan är det 12 procent på till exempel livsmedel, 6 procent på böcker och tidningar och 0 procent på bank-, finansierings- och försäkringstjänster. Det är ett förhållande som EU, som man uttrycker saken, har tillåtit Sverige.

Sverigedemokraternas syn är att Sverige behöver lämna detta överstatliga system inom EU och i stället helt bygga samarbeten kring frivilliga mellanstatliga och globala skatteavtalsnät. Det är, som vi ser det, enda sättet att skapa likvärda regler för hantering av mervärdesskatt.

Om EU tar fram ett eget system och resten av världen har andra system uppstår risker att dessa skillnader nyttjas i skatteplaneringssyften. Förutläggningarna att nyttja skatteplanering minskar om vi globalt tillämpar li-



kalydande principer. Sverigedemokraterna vill därför samarbeta multilateralt i frivillig, mellanstatlig form inom ramen för OECD Base Erosion Profit Shifting för att vinna framgång i frågan om skatteundandragande på mervärdesskatteområdet.

För att komma in på den reservation som jag yrkade bifall till vill jag också upprepa lite av vad jag sa i den förra debatten om punktskatterna, nämligen att skattesystemet, skattesatser och det som beskattas, alltså skattebas, måste vara logiskt, begripligt och uppfattas som rättfärdigt för att ha en hög legitimitet hos dem som betalar skatten. Det handlar också om upprätthållandet av skattemoral, inte minst, och att skatteintäkterna går till någonting vettigt och som uppfattas som rättfärdigt, framför allt kärnverksamheter inom välfärd och det statliga trygghetsansvaret.

Förutsättningarna att harmonisera regelverket för olika turistattraktioner så att likvärdiga verksamheter beskattas mer enhetligt bör utredas. Den differentierade momssatsen inom olika turistnäringar kan vara problematisk, eftersom den leder till onaturliga konkurrensfördelar och missgynnar småskalig natur- och ekoturism, vilket främst återfinns på landsbygden.

Exempelvis betalar man 6 procent i moms vid ett besök på en djurpark medan man vid viltskådning i det fria betalar 25 procent. Guidning på ett museum beläggs med 6 procent, medan en stadsvandring beläggs med 25 procent.

En översyn av momssatser pågår i EU:s regi, men eftersom det kan ta tid menar vi att det är motiverat att genomföra en nationell översyn.

Det finns som sagt en hel del differentieringar som gör att mervärdesskattesystemet kan vara svårt att överblicka. Det kan vara svårt att se orsakerna till att det exempelvis inom musiken finns en nedsättning på vissa tjänster och normal moms på annat.

Sverigedemokraterna menar därför att vi behöver söka breda samarbeten och skapa ett förenklat regelverk, och vi skulle gärna se det i form av en bred parlamentarisk utredning.

Anf. 149 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Skatter ska finansiera den gemensamma välfärden och ofentliga utgifter samt styra den ekonomiska utvecklingen i en social och ekologisk riktning. Mervärdesskatten bör utformas och användas i liknande syfte och inte bara som en kassako för nuvarande regering att kunna göra nya reformer.

Vi kristdemokrater har länge ansett att dagens system med olika momssatser är krångligt, byråkratiskt och inte underlättar för företagaren att kunna göra rätt och förstå skattesystemet. Det vore en bra inriktning om antalet undantag från den generella momssatsen minskar och att den generella momsen i stället skulle kunna anpassas. Det skulle även underlätta de gränsdragningsproblem vi har i momssystemet i dag, något som vi hört om från tidigare talare.

En viktig del i att stimulera tillväxt av till exempel turism och mötesindustrin är att förenkla momsen och göra gränsdragningarna begripliga. Om verksamheterna även från mervärdesskattesynpunkt kunde delas in i de fyra kategorierna mat, logi, aktiviteter och transport, som är grunden för turism, skulle momsen bli mer förståelig och enkel att hantera både för företagaren och för medborgaren.

I dag är det en mängd olika momsattser inom besöksnäringen. Mötesindustrin med konferenser, mässor med mera har stor tillväxtpotential i Sverige. En bra effekt för nationell stimulans av mötesindustrin skulle in-  
finna sig om kostnader för mat på konferenser hamnade på samma moms-  
nivå som övrig servering, det vill säga 12 procent. Den totala kostnaden  
för dem som köper mat skulle minska, och därmed skulle köpkraften öka  
hos småföretag och organisationer. Likaså skulle en samordnad moms un-  
derlätta för dem som bokför konferenser och andra evenemang, inte minst  
för köpare från andra länder.

Detta bör ses över och förenklas för företagen. Det är för många un-  
dantag från den generella momsattsen, och det gör det svårt för företagaren  
att göra rätt.

Den svenska marknaden är för liten för många företag. Internationell  
handel är inte exklusivt för de stora bolagen utan även för små och medel-  
stora bolag som vill expandera. Det här med mervärdesskatt över Europa  
och att som ett litet eller medelstort företag göra rätt för sig är ingen enkel  
historia.

Jag har här exempel på material som i dagsläget ska lämnas in till den  
spanska skattemyndigheten för att man ska bli registrerad. Jag skulle  
kunna läsa upp alla dessa dokument, som är på engelska, men det ska jag  
inte göra. Det är 17 olika dokument som du ska fylla i, samtidigt som du  
ska besvara 32 frågor om ditt bolag, dig själv och varför du gör på det här  
sättet.

Du ska också lämna in identifikation av dig som person, ditt företag,  
ditt företagskonto och ditt företags legitimitet i form av dokument från  
speciellt utvalda advokater i din egen kommun, vilket också ska vidimeras  
av en annan advokat i en annan kommun. Du ska också göra det från din  
bank samt från Bolagsverket.

Många av de här dokumenten ska ha en apostille-stämpel. De i salen  
som vet vad en apostille-stämpel är och har sett en sådan kan räcka upp  
handen. Jag tror nämligen inte att det är så många som har sett en sådan.

Jag menar att detta är alldeles för krångligt för en vanlig enkel företa-  
gare från ett europeiskt land. Det ska vara enkelt att göra rätt, men det är  
inte enkelt.

Notera också att om du lämna in det till den spanska skattemyndigheten  
ska det vara på spanska och inbegripa ett antal olika advokaters, myndig-  
heters och bankers inblandning för att få fram allting.

Hårdrar jag inte det nu? Det finns givetvis en easy track för att få hjälp  
med detta. Det var den jag redovisade. Ska du göra allt själv och inte ta  
hjälp av någon är det betydligt svårare.

Som ni förstår är jag ute efter att visa att det här är ett oerhört admi-  
nistrativt arbete för en liten företagare. Det är inte rimligt att man som en-  
skild småföretagare ska ta reda på allt och lösa alla dessa dokument för att  
få göra rätt.

Därför är jag väldigt glad att MOSS-systemet finns. Det bör utvidgas  
så att det gäller alla företagare i vilken bransch som helst så att man kan  
redovisa momsen på ett och samma ställe, i stället för att göra det på det  
här sättet.

Med mitt lilla exempel ville jag visa att vi är långt ifrån att underlätta  
för företagen när det gäller inlämning av uppgifter och liknande. Vi tycker

att vår skattemyndighet är svår att ha att göra med – men fråga den företagare som arbetar över hela Europa om vilken skattemyndighet som är enklast! Jag tror ändå att de tycker att den svenska skattemyndigheten är enklare att arbeta med.

Vi måste göra en resa här och hjälpa företagen att kunna vara internationella på ett enkelt och tydligt sätt. Jag tror att vi alla vill snabba på den resan, och jag tror att alla partier kan hjälpas åt i det.

Att vara företagare måste innebära att man får göra det man är bäst på och inte lägga tid, kraft och engagemang på administration, som inte ger intäkter till företaget.

Jag ställer mig bakom Alliansens reservation 5 när det gäller momsen, och jag tycker att mina allianskolleger på ett föredömligt sätt har redovisat Alliansens ståndpunkt i detta. Jag ämnar inte säga mer om det.

Anf. 150 PATRIK LUNDQVIST (S):

Fru talman! För att mervärdesskatten ska behålla sin legitimitet är det viktigt att skattereglerna är förutsägbara och enkla att tillämpa och inte leder till onödigt stora administrativa kostnader för dem som tillämpar reglerna.

Sedan mervärdesskattelagen trädde i kraft har ett nytt, moderniserat mervärdesskattedirektiv beslutats om i EU.

De svenska reglerna har också förändrats åtskilliga gånger. Nya regler har tillkommit, och det har naturligtvis ökat komplexiteten i lagstiftningen och gjort den svårare att tillämpa. Det mervärdesskatterättsliga regelverket bör därför förenklas. Tydliga och enkla regler underlättar för företagen, och de bidrar till att stärka företagets konkurrenskraft. Som framgår av de skattepolitiska riktlinjerna ska dock nyttan av förenklningar alltid vägas mot behovet av att värna skatteintäkterna, åstadkomma rättvisa mellan skattskyldiga samt motverka skattefusk och skatteundandragande.

Redan i budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att mervärdesskattelagen borde ses över för att göra lagen mer överskådlig och anpassa lagens regler och begrepp till mervärdesskattedirektivet. Därför tillsatte regeringen hösten 2016 en utredning för att göra denna översyn av moms systemet. Det arbetet ska avslutas den 1 april 2019, om allt går som det ska.

Till det arbetar även Europeiska kommissionen med att utveckla de gemensamma reglerna för moms inom EU, bland annat med målet att skapa ett gemensamt mervärdesskatteområde i EU. Det ska syfta till att bekämpa bedrägerier, stödja näringslivet och främja den digitala ekonomin och e-handeln. Den 4 oktober förra året presenterade kommissionen ett förslag till det första steget i övergången till det slutgiltiga mervärdesskattesystemet. Det handlar om gränsöverskridande handel mellan företag.

Den övergripande principen med det nya systemet är att gränsöverskridande handel mellan företag ska beskattas på samma sätt som inhemsk handel mellan företag. Det innebär bland annat att behovet av harmoniserade skattesatser inom EU minskar eftersom det är landet där varan säljs som avgör nivån på momsen. Företag gynnas alltså inte längre av att etableras i länder med låg moms på samma sätt som under dagens system. Däremot kan naturligtvis andra problem förekomma, bland annat en

krångligare tillvaro för företag som säljer varor i många länder med olika skattesatser. De måste naturligtvis vägas mot varandra.

Som huvudregel anser vi socialdemokrater att momsen bör vara av enhetlig karaktär med så få undantag som möjligt. Till det finns många anledningar, kanske framför allt en snedvridning av konkurrensen som skapas av skilda skattesatser, till exempel de gränsdragningsproblem som uppstår av att ha olika varukategorier med olika moms – det kan vara till exempel kultursektorn eller simundervisning, och kultursektorn har vi hört mycket om i dag – trots att det inom en sektor kan vara likartade verksamheter. Det har också uppmärksammats i flera av de motioner vi behandlar i dag.

En utredning om just enhetlig moms tillsattes efter ett tillkännagivande från riksdagen redan 2002. Utredningen lämnade ett delbetänkande med förslag på enhetlig moms och ett slutbetänkande 2006 med förslag på förändringar inom nuvarande system med tre momssatser. Utredningen har dock aldrig remissbehandlats, och den skickades i stället i papperskorgen av den förra regeringen. Men den finns att läsa för dem som nu motionerat om enhetlig moms.

Vad gäller e-böcker, nättidningar och deras tryckta motsvarigheter pågår ett arbete i EU som utskottet och regeringen gett sitt stöd för.

I de behandlade motionerna föreslås oftare sänkt eller slopad mervärdesskatt för flera nya kategorier varor och tjänster än vad det pratas om enhetlig moms. Diskussionen om detta är inte alls ny, utan vi känner igen den från otaliga debatter. Men vår ståndpunkt förblir att sådana förändringar måste genomföras noggsamt och eftertänksamt, och vi vill inte föregå det mer övergripande arbete som pågår i Sverige och i Europa. Därför yrkar jag avslag på samtliga motioner.  
(Applåder)

Anf. 151 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja ställa någon fråga om biomomsen. Jag tog upp i mitt anförande att Anna Serner, vd på Svenska Filminstitutet, uttalade sig i en artikel i GP. Hon varnade för att varannan svensk biograf kan komma att läggas ned – detta mot bakgrund av att regeringen har höjt momsen från 6 till 25 procent. Hon poängterade att hela filmbranschen i princip är ense om att momshöjningen är fel.

Vi moderater anser att det vore bra att utvärdera frågan redan nu. Det har gått ett år, och det är rimligt kort tid. Men om vi får så många allvar samma reaktioner via medierna känns det viktigt att reagera och fundera. Samtidigt kan vi inte styras av enbart medieuppgifter. Därför tycker vi att det vore bra att ha en ordentlig utredning nu.

Varför kan inte Patrik Lundqvist, kulturministern och hela regeringen ställa sig bakom en sådan utvärdering, så att vi åtminstone hanterar frågan vidare? Det är många biografägare som är oroliga.

Anf. 152 PATRIK LUNDQVIST (S) replik:

Fru talman! Momshöjningen på biografen ingick i ett helt paket som syftade till att få en omställning i filmbranschen i Sverige. Filmavtalet avskaffades, och biografavgiften på 10 procent slopades samtidigt. Det är inte bara negativa delar, och det är inte fråga om en enskild momshöjning.

Regeringen har som uppgift att utvärdera och se över alla dessa ansvarsområden, så också det här. Jag är övertygad att man kommer att göra det om man finner att det blir nödvändigt.

Men vi kan också säga att besökssiffrorna på biografier inte korrelerar så säkert med priserna som det låter på Jörgen Warborn. Mellan 1994 och 2014 ökade biopriskerna med 57 procent, i jämförelse med konsumentprisindex som under samma period ökade med 26 procent. Man kunde inte se några sådana dippar i besök på grund av den ökningen. Besöksantalen gick upp och ned från år till år och fluktuerade ganska kraftigt. Med den bakgrunden kan jag inte se att en prishöjning på 5–6 kronor per biljett kan utvärderas inom ett år och få de resultat som Jörgen Warborn är ute efter.

Jag är övertygad om att om det går att få ett sådant underlag kommer regeringen att ta tag i frågan.

Anf. 153 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Fru talman! Det är alldeles riktigt som Patrik Lundqvist säger, nämligen att det var ett helhetstag runt filmpolitiken. Problemet är kanske att staten skulle ta ett större ansvar för filmpolitiken i stället för att låta branschen ha det ansvaret. Det var i grund och botten en felaktig väg att gå.

Branschen är kritisk just nu. När Anna Serner uttalar sig som hon gör – hon är alltså vd för Svenska Filminstitutet – borde regeringspartierna bli lite nervösa.

Det är inte säkert att biljettpriserna korrelerar. Det är möjligt att de inte gör det. Å ena sidan finns en mängd biografägare som säger saker. Vi har sett nedläggningar. Å andra sidan finns Patrik Lundqvists uppgift om korrelerade biljettpriser. Jag menar att det vore bra, eftersom det finns lite dubbla uppgifter, att det finns en utredning som tar reda på hur det verkligen är, så att vi inte enbart går på känsla eller medieuppgifter.

Här tycker jag att regeringspartierna är tondöva. När vi ser att biografägare klappar igen verksamheter – och det tror jag ingen av oss i grund och botten vill – är det nu dags att reagera och agera. En sådan utredning tar en stund innan det finns ett bra beslutsunderlag.

Jag förstår att regeringspartierna har målat in sig i ett hörn och vill försvara sig till punkt och pricka på olika sätt, men det allvarsamma är om det går ut över kulturen i framför allt landsbygden.

Anf. 154 PATRIK LUNDQVIST (S) replik:

Fru talman! Måla in sig i ett hörn – så kan man väl alltid säga.

Jag konstaterar att det dras långtgående slutsatser om effekterna av det som har gjorts.

Jag välkomnar naturligtvis att man över tid tittar på dessa frågor, men jag tror absolut inte att så små förändringar som det faktiskt handlar om, några kronor per biobesök, 5–6 kronor, snittet är 1,7 biobesök per år, är så mycket pengar i den personliga budgeten. Jag tror inte att detta minskar antalet besök i någon större utsträckning, så det är nog förhastat att dra den slutsatsen.

Men givetvis vill vi i regeringspartierna att hela Sverige ska leva, och i det är biograferna en del. Därför finns det all anledning att se över biografdöden och hur man hanterar den. Men jag tror inte att momssatsen på biobesök är förklaringen till biografdöden, och jag tror inte heller att momssatsen kommer att vara lösningen som räddar biograferna.

Anf. 155 RASMUS LING (MP):

Fru talman! Vi diskuterar alltså betänkande SKU11 om moms – konsumtionsskatten som har sina förtjänster men också leder till en del huvudbry för företag och andra eftersom det kan vara krångligt.

Låt mig börja med att säga något som föll bort i det föregående ärendet. Flera talade då om solelsskatten som om den finns, men den avskaffades faktiskt den 1 juli förra året. Att tala om den som om den skulle finnas är därför inte rättvisande. Jag ville ha detta sagt så att det blir korrekt och så att alla vet det.

Åter till momsen. Sverige har ett ganska litet skattefel när det gäller momsinsbetalningar jämfört med de allra flesta EU-länder, vilket är bra. I EU var momsgapet totalt 170 miljarder euro 2013, vilket är en astronomisk summa. Det är därför inte konstigt att man jobbar aktivt i EU med att förändra detta och komma åt bedrägerier och felaktigheter när det gäller moms.

Det kan finnas ett värde i att ha enhetlig moms. Det är enkelt och förutsägbart, och man slipper oklarheter. Ett exempel som ofta tas upp är musik med dans och utan dans. Samtidigt finns det ett värde i att ha differentierade momssatser för att kunna stödja vissa verksamheter som vi vill gynna och ha mer av.

För ett par år sedan gjorde Högsta förvaltningsdomstolen en förändring som innebar att secondhandbutiker momsbelades. Vi var många som var emot det, och vi lyckades stoppa det.

Under denna mandatperiod har vi också fått till sänkt moms på enklare reparationstjänster på kläder, skor, cyklar och liknande. Det är bra, och det är också något som har uppmärksammats i flera länder. Bara för ett par veckor sedan var jag i Norge och pratade om de svenska erfarenheterna kring detta på konferensen Broen til fremtiden.

Om EU fortsätter att gå i riktningen att man ska kunna använda momsen mer flexibelt än i dag kan det vara ett sätt att styra mer mot ökad återvinning och bättre resursutnyttjande.

Fru talman! Två av oppositionspartierna har i sina budgetalternativ förslag om att höja momsen. Kristdemokraterna föreslår en höjning med hela 18 miljarder genom att varje steg höjs med 1 procentenhet. Moderaterna förespråkar en momshöjning av mellansteget från 12 till 13 procent, vilket motsvarar 3 miljarder kronor.

I sin skrivelse om skatteutgifter skrev Finansdepartementet om fördelningspolitiska effekter av höjd moms på livsmedel, alltså på mellansteget. Det visar sig att låginkomsttagare lägger en större andel av sin inkomst på mat, men höginkomsttagare lägger mer nominellt.

När det gäller den höjda biografmomsen har jag all respekt för att det är tråkigt om biografen läggs ned. Men jämför vi dessa 200 miljoner kronor med Kristdemokraternas 18 miljarder är det senare 90 gånger så mycket. Moderaternas förslag på 3 miljarder motsvarar 15 gånger mer. Jag adresserar detta för att vi ska se proportionerna.

Inget av dessa partier har självt velat redogöra för de skatthöjningar som de har föreslagit i sina budgetar, utan de har i stället velat peka på det regeringen gör och de skatter de har velat sänka.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

(Applåder)

Anf. 156 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Fru talman! Rasmus Ling nämnde matmomsen, och det är riktigt att det finns ett sådant förslag.

Låt mig påpeka att när skatteutskottet arrangerade ett seminarium om en framtida eventuell skattereform den 1 februari var det den socialdemokratiska statssekreteraren Leif Jakobsson som lyfte fram den nedsatta livsmedelsmomsen som ett område där politikerna borde fundera. Han visade en Powerpoint, och där stod det: Dags att ompröva vissa skatter och skatteutgifter, exempelvis livsmedelsmomsen?

Precis som du gjorde, Rasmus Ling, hänvisade han till den skrivelse som regeringen gjorde om skatteutgifterna 2017. Där analyserade man också fördelningseffekterna av ett sådant förslag. I denna skrivelse hänvisar regeringen i sin tur till OECD, som 2014 gjorde en studie i 15 medlemsländer. De menar om reducerad matmoms, som vi har i dag, att åtgärden är ett påtagligt icke träffsäkert sätt att stödja fattigare hushåll och att rikare hushåll beloppsmässigt får minst lika mycket av stödet, om inte avsevärt mer.

Jag tror att Rasmus Ling ska ta upp matmomsen med sin egen regeringspartner Socialdemokraternas statssekreterare snarare än med mig och Moderaterna. Det verkar ju mer vara ni som inte är överens än vi.

I och med att vi också sänker inkomstskatten blir effekten av vårt matmomsförslag inte lika stor för väljarna.

Anf. 157 RASMUS LING (MP) replik:

Fru talman! Det finns inte någon som helst splittring mellan regeringspartierna i denna fråga. Jag har inte på något sätt uteslutit att det skulle kunna göras förändringar marginellt i detta, men det beror på hur helheten ser ut.

Med den kombination av åtgärder som Moderaterna har i sin budget kommer de människor som har lägst inkomster, till exempel de som står utanför arbetsmarknaden och sjuka, att få såväl högre matpriser – alla måste ju äta – som mindre pengar.

Skulle man däremot kombinera det med åtgärder som förbättrar för låginkomsttagare skulle varken jag eller någon annan utesluta att det görs marginella förändringar.

Det jag ville poängtera var att Moderaterna alltid undviker att tala om de skattehöjningar som de faktiskt föreslår, och här handlar det om 15 gånger mer än den biomoms som Jörgen Warborn ägnade en stor del av sitt anförande i talarstolen åt. Därför var det bra att han kom ned på banan för att berätta att detta är ett förslag som Moderaterna vill gå till val på.

Anf. 158 JÖRGEN WARBORN (M) replik:

Fru talman! Detta är ett motionsbetänkande, och förslaget om momshöjningen är inte med i detta betänkande. Detta handlar om motioner. Förslaget om momshöjning finns med i den vanliga budgetberedningen. Jag valde att fokusera på det som står i betänkandet.

Jag har ytterligare en fråga, och den gäller avdragsförbudet för stadigvarande bostad. Det är en fråga som har aktualiserats i samband med det stora flyktingmottagandet. Det går ut på att privata företag kan omvandla

lokaler till bostäder. Gör man det kan man som företagare och fastighetsägare drabbas av en ganska omodern lagstiftning som leder till högre hyror och stor osäkerhet. Man kan som fastighetsägare bli återbetalningsskyldig för moms tio år tillbaka i tiden genom att göra en sådan omvandling. Moderaterna vill se över denna lagstiftning och eventuellt modernisera den.

Miljöpartiet vill inte göra denna översyn, utan man skriver i betänkandet att man utgår från att regeringen från sitt håll ser över möjligheterna att förenkla för enskilda och företag som vill hyra ut lokaler som flyktingbostäder.

Jag vill fråga Rasmus Ling: När tror han att regeringen ska göra denna översyn? Kommer det att ske den närmaste månaden? Kommer det att ske innan mandatperioden är slut? Eller kommer det att ta ett år? Det är en ganska relevant fråga med anledning av att just denna skrivning är exakt densamma som Rasmus Ling och regeringspartierna hade för exakt ett år sedan. Moderaterna har en reservation på detta område och driver på i denna, men ni är mycket passiva. Vi tar fortfarande emot många flyktingar. Detta är därför en mycket aktuell fråga.

Anf. 159 RASMUS LING (MP) replik:

Herr talman! Det är mycket glädjande att nu höra ett moderat engagemang för att Sverige ska ta emot flyktingar och för att man ska kunna få fram bostäder till flyktingar som kommer. Tyvärr ser vi bland moderater runt om i landet att de med alla till buds stående medel gör allt för att hindra att människor kommer till moderatstyrda kommuner. Och de vill att de flyktingar som har fått en bostad ska flytta till andra städer när etableringstiden har gått ut. Vi har sett det runt om i landet. Regeringen har varit aktiv för att de ska kunna bo kvar och vidtar nu åtgärder för att det ska bli så.

En anledning till att man inte har gjort något när det gäller denna fråga kan vara att vi har haft en pågående situation under lång tid med moderatkommuner runt om i landet som inte har tagit ansvar för situationen och som inte har velat ta det rättmätiga ansvar som vi måste ta för att klara denna situation nu och för att vi också ska kunna klara den framöver.

Detta är en fråga som jag också är beredd att se över. Jag tror att vi måste vända på väldigt många stenar i fråga om detta för att kunna klara det.

Det är bra att Jörgen Warborn är engagerad. Jag hoppas att du kan tala med flera av dina partikollegor, eftersom alla i ditt parti inte är med på banan i denna fråga.

Anf. 160 MOMODOU JALLOW (V):

Herr talman! För ett par veckor sedan höll Vänsterpartiet sin partikongress. Då röstade vi för en valplattform. I denna valplattform försökte vi verkligen formulera just en vision av det Sverige som vi vill ha. Det är ett Sverige som är jämlikt. Vi har sett hur ojämlikheten har ökat i Sverige under många år. Därför är det viktigt att veta att om man lägger sin röst på Vänsterpartiet röstar man för ett jämlikare Sverige.

Herr talman! Sverige är ett land där vi har möjligheter att skapa ett gott liv för alla oss som lever här. Mitt inlägg här bygger mycket på det som står i vår valplattform som jag talade om, Det har mycket att göra med just omfördelningspolitik. Vi kan inte skapa ett jämlikt Sverige om vi inte har



en jämlik omfördelningspolitik som bygger just på skattepolitiken. Det är det som vi diskuterar här i dag.

Vi har möjligheter att skapa ett gott liv för alla oss som lever i detta land. Den samlade rikedom är större i dag än någonsin. Trots detta är det många som inte får del av framgången.

Herr talman! Vi ser hur de ekonomiska klyftorna ökar, och en liten ekonomisk elit drar ifrån oss andra. Vi ser hur de rikaste blir rikare medan fattigdomen ökar. Vilka möjligheter man har i livet bestäms i dag av plånbokens storlek och av vilket kön och vilken hudfärg man råkar ha. Det är det som avgör.

Vi ser hur välfärden nedmonteras och hur de mest utsatta angräps. Det är pensionärer som inte får pensionen att räcka till, trots att de har jobbat hela livet och bidragit till samhällsbyggandet. Det är den stora majoriteten kvinnor som ofta får lägre inkomster och sämre arbetsvillkor än män. Det är alla de som inte kan få ett fast och tryggt arbete utan får nöja sig med tillfälliga, otrygga jobb och arbetsvillkor som ständigt försämras och undermineras. Det är hundratusentals som har svårt att hitta ett boende som passar deras liv och deras ekonomi. Det är de som lånar mer än de har råd med för att de ska ha någonstans att bo. Det är alla de vars vardag inte skulle fungera utan LSS-insatser som personlig assistans och som i dag förlorar sin assistans, eller som riskerar att göra det.

Hur är detta möjligt när vi samtidigt är rikare än någonsin i Sverige? Det enkla svaret, vilket samtidigt är ganska komplicerat, är att vi inte har en jämlik omfördelningspolitik. Vänsterpartiet strävar efter och jobbar varje dag för att skapa just detta.

Vi ser hur konsumtionen bland de rikaste når nya höjder. Det är 1 procent av befolkningen som är mycket rik och som blir rikare. Med denna rikedom kommer den ökade konsumtionen.

Många politiker talar mycket om jämlikhet, också här i kammaren. Men det hjälper inte att tala om den hela tiden, utan man måste ha förslag som faktiskt förändrar och som skapar jämlikhet. Därför måste vi utforma vår skattepolitik för att utjämna klyftorna. Vi ska utforma den som ett styrmedel för att skapa ett socioekonomiskt, kulturellt och miljömässigt hållbart samhälle. Skattepolitiken har alltså en fördelningspolitisk effekt.

Herr talman! Mervärdesskatten är en allmän skatt på konsumtion av varor och tjänster. Skatten tas ut i varje led i produktions- och distributionskedjan. Den näringsidkare som omsätter en vara eller en tjänst är normalt skyldig att betala skatt. Avsikten är att skatten ska föras framåt i kedjan för att till slut belasta konsumenten. Det är alltså konsumenten som i slutändan betalar den. It makes sense. Om konsumenten ofta är den som faktiskt har samlat på sig rikedomar, då är det viktigt att det är konsumenten som bidrar mer. Det är det som Vänsterpartiets politik bygger på, alltså att man bidrar efter förmåga. De människor som är rikast och som konsumerar mest får bidra efter sin förmåga.

Herr talman! Ofta brukar man höra i denna debatt, framför allt från den borgerliga sidan, att välstånd skapas av företag. Företagande är otroligt viktigt för ekonomin. Men det är människor som arbetar som skapar välstånd i ett land. Det måste vi vara mycket tydliga med. Därför är det viktigt för oss att förstå att det är arbetare som är förutsättningen för att företaget ska fungera. Det är de som arbetar som ser till att företagandet skapar just det välstånd som vi är ute efter.

Herr talman! Mervärdesskatten är en viktig inkomstkälla – den beräknas ha svarat för 41 procent av statens skatteintäkter år 2016. Den är oerhört viktig för att finansiera välfärden, samtidigt som den hjälper till att skapa en jämlik omfördelningspolitik.

Vänsterpartiet anser däremot att det är synd att EU blandar sig i och ständigt försöker påverka utformningen av mervärdesskatten i Sverige. Det är ingen överraskning att Vänsterpartiet är emot förflyttningen av svenska folkets makt, och i synnerhet den ekonomiska makten, till EU. Det är vi emot; det är ingen överraskning. Den svenska ekonomin och skattepolitiken ska utformas av de förtroendevalda, folkvalda politikerna i denna kammare i Sveriges riksdag, ingen annan. Det är vi väldigt tydliga med.

Herr talman! Vänsterpartiet delar självklart regeringens ambitioner när det gäller tydlighet, enkelhet och förutsägbarhet i de regelverk som tillämpas för skatteuttag. Det gäller särskilt de skatteuttag som berör ett stort antal skattskyldiga eller skatteuttag som av olika skäl är särskilt viktiga. Det är viktigt att arbeta för att regelverken så långt som möjligt ska vara lätta att förstå, för att vi ska undvika onödiga stora administrativa kostnader.

Därför tycker vi att det är bra att regeringen har tillsatt en utredning för att göra en översyn av mervärdesskattelagstiftningen i syfte att förbättra den med en tydligare struktur, överskådlighet samt språklig modernisering.

Herr talman! Vänsterpartiet stöder betänkandet och utskottets förslag till beslut.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 28 mars.)

*Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur*

### **§ 15 Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur**

Skatteutskottets betänkande 2017/18:SkU13

Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur (prop. 2017/18:74) föredrogs.

Anf. 161 DAVID LÅNG (SD):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservation nr 1.

I samband med de allmänna valen år 2006 hölls en folkomröstning i Stockholm om införande av trängselskatt. Sverigedemokraterna, som då var ett så pass litet parti att många kanske inte brydde sig inte om vad vi tyckte, tog ställning emot detta. Vår huvudsakliga motivering var att det vi röstade om förmodligen inte var det vi skulle få på längre sikt. Vi insåg att skatten skulle utökas och höjas. Det har hänt förr – vi har stått här tidigare och debatterat just detta – och nu ska det ske igen. Det vi debatterar är alltså en proposition om att höja skatten.

Regeringen föreslår bland annat att det ska införas ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen, kl. 06.00–06.29, och att skattebeloppen för vissa tidsperioder ska höjas. Regeringen föreslår också att trängselskatten ska differentieras under hög- och lågsäsong och att det ska införas höjda skattebelopp under högsäsong. Det föreslås även att skatt ska tas ut under de fem första vardagarna, utom lördagar, i juli samt under dagar före vissa helgdagar.

Vi menar att regeringen föreslår en mycket kraftig höjning av trängselskatten för dem som behöver bilen för att ta sig till och från sina arbeten, för företag som är beroende av biltransporter för sin verksamhet och för andra som av olika skäl behöver använda bil för att transportera sig till och från Stockholm. Även genomfartstrafik som tvingas gå över Essingeleden drabbas av oskäliga avgifter.

Regeringens förslag är baserat på ett förhållandevis vagt underlag, och det kommer inte att lösa problemet med trängsel på vägarna. Vi menar därför att propositionen ska avslås. Skulle det vara så att trängseln minskade skulle det helt enkelt bero på att det blivit en minskad aktivitet i regionen och därmed minskad tillväxt. Vi tror inte att det kommer att ske, utan det är snarare så att det kommer att bli avsevärt högre avgifter för alla dem som faktiskt är beroende av bilen.

Vi menar därför att de föreslagna förändringarna bör föregås av en ordentlig utvärdering av resultatet av den befintliga trängselskatten och vilka sideeffekter förändringarna förväntas få samt en analys av vilka åtgärder som närmast leder till de uppsatta målen och i första hand bör finansieras av den förväntade intäktsökningen. Riksdagen bör tillkännage för regeringen sin mening att effekterna av trängselskatten i Stockholms stad ska utredas. Vi menar att syftet med skatten bör förtydligas och helt inriktas på att minska trängseln.

Inbetalade trängselskattebelopp bör också användas för att förenkla för bilresenärer att växla mellan bil och kollektiva färdmedel. Initialt bör därför medlen användas till två huvudändamål. Det ena är att skapa säkra resecentrum med bevakad parkering i direkt anslutning till strategiska platser vid infartslederna i Stockholm, och det andra är att snabba på bygget av Förbifart Stockholm. Det skulle lösa många av de problem som uppstår genom att dagens genomfartstrafik tvingas norrut på Essingeleden.

Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen att möjligheten att avsätta resurser från trängselskatten till uppbyggnad av strategiska resecentrum för att förenkla byte mellan bil och kollektiva färdmedel ska utredas. Det bör också avsättas resurser från trängselskatten för att snabba på bygget av Förbifart Stockholm. Det är något som definitivt borde ha gjorts, och det är än mer angeläget i dag.

Anf. 162 MATHIAS SUNDIN (L):

Herr talman! Låt mig börja med att yrka bifall till vår reservation nr 3. Den handlar om hur man ska få använda intäkterna från trängselskatten.

I dag kan man använda dem till att bygga ut kollektivtrafik, och man kan använda dem till vägprojekt – men ärligt talat går det mesta av dem in i statskassan. Vi skulle vilja att pengarna även kunde användas till cykelprojekt. Det är ju ganska logiskt när man tänker på det: Om man kan bygga

ut cykelbanorna, vilket kan leda till att några som annars tar bilen tar cykeln in, minskar det naturligtvis trängseln och bilåkandet. Den skillnaden vill vi alltså se i trängselskatten.

I övrigt står vi bakom förslaget.

Anf. 163 PATRIK LUNDQVIST (S):

Herr talman! Jag kan börja med att yrka avslag på de reservationer som finns och bifall till utskottets förslag.

Det verkar finnas en väldigt bred samsyn om att trängselskatterna ska finnas kvar och att de ska finansiera utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Det gäller både här i kammaren och i Region Stockholm – flera kommuner står bakom detta och delar uppfattningen att skatteintäkterna måste öka för att finansiera fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken. Det gäller till exempel tunnelbaneutbyggnaden mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Roslagsbanan till city, Spårväg Syd och tunnelbanestationen Hagalund. I avtalet ingår också att berörda kommuner tar på sig att utveckla andra delar av samhället för att möjliggöra fortsatt tillväxt i regionen. Trycket är ju fortsatt stort när det gäller inflyttning.

Jag ska dock inte förlänga debatten, utan jag konstaterar att det finns ett brett stöd här i kammaren – även om man kanske har lite olika idéer om vad man vill göra med pengarna.

(Applåder)

Anf. 164 RASMUS LING (MP):

Herr talman! Frågan om trängselavgifter i Stockholm var väldigt stor i den första valrörelsen som jag deltog aktivt i, nämligen valrörelsen 2002. Den var stor även i valrörelsen efter det, det vill säga 2006.

Frågan diskuterades då på ett helt annorlunda sätt än i dag – minst sagt. Då var det betydligt färre städer runt om i Europa och världen som hade trängselavgifter. London hade nyligen infört det, men det var inte alls lika många som det faktiskt har blivit nu. De flesta partier var emot detta, framför allt på den borgerliga kanten, men de flesta har nu omvärderat frågan. I dag har vi en samsyn, förutom att Sverigedemokraterna håller fast vid sitt motstånd.

Trängselavgifterna har varit en succé. Stockholmarna fick en försöksperiod och en folkomröstning 2006. Då röstade man för detta. Det har inte varit folkomröstningar om en enskild skatt vid särskilt många tillfällen, om ens något. Kanske har det varit vid något annat tillfälle, men inte som jag vet om. Här hade man det. Och folk gillade trängselskatten och röstade för den.

Tyvärr har pengarna inte satsats på det som de skulle satsas på, enligt valsedel. Det stod att de skulle gå till att bygga ut kollektivtrafiken. I stället har somliga velat prioritera svindyra motorvägar i regionen; Förbifart Stockholm kostar jättemycket pengar. Det hade varit betydligt bättre om man i stället hade satsat på kollektivtrafikutbyggnad.

När vi röstar om detta i morgon kommer vi med största sannolikhet att rösta för utökade tider, högre avgifter och några fler dagar då detta ska gälla. Det verkar inte vara någon större dramatik om det. Vi har numera en bred samsyn. Det är i grunden bra.

Jag tycker dock att det är viktigt att påminna om att det inte alltid har sett ut på det sättet. Det var annorlunda för 10–15 år sedan. En av de mest ihärdiga motståndarna mot trängselskatten var Liberalernas partiledare Jan Björklund. Han ägnade en inte obetydlig del av valrörelsen 2002 åt att med allt vad han förmådde bekämpa att trängselskatten skulle komma på plats.

Jag noterar att Liberalerna har bytt inte bara namn utan också åsikt när det gäller detta. Det är naturligtvis bra. Fler partier har också gått i den riktningen.

Om man vill höra mer om bakgrunden till trängselskatten kan man lyssna på Sveriges Radios programserie *Besluten som format Sverige*. Ett avsnitt handlar om just trängselskatten. Det är väl värt att lyssna på – mycket intressant och lärorikt.

Herr talman! Det här säger något mer. Det är ofta på det här sättet med miljöskatter överlag. Någon kommer med en idé. Till en början hånas den. Sedan kommer lobbyorganisationer med hätska utfall om horribla konsekvenser, för både företag och konsumenter, om det skulle komma på plats. Men om det införs visar det sig ofta vara en väldigt bra lösning och att det bidrar till att lösa problemet.

Ett tidigare exempel är att många hus runt om i landet värmdes upp med villaolja i början av 90-talet. Det lades en beskattning på det, och det kunde försvinna ganska snabbt. Det varnades väldigt mycket för detta. Men vi kan se att övergången var ganska lugn. Och det är nog ingen som vill tillbaka till det som gällde för uppvärmning med olja för 20–25 år sedan.

Det går att dra paralleller också till nutida diskussioner. Flygskatten kommer att införas den 1 april, i slutet av nästa vecka. Den har också varit hånad. Alla, från Stockholms Handelskammare till Svenskt Flyg – lobbyorganisationen där statliga Swedavia ingår – har varnat för orimliga konsekvenser. Men vi kommer nog att kunna se att också den här styrningen är rimlig. Får vi den på plats kan vi också successivt göra den bättre.

Vägsлитageskatten borde också gå den här vägen. Vi har sett tidigare att det är ett effektivt sätt att styra på. Det är rent av ett marknadsekonomiskt sätt att styra på, eftersom vi belägger det egentliga priset, som inte är med innan man har satt ett pris på utsläppet.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet och den här propositionen.

Anf. 165 DAVID LÅNG (SD) replik:

Herr talman! Jag begärde mest replik för att korrigera Rasmus Ling på en punkt. Vi upprätthåller inte något motstånd mot trängselskatten som företeelse. Vi valde att acceptera och respektera folkomröstningsresultatet. Vi är för den typen av direkt demokrati. Det är alltså inga problem.

Däremot har vi haft synpunkter på att pengarna, precis som Rasmus Ling konstaterade, kanske inte har använts till det som var tänkt eller som det sas från början. Jag och Rasmus Ling har förstås olika uppfattningar om vad de borde användas till. Men det blev som sagt inte som utlovat, vare sig när det gäller nivåer eller var skatten ska tas ut. Den har dessutom höjts gång på gång.

Vi har hört andra argumentera för att intäkterna måste öka. Finns det någon övre gräns? Eller tycker Rasmus Ling att man kan fortsätta höja skatten på det här för att få in mer pengar till sådant som man tycker är

viktigt? Finns det ingen anledning att hålla fast vid vad som sagts tidigare, vad gäller både själva beskattningen och vad pengarna ska användas till? Vad är målsättningen om man inte ska ha någon förbifart? Är målsättningen bara att minska aktiviteten och därmed minska tillväxten i regionen?

Anf. 166 RASMUS LING (MP) replik:

Herr talman! Det är glädjande att Sverigedemokraterna har svängt i den principiella frågan om trängselskatten. Jag visste inte om det. Men det är förstås bra.

Jag blir dock lite konfunderad över att Sverigedemokraterna har ett synsätt som innebär att om något bestäms vid ett tillfälle, till exempel genom en omröstning, ska det inte kunna ändras i takt med att omvärlden förändras.

Förutsättningarna förändras hela tiden. Våldigt mycket har hänt sedan 2006. Det har gått många år, och Stockholm har vuxit mycket. Det vore konstigt om vi inte kan förändra ett sådant här system i takt med att saker och ting förändras – vi har inte minst inflation.

För mig är det helt naturligt att förändra. Det är något vi ska göra. Målsättningen är att vi ska behålla den styrande effekt som vi bestämde att vi skulle ha. Det vore jättekonstigt att ha samma skatt på cigaretter som vi hade på 70-talet. Saker och ting blir dyrare. Vi vill inte att folk ska röka, och därför har vi successivt höjt skatten.

Vi vill behålla en styrande effekt också när det gäller trängselavgiftssystemet. Därför gör vi nu små korrigeringar.

Det kan naturligtvis finnas en övre gräns. Vi har velat ha ett effektivt system. För att trafiksystemet inte ska korka igen får man betala för att åka in. Det finns också andra avgifter, till exempel för parkeringar.

Vi behöver också intäkterna för att finansiera, helst kollektivtrafik. Tyvärr har man velat prioritera andra saker också.

Jag kastar över en motfråga. Är SD inte berett att göra några förändringar i detta? Vill ni att systemet ska vara som det var 2006?

Anf. 167 DAVID LÅNG (SD) replik:

Herr talman! Det finns en poäng med att hålla det man har gått till val på. Förtroendet för politiker minskar ju mer man ändrar och avviker från det man sa från början.

I till exempel Västra Götalandsregionen finns det ett ganska stort folkligt missnöje med trängselskatt. Inställningen har varit skeptisk från första början. Om det då finns exempel från Stockholm att det inte har blivit som utlovat finns det anledning att misstänka att det kanske inte blir det i Västra Götaland heller.

Jag antar att Rasmus Lings parti är för trängselskatt även i Västra Götaland. Där har, som sagt, det folkliga missnöjet blivit uppenbart.

Anf. 168 RASMUS LING (MP) replik:

Herr talman! Som sagt förändras världen, och i takt med det måste man göra förändringar. För att en trängselskatt ska behålla sin styrande effekt behöver man över tid förändra den. Det är ingenting konstigt. Det är något som vi har sagt före valet och varit väldigt transparenta med, så jag förstår

inte alls hur vi skulle ha varit otydliga gentemot väljarna. Vi har tvärtom varit väldigt tydliga med detta.

I fråga om Västra Götaland och Göteborg har det skilt sig lite. Man har ju gjort ett antal misstag där. Det är inte Miljöpartiet som står för något av dessa, och jag hinner inte redogöra för det som händer där på den tid som jag har på mig nu. Man kan för övrigt lyssna på det program i Sveriges Radio som jag refererade till tidigare. Jag tror att det finns saker att lära där om hur man kan sköta den här typen av processer på ett bättre sätt, och det gäller ganska många partier.

Jag tror nog, herr talman, att det på sikt även i Göteborg kommer att bli ett förbättrat system, som successivt kommer att få acceptans och med tiden kanske också bli gillat i Göteborg som den bilstad den ändå är.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 28 mars.)

Prot. 2017/18:89  
22 mars

-----  
*Förändrad trängsel-  
skatt i Stockholm för  
förbättrad tillgäng-  
lighet och transport-  
infrastruktur*

## § 16 Ett par frågor om kontoföring och clearingverksamhet

Finansutskottets betänkande 2017/18:FiU35

Ett par frågor om kontoföring och clearingverksamhet (prop. 2017/18:71)  
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 28 mars.)

## § 17 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2017/18:208 Händelserapportering och sekretess hos Sjöfartsverket och  
andra statliga myndigheter

2017/18:209 Beställansvar för ordning och reda på vägarna

EU-dokument

COM(2018) 93 Förslag till Europaparlamentets och Rådets förordning om  
ändring av förordning (EU) nr 575/2013 vad gäller exponeringar i form  
av säkerställda obligationer

Motioner

med anledning av prop. 2017/18:123 Det straffrättsliga skyddet mot män-  
niskohandel och människoexploatering

2017/18:4008 av Tomas Tobé m.fl. (M)

2017/18:4009 av Adam Marttinen och Patrick Reslow (SD, -)

med anledning av skr. 2017/18:125 Riksrevisionens rapport om conse-  
kvensanalyser inför migrationspolitiska beslut

2017/18:4005 av Paula Bieler m.fl. (SD)

## § 18 Beslut om förlängd motionstid

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för följande propositioner skulle förlängas till och med *onsdagen den 11 april*:  
2017/18:158 Ökade tillståndskrav och särskilda regler för upphandling inom välfärden  
2017/18:159 Tillstånd att ta emot offentlig finansiering inom socialtjänsten, assistansersättningen och skollagsreglerad verksamhet

## § 19 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande interpellationer hade framställts:

*den 21 mars*

### **2017/18:1065 Politisk opinionsbildning i skolan**

av *Boriana Åberg* (M)  
till statsrådet *Anna Ekström* (S)

### **2017/18:1066 Vägsamfälligheter**

av *Lars Beckman* (M)  
till statsrådet *Heléne Fritzon* (S)

### **2017/18:1067 Situationen i Etiopien**

av *Anders Österberg* (S)  
till utrikesminister *Margot Wallström* (S)

### **2017/18:1068 Information till pensionärerna**

av *Sten Bergheden* (M)  
till socialminister *Annika Strandhäll* (S)

### **2017/18:1070 Biogas 2.0**

av *Rickard Nordin* (C)  
till statsrådet *Ibrahim Baylan* (S)

### **2017/18:1069 Birgit Nilssons 100-årsjubileum**

av *Cecilia Magnusson* (M)  
till kultur- och demokratiminister *Alice Bah Kuhnke* (MP)

### **2017/18:1071 Användningen av ordet "särskola" i gymnasiet**

av *Agneta Gille* (S)  
till statsrådet *Anna Ekström* (S)

### **2017/18:1072 Användningen av ordet "särskola" i grundskolan**

av *Agneta Gille* (S)  
till utbildningsminister *Gustav Fridolin* (MP)

## § 20 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

*den 21 mars*

### **2017/18:1001 Skatteverket och Taiwan**

av *Caroline Szyber* (KD)  
till utrikesminister *Margot Wallström* (S)



**2017/18:1006 Skatteverkets byte av namn på Taiwan**  
av *Cecilia Magnusson* (M)  
till utrikesminister Margot Wallström (S)

**2017/18:987 En explosionsartad ökning av nätdroger**  
av *Cecilia Widegren* (M)  
till socialminister Annika Strandhäll (S)

**2017/18:983 En ny kapitalskatt**  
av *Cecilia Widegren* (M)  
till finansminister Magdalena Andersson (S)

**2017/18:988 Halmstads flygplats**  
av *Lars Püß* (M)  
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

**2017/18:985 Otryggheten i Lysekil**  
av *Lars-Arne Staxäng* (M)  
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

**2017/18:1002 SVT och Svenska Spel**  
av *Lars Beckman* (M)  
till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

**2017/18:996 Behov av fler ledarhundar**  
av *Ann-Britt Åsebol* (M)  
till statsrådet Lena Hallengren (S)

**2017/18:993 Stärkt vård kring hjärt-kärlsjukdomar**  
av *Ann-Britt Åsebol* (M)  
till socialminister Annika Strandhäll (S)

**2017/18:990 Regionala arbetsmiljöombud**  
av *Erik Slottnér* (KD)  
till arbetsmarknads- och etableringsminister Ylva Johansson (S)

**2017/18:992 Polisens möjlighet att sända ammunition per post**  
av *Roger Haddad* (L)  
till justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)

**2017/18:1003 Republiken Kina**  
av *Christian Holm Barenfeld* (M)  
till utrikesminister Margot Wallström (S)

**2017/18:1004 Det rörliga kulturarvet**  
av *Per Lodenius* (C)  
till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

**2017/18:1005 Utredning om krigsviktiga företag**  
av *Hans Wallmark* (M)  
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

**2017/18:1010 Övergrepp mot politiska motståndare i Venezuela**  
av *Hans Wallmark* (M)  
till utrikesminister Margot Wallström (S)

**2017/18:1014 Etableringen av Nordstream 2**  
av *Hans Wallmark* (M)  
till statsminister Stefan Löfven (S)

**2017/18:1012 Försäkringskassans värdegrund**  
av *Lars Beckman* (M)  
till socialminister Annika Strandhäll (S)

**2017/18:1023 Rätt till bostad vid beslut om utvisning**  
av *Johan Forssell* (M)  
till statsrådet Per Bolund (MP)

**2017/18:1021 Fordonsindustrin och regeringens handelspolitik**  
av *Jörgen Warborn* (M)  
till statsrådet *Ann Linde* (S)

**2017/18:1018 Yrkesförarutbildningar**  
av *Teresa Carvalho* (S)  
till statsrådet *Anna Ekström* (S)

**2017/18:1024 Sandsugning i Öresund**  
av *Anders Hansson* (M)  
till miljöminister *Karolina Skog* (MP)

**2017/18:1026 Påföljder för vapensmuggling**  
av *Anders Hansson* (M)  
till justitie- och inrikesminister *Morgan Johansson* (S)

**2017/18:1025 Tjänstemannastatus på räddningstjänstpersonal**  
av *Anders Hansson* (M)

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

**2017/18:1028 Svenskproducerat biobränsle för flyget**  
av *Nina Lundström* (L)

till statsrådet *Isabella Lövin* (MP)

**2017/18:1031 Fusk med assistansen**

av *Ann-Britt Åsebol* (M)  
till statsrådet *Lena Hallengren* (S)

**2017/18:1029 Framtiden för Svenska Spel och den svenska spelmark-**

**naden**  
av *Roland Utbult* (KD)

till statsrådet *Ardalan Shekarabi* (S)

**2017/18:1030 Turkiets militära angrepp på staden Afrin**

av *Amineh Kakabaveh* (V)  
till utrikesminister *Margot Wallström* (S)

§ 21 Kammaren åtskildes kl. 19.22.

Sammanträdet leddes  
av talmannen från dess början till ajourneringen kl. 13.54,  
av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.51,  
av talmannen därefter till och med § 13 anf. 135 (delvis),  
av tredje vice talmannen därefter till och med § 14 anf. 158 (delvis) och  
av talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

JOHAN WELANDER

*/Olof Pilo*

<b>§ 1 Avsägelse</b> .....	<b>1</b>
<b>§ 2 Anmälan om kompletteringsval</b> .....	<b>1</b>
<b>§ 3 Anmälan om faktapromemoria</b> .....	<b>1</b>
<b>§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott</b> .....	<b>2</b>
<b>§ 5 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om marknads kontroll av produkter</b> .....	<b>2</b>
Näringsutskottets utlåtande 2017/18:NU26.....	2
(Beslut fattades under § 11.).....	2
<b>§ 6 Handelspolitik</b> .....	<b>2</b>
Näringsutskottets betänkande 2017/18:NU11 .....	2
Anf. 1 ÅSA ERIKSSON (S).....	2
Anf. 2 HANS ROTHENBERG (M) .....	5
Anf. 3 ÅSA ERIKSSON (S) replik .....	7
Anf. 4 HANS ROTHENBERG (M) replik.....	7
Anf. 5 ÅSA ERIKSSON (S) replik .....	7
Anf. 6 HANS ROTHENBERG (M) replik.....	8
Anf. 7 JOSEF FRANSSON (SD) .....	8
Anf. 8 LORENTZ TOVATT (MP) .....	10
Anf. 9 HANS ROTHENBERG (M) replik.....	11
Anf. 10 LORENTZ TOVATT (MP) replik .....	11
Anf. 11 HANS ROTHENBERG (M) replik.....	12
Anf. 12 LORENTZ TOVATT (MP) replik .....	12
Anf. 13 PETER HELANDER (C).....	12
Anf. 14 HÅKAN SVENNELING (V).....	15
Anf. 15 HANS ROTHENBERG (M) replik.....	18
Anf. 16 HÅKAN SVENNELING (V) replik .....	18
Anf. 17 HANS ROTHENBERG (M) replik.....	19
Anf. 18 HÅKAN SVENNELING (V) replik .....	19
Anf. 19 MARIA WEIMER (L) .....	20
Anf. 20 PENILLA GUNTHER (KD).....	21
(Beslut fattades under § 11.).....	23
<b>§ 7 Luftfart</b> .....	<b>23</b>
Trafikutskottets betänkande 2017/18:TU10 .....	23
Anf. 21 RIKARD LARSSON (S).....	23
Anf. 22 EDWARD RIEDL (M) .....	25
Anf. 23 RIKARD LARSSON (S) replik .....	28
Anf. 24 EDWARD RIEDL (M) replik .....	29
Anf. 25 RIKARD LARSSON (S) replik .....	29
Anf. 26 EDWARD RIEDL (M) replik .....	30
(forts. § 9.).....	30
<b>Ajournering</b> .....	<b>30</b>
<b>Återupptaget sammanträde</b> .....	<b>30</b>
<b>§ 8 Frågestund</b> .....	<b>31</b>
Anf. 27 TREDJE VICE TALMANNEN .....	31
<i>Brottslighetens konsekvenser för företagsklimatet</i> .....	<i>31</i>
Anf. 28 JOSEF FRANSSON (SD).....	31

Anf. 29 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	31
Anf. 30 JOSEF FRANSSON (SD).....	31
Anf. 31 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	32
<i>Byggsubventionernas effekt</i> .....	32
Anf. 32 MATS GREEN (M).....	32
Anf. 33 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	32
Anf. 34 MATS GREEN (M).....	32
Anf. 35 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	33
<i>Hyresgästers ställning vid renoveringar</i> .....	33
Anf. 36 NOOSHI DADGOSTAR (V).....	33
Anf. 37 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	33
Anf. 38 NOOSHI DADGOSTAR (V).....	33
Anf. 39 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	33
<i>Förbud mot barnäktenskap</i> .....	34
Anf. 40 ROBERT HANNAH (L).....	34
Anf. 41 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	34
Anf. 42 ROBERT HANNAH (L).....	34
Anf. 43 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	35
<i>Handläggningstiderna för tillstånd att bedriva privat äldreomsorg</i> .....	35
Anf. 44 ERIK SLOTTNER (KD).....	35
Anf. 45 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	35
Anf. 46 ERIK SLOTTNER (KD).....	35
Anf. 47 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	36
<i>Bostadsbyggandet</i> .....	36
Anf. 48 OLA JOHANSSON (C).....	36
Anf. 49 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	36
Anf. 50 OLA JOHANSSON (C).....	36
Anf. 51 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	37
<i>Påverkansoperationer och riksdagsvalet</i> .....	37
Anf. 52 PAULA HOLMQVIST (S).....	37
Anf. 53 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	37
Anf. 54 PAULA HOLMQVIST (S).....	37
Anf. 55 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	38
<i>Företagens rekryteringsproblem och nyanländas kompetens</i> .....	38
Anf. 56 JONAS ERIKSSON (MP).....	38
Anf. 57 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	38
Anf. 58 JONAS ERIKSSON (MP).....	38
Anf. 59 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	38
<i>Psykisk ohälsa hos äldre veteraner</i> .....	39
Anf. 60 LENA ASPLUND (M).....	39
Anf. 61 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	39
Anf. 62 LENA ASPLUND (M).....	39
Anf. 63 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	40
<i>Mindre stränga identitetskontroller av ensamkommande</i> .....	40

Anf. 64 PAULA BIELER (SD).....	40
Anf. 65 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	40
Anf. 66 PAULA BIELER (SD).....	40
Anf. 67 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	41
<i>Införlivandet av barnkonventionen i svensk lag</i> .....	41
Anf. 68 ANNIKA ECLUND (KD).....	41
Anf. 69 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	41
Anf. 70 ANNIKA ECLUND (KD).....	42
Anf. 71 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	42
<i>Försvarets intressen och lokala vindkraftverk</i> .....	42
Anf. 72 RICKARD NORDIN (C).....	42
Anf. 73 Förvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	42
Anf. 74 RICKARD NORDIN (C).....	43
Anf. 75 Förvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	43
<i>Hållbar konsumtion och längre garantitider</i> .....	43
Anf. 76 EMMA WALLRUP (V).....	43
Anf. 77 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	43
Anf. 78 EMMA WALLRUP (V).....	44
Anf. 79 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	44
<i>Regeringens åtgärder för att öka återvändandet</i> .....	44
Anf. 80 FREDRIK LUNDH SAMMELI (S).....	44
Anf. 81 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	44
Anf. 82 FREDRIK LUNDH SAMMELI (S).....	45
Anf. 83 Statsrådet HELÉNE FRITZON (S).....	45
<i>Privata sjukvårdsförsäkringar</i> .....	45
Anf. 84 BORIANA ÅBERG (M).....	45
Anf. 85 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	45
Anf. 86 BORIANA ÅBERG (M).....	46
Anf. 87 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	46
<i>Ansvar för att tillhandahålla bostäder till nyanlännda</i> .....	46
Anf. 88 ROGER HEDLUND (SD).....	46
Anf. 89 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	47
Anf. 90 ROGER HEDLUND (SD).....	47
Anf. 91 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	47
<i>Marknadshyror</i> .....	47
Anf. 92 MATTIAS VEPSÅ (S).....	47
Anf. 93 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	47
Anf. 94 MATTIAS VEPSÅ (S).....	48
Anf. 95 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	48
<i>Förutsättningarna för att arrangera stora evenemang i Sverige</i> .....	48
Anf. 96 MATHIAS TEGNÉR (S).....	48
Anf. 97 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	49
Anf. 98 MATHIAS TEGNÉR (S).....	49

Anf. 99 Närings- och innovationsminister MIKAEL DAMBERG (S).....	49
<i>Investeringsstöd till byggande av hyresrätter.....</i>	<i>49</i>
Anf. 100 HILLEVI LARSSON (S).....	49
Anf. 101 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	50
Anf. 102 HILLEVI LARSSON (S).....	50
Anf. 103 Statsrådet PETER ERIKSSON (MP).....	50
<b>§ 9</b> (forts. från § 7) <b>Luftfart</b> (forts. TU10).....	<b>50</b>
Anf. 104 TONY WIKLANDER (SD).....	50
Anf. 105 RIKARD LARSSON (S) replik.....	52
Anf. 106 TONY WIKLANDER (SD) replik.....	53
Anf. 107 RIKARD LARSSON (S) replik.....	53
Anf. 108 TONY WIKLANDER (SD) replik.....	54
Anf. 109 LORENTZ TOVATT (MP).....	54
Anf. 110 ANDERS ÅKESSON (C).....	56
Anf. 111 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	58
Anf. 112 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	59
Anf. 113 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	59
Anf. 114 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	60
Anf. 115 NINA LUNDSTRÖM (L).....	61
(forts. § 12).....	62
<b>Ajournering.....</b>	<b>62</b>
<b>Återupptaget sammanträde.....</b>	<b>62</b>
<b>§ 10 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 21 mars .....</b>	<b>63</b>
UU19 Avtal om ekonomi och handel (CETA) samt strategiskt partnerskapsavtal mellan EU och dess medlemsstater och Kanada.....	63
FöU8 Vissa frågor om Försvarsmaktens personal.....	63
<b>§ 11 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....</b>	<b>65</b>
NU26 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om marknads kontroll av produkter .....	65
NU11 Handelspolitik .....	65
<b>§ 12</b> (forts. från § 9) <b>Luftfart</b> (forts. TU10).....	<b>68</b>
Anf. 116 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	68
Anf. 117 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	68
Anf. 118 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	69
Anf. 119 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	69
Anf. 120 ROBERT HALEF (KD).....	70
Anf. 121 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	72
Anf. 122 ROBERT HALEF (KD) replik.....	72
Anf. 123 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	73
Anf. 124 ROBERT HALEF (KD) replik.....	73
Anf. 125 EMMA WALLRUP (V) .....	74
Anf. 126 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	75
Anf. 127 EMMA WALLRUP (V) replik.....	75
Anf. 128 NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	76
Anf. 129 EMMA WALLRUP (V) replik.....	76
(Beslut skulle fattas den 28 mars.).....	77
<b>§ 13 Punktskatter.....</b>	<b>77</b>

Skatteutskottets betänkande 2017/18:SkU10 .....	77	Prot. 2017/18:89
Anf. 130 FREDRIK SCHULTE (M).....	77	22 mars
Anf. 131 DAVID LÅNG (SD) .....	79	-----
Anf. 132 STAFFAN DANIELSSON (C).....	80	
Anf. 133 MOMODOU JALLOW (V).....	81	
Anf. 134 MATHIAS SUNDIN (L).....	83	
Anf. 135 LARRY SÖDER (KD).....	84	
Anf. 136 JAMAL EL-HAJ (S) .....	85	
Anf. 137 FREDRIK SCHULTE (M) replik.....	87	
Anf. 138 JAMAL EL-HAJ (S) replik.....	88	
Anf. 139 FREDRIK SCHULTE (M) replik.....	88	
Anf. 140 JAMAL EL-HAJ (S) replik.....	89	
Anf. 141 STAFFAN DANIELSSON (C) replik.....	89	
Anf. 142 JAMAL EL-HAJ (S) replik.....	90	
Anf. 143 STAFFAN DANIELSSON (C) replik.....	90	
Anf. 144 JAMAL EL-HAJ (S) replik.....	91	
Anf. 145 RASMUS LING (MP).....	91	
(Beslut skulle fattas den 28 mars.).....	93	
<b>§ 14 Mervärdesskatt .....</b>	<b>93</b>	
Skatteutskottets betänkande 2017/18:SkU11 .....	93	
Anf. 146 PER ÅSLING (C).....	93	
Anf. 147 JÖRGEN WARBORN (M).....	95	
Anf. 148 DAVID LÅNG (SD) .....	96	
Anf. 149 LARRY SÖDER (KD).....	97	
Anf. 150 PATRIK LUNDQVIST (S).....	99	
Anf. 151 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	100	
Anf. 152 PATRIK LUNDQVIST (S) replik.....	100	
Anf. 153 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	101	
Anf. 154 PATRIK LUNDQVIST (S) replik.....	101	
Anf. 155 RASMUS LING (MP).....	102	
Anf. 156 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	103	
Anf. 157 RASMUS LING (MP) replik .....	103	
Anf. 158 JÖRGEN WARBORN (M) replik.....	103	
Anf. 159 RASMUS LING (MP) replik .....	104	
Anf. 160 MOMODOU JALLOW (V).....	104	
(Beslut skulle fattas den 28 mars.).....	106	
<b>§ 15 Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur .....</b>	<b>106</b>	
Skatteutskottets betänkande 2017/18:SkU13 .....	106	
Anf. 161 DAVID LÅNG (SD) .....	106	
Anf. 162 MATHIAS SUNDIN (L).....	107	
Anf. 163 PATRIK LUNDQVIST (S).....	108	
Anf. 164 RASMUS LING (MP).....	108	
Anf. 165 DAVID LÅNG (SD) replik.....	109	
Anf. 166 RASMUS LING (MP) replik .....	110	
Anf. 167 DAVID LÅNG (SD) replik.....	110	
Anf. 168 RASMUS LING (MP) replik .....	110	
(Beslut skulle fattas den 28 mars.).....	111	
<b>§ 16 Ett par frågor om kontoföring och clearingverksamhet .....</b>	<b>111</b>	
Finansutskottets betänkande 2017/18:FiU35.....	111	

Prot. 2017/18:89  
22 mars  
-----

(Beslut skulle fattas den 28 mars.) .....	111
<b>§ 17 Bordläggning</b> .....	<b>111</b>
<b>§ 18 Beslut om förlängd motionstid</b> .....	<b>112</b>
<b>§ 19 Anmälan om frågor för skriftliga svar</b> .....	<b>112</b>
<b>§ 20 Anmälan om skriftliga svar på frågor</b> .....	<b>112</b>
<b>§ 21 Kammaren åtskildes kl. 19.22.</b> .....	<b>114</b>