

Måndagen den 12 december

Kl. 11.00–20.53

§ 1 Meddelande om frågestund

Förste vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 15 december kl. 14.00*.

§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2016/17:162

Till riksdagen

Interpellation 2016/17:162 Sveriges strukturerade politiska dialog med Iran

av Sofia Damm (KD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 17 januari 2017.

Skälet till dröjsmålet är resa.

Stockholm den 8 december 2016

Utrikesdepartementet

Margot Wallström (S)

Enligt uppdrag

Håkan Åkesson

Expeditionschef

Interpellation 2016/17:165

Till riksdagen

Interpellation 2016/17:165 Situationen i Turkiet

av Amineh Kakabaveh (V)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 19 december 2016.

Prot. 2016/17:44
12 december

Skälet till dröjsmålet är resa.
Stockholm den 8 december 2016
Utrikesdepartementet
Margot Wallström (S)
Enligt uppdrag
Håkan Åkesson
Expeditionschef

Interpellation 2016/17:168

Till riksdagen

Interpellation 2016/17:168 Fred och demokratisk ordning i Irak efter
Isis
av Robert Hannah (L)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 19 december
2016.

Skälet till dröjsmålet är resor.
Stockholm den 8 december 2016
Utrikesdepartementet
Margot Wallström (S)
Enligt uppdrag
Håkan Åkesson
Expeditionschef

§ 3 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Utbildningsutskottets betänkanden

2016/17:UbU1 Utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning

2016/17:UbU2 Utgiftsområde 15 Studiestöd

Sammansatta utrikes- och försvarsutskottets betänkanden

2016/17:UFöU2 Fortsatt svenskt deltagande i den militära utbildningsin-
satsen i Irak

2016/17:UFöU1 Fortsatt svenskt deltagande i Natos utbildnings- och råd-
givningsinsats Resolute Support Mission i Afghanistan

Skatteutskottets utlåtanden

2016/17:SkU16 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till rå-
dets direktiv om en gemensam bolagsskattebas

2016/17:SkU17 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till rå-
dets direktiv om en gemensam konsoliderad bolagsskattebas

2016/17:SkU18 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till rå-
dets direktiv om tvistlösningsmekanismer vid dubbelbeskattning i
Europeiska unionen

2016/17:SkU19 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till rå-
dets direktiv om ändring av direktiv (EU) 2016/1164 vad gäller hybrida
mismatchningar med tredjeländer

Trafikskottets betänkande 2016/17:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2016/17:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 1 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Vi i Moderaterna står bakom vår budgetmotion, men eftersom riksdagen har antagit andra totalramar och vi ser statens budget som en helhet deltar vi inte i beslutet avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer utan lämnar i stället ett särskilt yttrande.

En väl fungerande infrastruktur i hela landet är en bärande del av Moderaternas plan för ett starkare Sverige. Infrastrukturen är Sveriges blodomlopp som lägger grunden för jobb och tillväxt.

Genom att satsa på en robust järnväg, tyngre lastbilar, ett transportpolitiskt råd och utbyggnad av laddstolpar kommer Moderaternas budgetmotion att bidra till att detta blodomlopp fungerar bättre samtidigt som klimatpåverkan minskar.

Tyvärr är det uppenbart att regeringens budget ger med den ena handen och tar med den andra. Regeringen framställer sig som alla goda gåvors givare, men notan för alla nya bidrag och så kallade satsningar skickas till Sveriges löntagare och företag, och vi ser hur flyget, lastbilarna och bilisterna får höjda skatter. Det är en skadlig politik för jobb och tillväxt i Sverige.

Vi moderater ställer inte trafikslag mot varandra. Sverige behöver tåg, bilar, lastbilar, flyg och fartyg, och vi vill inte medverka till en debatt där ett trafikslag ska prioriteras upp på ett annat trafikslags bekostnad. Bilen är lika viktig för landsbygdens vardag som pendeltåget är för storstadens. Om man menar allvar med att hela Sverige ska leva är man skyldig att se alla människors och företags transportbehov.

Herr talman! Politik handlar inte bara om kronor och ören. I en värld av prioriteringar handlar det om vad vi lägger pengarna på och hur. Det är alla politikernas skyldighet att verka för att varje skattekrona används så effektivt som möjligt. Inte minst gäller detta statens infrastrukturinvesteringar.

Därför vill vi i Moderaterna i vår budgetmotion inrätta ett transportpolitiskt råd likt det finanspolitiska råd som finns i dag. Förslaget innebär att en kommitté av oberoende experter ska granska hur medlen till infrastrukturen används för att säkerställa att den samhällsekonomiska nyttan väger tungt och på så sätt bidra till att varje investerad skattekrona gör maximal nytta för samhället.

Samtidigt ser vi hur regeringen blundar för de systemfel som finns på svensk järnväg. De stora satsningar som görs på underhåll kommer inte ut i spåren, eftersom det är trångt och för att det finns problem i organisationen. Därför tycker jag att det är anmärkningsvärt att regeringen inte agerar utifrån de slutsatser som finns i vår tids största utredning av järnvägens organisation. Man till och med vägrar att skicka utredningen på remiss.

Samtidigt bedriver regeringen en ideologisk experimentverkstad med ett återförstatligande av järnvägsunderhållet – ett återförstatligande som den egna utredningen varnar för och som enligt all forskning skulle ge oss

mindre underhåll för varje satsad krona. Det är en oklok politik, herr talman.

Järnvägen är central för att arbetspendlingen och människors resande ska fungera runt om i landet. Resenärer och företag ska kunna lita på att tågen går i tid. Därför bygger vi vidare på alliansregeringens framgångsrika ökade satsningar på järnvägsunderhåll. Den tid då underhållet användes som en budgetregulator måste vara förbi.

Herr talman! Det är uppenbart att Miljöpartiet har fått ett stort inflytande över regeringens transportpolitik. Ett exempel är hur man motarbetar en viktig reform gällande tunga lastbilar. Plötsligt säger regeringen att de tunga lastbilarna inte ska vara tillåtna på de vägsträckor där det finns andra transportalternativ, till exempel på sjön eller järnväg. Det känns något märkligt när regeringens egen myndighet Trafikverket samtidigt säger att till exempel E4:an och andra stora, viktiga vägar skulle lämpa sig väl för de tyngre lastbilarna.

I Moderaternas budget satsar vi för att stärka våra vägar och tillåta tyngre lastbilar upp till 74 ton, något som Finland gjorde redan 2013 och då till och med upp till 76 ton. Vi vill investera 2,4 miljarder kronor över åtta år för att stärka våra vägar. Reformen leder till att samma transporter som görs i dag kan utföras med färre lastbilar, till gagn både för miljön och för lönsamheten hos våra svenska åkerier. Men regeringen och Miljöpartiet driver på för att göra denna reform verkningslös. Jag tycker att det är sorgligt att Miljöpartiets vägmotstånd har fått grepp om hela regeringen.

Herr talman! Moderaterna ser att mobilitet, tillväxt och minskade klimatutsläpp kan gå hand i hand. Med elbilar, elvägar och biodrivmedel ser vi till att utsläppen begränsas, medan transporter kan tillåtas fortsätta öka. Ett avlångt land som Sverige är beroende av fungerande transporter.

Avslutningsvis vill jag återigen understryka Moderaternas strävan efter en transportpolitik som håller ihop hela Sverige och som fokuserar på att få ut så mycket och så god infrastruktur som möjligt för varje investerad krona. Vi får inte missbruka vår makt för politiska prestigeprojekt. Infrastrukturen ska bygga Sverige starkt och komma hela Sverige till del för jobb och tillväxt i hela landet.

I detta anförande instämde Sten Bergheden, Erik Ottoson, Edward Riedl och Boriana Åberg (alla M) samt Anders Åkesson (C).

Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag tyckte att det var intressant att få ta del av Moderaternas syn på transporter, och jag fäste mig särskilt vid att ni anser att bilen är viktig för landsbygdens vardag.

Det tror jag verkligen stämmer. Även om vi vill bygga ut järnvägar och cykelvägar är det nog otvivelaktigt så att de flesta människor som bor utanför storstäderna tycker att bil är viktigt för att klara de nödvändiga transportererna.

Då undrar jag hur laddstolpar ska klara transportererna för vardagen. Det finns 5 000 elbilar i Sverige i dag, medan personbilsflottan i Sverige totalt sett uppgår till 4,5 miljoner bilar. En elbil kostar i runda slängar 150 000–200 000 kronor mer än en vanlig bil, så jag ser inte riktigt hur vi rent praktiskt ska lösa transportererna på landsbygden med hjälp av laddstolpar.

Om Jessica Rosencrantz frågar sina kollegor i Östergötland eller Västergötland hur människor ska kunna förflytta sig och klara sina dagliga transporter lär hon få höra att tågpendling är ganska viktigt som komplement till bil. Därför undrar jag hur Moderaterna kan minska utvecklingsanslaget i sin budget.

Jessica Rosencrantz säger att Moderaterna bygger vidare på alliansregeringens satsning, men det var ju alliansregeringen som tog initiativ till Sverigebygget så att Ostlänken och en ny stambana mellan Stockholm och Göteborg skulle kunna bli av. Av vilken anledning tycker Jessica Rosencrantz inte längre att det alliansinitiativet var en god idé?

Anf. 3 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Tack, Karin Svensson Smith, för frågan! Vi i Moderaterna är väldigt tydliga med att vi både behöver öka järnvägsunderhållet och bygga ut svensk järnväg. Därför är vi för att Ostlänken byggs, och därför är vi för att den nya sträckan mellan Göteborg och Borås byggs.

Däremot har vi sagt att ett totalt projekt om höghastighetståg som leder till en samhällsförlust på 250 miljarder inte är en klok investering.

Vi tycker att man bör se kunna se över om även de delar som ligger i nuvarande nationell plan – alltså de sträckor som Karin Svensson Smith nämner – går att anpassas till mer traditionell hastighet om 250 kilometer i timmen. Vi är tydliga med att järnvägsinvesteringarna ska bli av, men vi tycker inte att politiska prestigeprojekt får dra iväg. Om ett projekt som kostar 230 miljarder kronor riskerar att tränga ut många andra viktiga investeringar måste man dra i nödbromsen.

Så ja, vi vill satsa på svensk järnväg. Men vi vill också satsa på laddstolpar, elvägar, ett system med bonus–malus och en reduktionsplikt för att se till att vi ställer om hela fordonsflottan. Vi vill möjliggöra för städer att reservera mark för bilpooler. Vi har en mängd olika förslag för att ställa om också på vägsidan.

Vi tror, till skillnad från Miljöpartiet, att vi inte ska bedriva krig mot vägen eller mot bilen utan mot de utsläpp som förstör klimatet. Det är en väsentlig skillnad.

Anf. 4 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag har förstått att ni säger att man inte ska ställa transportslag mot varandra, Jessica Rosencrantz. Men såvitt jag vet kan inte staten använda samma pengar två gånger, lika lite som jag tror att du kan göra det i din personliga budget. Om man ökar något måste något annat minska om man inte har mer pengar.

Vad jag kan se i ert yttrande har ni mindre pengar till utveckling. Hur ska man då kunna hålla för troligt det som dina partikollegor i Västra Götaland och Östergötland säger – att vi självklart måste kunna färdigställa järnvägen så att vi kan åka snabbt mellan de olika städerna? Hela världen har en urbanisering, och jag trodde att Moderaterna – åtminstone tidigare – var ett modernt parti som bejakar att människor vill bo i städer och vill kunna resa snabbt mellan städer. Hur ska de kunna göra det om ni anslår mindre pengar till utveckling av transporter?

Anf. 5 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! I nästa ärende som vi ska diskutera talar vi om den kommande tolvårsplanen för svensk infrastruktur. Där tycker jag att det är uppenbart att Moderaterna har större ramar än vad regeringen har. Så nog har vi höga ambitioner när det gäller att bygga ut svensk infrastruktur!

Det är precis som jag sa: Vi ställer inte transportslag mot varandra. Vi ser att vi kommer att behöva investeringar i järnväg, väg, sjöfart, flyg och cykel. Det innebär alltså att vi till exempel inte accepterar regeringens kommande ramar, som enligt Trafikverkets egen generaldirektör riskerar att försämra vägstandarden runt om i landet. Vi accepterar inte den formen av politik.

Tack vare att vi också säger nej till höghastighetståg för 230 miljarder kronor har vi möjlighet att fokusera på att bygga annat. Det återstår att se. Regeringen har inte presenterat någon seriös finansiering eller tidsplan för sina höghastighetståg. Men utan tvivel kommer den typen av satsningar att innebära att dagens järnväg och dagens vägar får stå tillbaka. För som sagt: Inte heller regeringen har obegränsade resurser utan kommer att behöva göra prioriteringar.

Vi kommer att säkerställa att svenskt vägnät håller hög standard. Vi kommer att bygga ut järnvägen, och vi kommer att underhålla järnvägen, men vi kommer att göra det klokt. Och vi kommer inte att låta politiska prestigeprojekt dra iväg. Vi tar ansvar för skattebetalarnas pengar. (Applåder)

Anf. 6 PER KLARBERG (SD):

Herr talman! Sverigedemokraterna hade en högre satsning på utgiftsramarna än regeringen. Riksdagen gjorde därmed en annan beräkning av statens inkomster för 2017 än vad som hade blivit fallet med vårt förslag. Eftersom riksdagsmajoriteten i budgetprocessen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den Sverigedemokraterna önskat avstår vi från att delta i beslutet om anslag inom utgiftsområde 22.

Vår gemensamma infrastruktur betingar ett enormt värde och är en resurs utan vilken staten som sådan hade varit omöjlig. För att hålla jämna steg med statens ambitioner att ständigt erbjuda bättre och effektivare service för medborgarna måste infrastrukturen kontinuerligt utvecklas. Minst lika viktigt är att satsningarna görs samhällsekonomiskt sunt och på de projekt som är mest brådskande och lönsamma och skapar störst nytta samtidigt som man tar hänsyn till aspekter som landsbygd, familjeliv och företagande.

ERTMS är en standard för signalhantering på järnväg. Sverigedemokraterna anser att ERTMS i Sverige inte bara skulle vara ekonomiskt oförsvarbart utan dessutom helt onödigt. Sverige har redan ett adekvat signal-system, och de enda sträckor som egentligen är betjänta av ERTMS är höghastighetsjärnväg med tåg som färdas i över 250 kilometer i timmen. Därför vill Sverigedemokraterna slopa regeringens satsning på införandet av ERTMS. Jag ämnar återkomma till ERTMS-frågan i vår nästa debatt i dag.

Sverige har Europas sämsta kontaktledningssystem. 20 procent av alla driftsstörningar i infrastrukturen för järnväg består av nedrivna kontaktledningar, jämfört med 9 procent i övriga Europa. Denna avvikelse påvisar

att genomgripande åtgärder är nödvändiga för att säkerställa energiförsörjningen. Därför vill Sverigedemokraterna, som ett första steg, EU-certifiera elsystemet för att förhindra kontaktledningsnedrivningar.

Järnvägsunderhållet i Sverige har nästan helt havererat. En alltför stor del av arbetet utgörs av akuta åtgärder i stället för förebyggande underhåll, mycket på grund av att infrastrukturen under lång tid använts som en budgetregulator. Därför väljer Sverigedemokraterna att kraftigt satsa på järnvägsunderhållet i väntan på regeringens tillförda medel efter innevarande mandatperiod.

För att ytterligare stärka svensk infrastruktur vill Sverigedemokraterna införa en särskild marknadspott för att åtgärda hastigt uppkomna flaskhalsar som står i vägen för till exempel betydande näringslivsatsningar. Anslaget ska disponeras av Trafikverket, och det ligger i linje med vad som har framförts av Näringslivets Transportråd.

Regeringen vill kanske införa en så kallad kilometerskatt, det vill säga en skatt som betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. Detta skulle ovanpå tidigare nämnda faktorer innebära nådastöten för många svenska åkerier, med i vissa fall en nära nog fördubbling av skattetrycket när det gäller trafikspecifika skatter. Sverigedemokraterna motsätter sig därför en skatt på avstånd.

Registrering av cabotagetransporter anser vi ska ske vid ankomst till våra gränser. Sverigedemokraterna förespråkar ett elektroniskt system likt det tyska LKW-Maut-systemet för bilar vägande över tolv ton. Systemet bygger på att transponder monteras i de lastbilar som man vill ska utföra transporter i Sverige, vilket gör att myndigheterna lätt kan kontrollera färdväg och antal dygn som en utländsk bil har befunnit sig i landet. Detta säkerställer att avgifter betalas samt att kör- och vilotidsdirektivet efterlevs. Polisen skulle på detta vis få ett effektivt verktyg för att stävja det alltmer omfattande fusket.

För att beivra fusket på vägarna kommer det framöver även att krävas stora satsningar på trafikpolisen. Sedan mitten av 1980-talet har antalet trafikpoliser på våra vägar minskat från drygt 1 800 till omkring 190 i dag. Därför anser Sverigedemokraterna att det krävs en ambitionshöjning gällande utbildning och rekrytering av specialiserade poliser. Dessa bör i sin tur vara organiserade i en separat gren av polisen i likhet med tyska BAG och liksom sin tyska förebild på sikt kunna bli helt självförsörjande.

I övrigt, herr talman, hänvisar jag till Sverigedemokraternas särskilda yttrande.

Anf. 7 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Sverigedemokraterna föreslår 2 miljarder mer till järnvägsunderhåll, 1 miljard till ett slags marknadspott och 250 miljoner kronor till en isbrytningsverksamhet som staten ska finansiera.

Jag tycker att det skulle vara väldigt intressant att höra om Per Klarberg, Sverigedemokraterna, kan tala om hur det här ska finansieras. Är det så att den satsning på 2 miljarder extra ni gör på järnvägsunderhåll sker på bekostnad av den extra satsning vi gör på lågstadiet i form av färre elever i klasserna, alltså mindre grupper? Är det bättre att ha ett högre järnvägsunderhåll?

Är det möjligtvis så att marknadspotten kommer att betalas genom att ni tar bort bostadstillägget för pensionärer 2017? 800 miljoner står det i er budget att ni ska ta bort för pensionärerna. Det låter ju behjärtansvärt med en marknadspott, men ska det ske till priset av att nästa års bostadstillägg för pensionärer tas bort?

Det är likadant när det gäller isbrytningsverksamheten. 250 miljoner kronor säger Per Klarberg, Sverigedemokraterna, att staten ska gå in och betala. Det Per Klarberg *inte* vill att staten ska betala är barnbidraget fullt ut. Där tar ni bort ungefär 500 miljoner. Föräldraförsäkringen minskar ni med 190 miljoner nästa år. Hur får ni detta att gå ihop?

Anf. 8 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Vad gäller satsningarna som Pia Nilsson anförde är vi i princip självfinansierade vad gäller omstruktureringar i budgetalternativet för utgiftsområde 22.

Man kan bland annat läsa att vi drar ned med ungefär 2 miljarder på utvecklandet av ERTMS-systemet i Sverige. Vi drar även in 250 miljoner kronor för cykelinfrastruktur. Det är pengar som vi anser behövs betydligt bättre i det förebyggande underhållet.

Vad gäller isbrytningen anser vi att den är rent tokig. En järnvägsvagn som färdas över Öresundsbron är inte med och bekostar snöröjningen på svenska vägar. Varför ska då en järnvägsvagn som färdas mellan Sverige och Tyskland, mellan Trelleborg och Sassnitz, bekosta isbrytningen uppe i Bottenviken? Det är anledningen till vår satsning – vi vill att staten går in och subventionerar och betalar isbrytningen.

Anf. 9 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Omstruktureringen du talar om, Per Klarberg, alltså att inte införa det nya signalsystemet ERTMS, betyder att ni ändå måste få fram pengar till att åtgärda det befintliga systemet ATC. De pengarna syns inte i ert budgetförslag, så du blir svaret skyldig.

Tala om för svenska folket hur det är! Det är inte nog med att ni vill försämra barnbidraget, försämra lågstadiet och ta bort bostadstillägg för pensionärer. Ni tar också bort 16 miljarder till kommunerna – 16 miljarder 2017. Hur ska detta kunna ses som ett tillfredsställande förslag från ett av Sveriges största oppositionspartier? Ni vill försämra på område efter område, men ni vill ha 250 miljoner kronor till isbrytning. *Det* är viktigt.

Anf. 10 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Jag tror bestämt att Pia Nilsson har missuppfattat det här med ERTMS kontra ATC. Att man sparar in 2 miljarder på ERTMS-systemet innebär i sak inte att ATC-systemet är i behov av en upprustning för 2 miljarder kronor. ATC-systemet i Sverige är uppbyggt och välfungerande. Vi har inga behov av någon som helst renovering av ATC-systemet. Om vi sparar 2 miljarder på ERTMS-systemet innebär det alltså inte att ATC-systemet behöver 2 miljarder kronor.

Jag hävdar fortfarande att vårt budgetalternativ är det bästa och att vi har en budget i balans.

Anf. 11 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Självklart står jag som företrädare för Centerpartiet i denna debatt bakom den budget som Centerpartiet har lagt fram i Sveriges riksdag och som vi har att diskutera en del av.

Herr talman! Sverige behöver ett nytt ledarskap. Trots att vi befinner oss i en högkonjunktur, där fler jobb borde växa fram och sysselsättningen borde stiga, ökar tudelningen i samhället. Tudelningen finns mellan unga och äldre, mellan högutbildade och dem som saknar gymnasieexamen samt mellan inrikes och utrikes födda. Tudelningen är också regional. Samtidigt som en del orter växer och utvecklas drabbas andra orter av neddragningar i globaliseringens och tidigare finanskrisers och lågkonjunkturers spår. Regeringen, den socialdemokratiska och miljöpartistiska med stöd av Vänsterpartiet, har hittills visat sig vara rätt oförmögen att hantera dessa utmaningar.

En väl fungerande transportinfrastruktur – vägar, järnvägar, sjöfart, flyg och it – är en grundförutsättning för att det ska gå att bo, leva, arbeta och finnas i hela landet. Att näringslivets transporter fungerar är viktigt för att möjliggöra landets välbefinnande och för att det ska finnas företagsamhet, arbete och utbildning i hela landet.

I fråga om den viktiga transportinfrastrukturen är Centerpartiet – till skillnad från regeringen – övertygat om att teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar, fortsatt liberalisering och en omställning till biobaserade drivmedel gör att ett växande transportarbete i hela landet kan ske utan att miljö- och klimatpåverkan ökar.

Mitt intryck, herr talman, är att regeringen – Socialdemokraterna och Miljöpartiet med stöd av Vänsterpartiet – tänker och resonerar precis tvärtom. Det tar sig uttryck i bland annat ett energiskt utredande av massiva skattechocker på avståndsberoende gods- och persontransporter. Så vill regeringen möta klimatutmaningen – på ett helt omvänt vis som kommer att driva på urbanisering och utslagning av landsändar och samtidigt försvåra övergången till biobaserade drivmedel. På det hela taget är det djupt tragiskt.

Till skillnad från regeringen driver Centerpartiet på för en politik där de nationella målen om en fossiloberoende fordonsflotta och att alla delar av landet ska ha möjlighet att bidra och växa är förenliga mål.

Herr talman! I Centerpartiets politik spelar de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll. De gör skillnad mot den politik regeringen för. Järnvägen, flyget, sjöfarten, riksvägarna och de 42 000 milens enskilda vägar är alla lika viktiga.

För Centerpartiet är även it ett transportslag – det femte transportslaget. Bredband och mobiltelefoni minskar avstånden mellan människor och möjliggör digitala tjänster som kan ersätta, komplettera och effektivisera fysiska transporter och kommunikationer över avstånd. Det leder till produktivitets- och teknikutveckling i den befintliga transportinfrastrukturen. Därför, herr talman, är det rimligt att tala om fem transportslag.

Centerpartiet prioriterar till skillnad från regeringen att öka underhållet av järnvägen, att öka och tidigarelägga nyinvesteringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar och att ytterligare investera i it- och bredbandsutbyggnad. Eftersom Centerpartiet till skillnad från regeringen värnar om hela landets utveckling är det av största vikt för

Centerpartiet att de resurser som satsas på infrastruktur också fördelas över hela landet.

Person- och godstransporter på de svenska vägarna och järnvägarna samt via flyg och sjöfart ökar varje år. Därför är det angeläget med fortsatta satsningar på underhåll. Men i det budgetförslag från regeringen som vi just nu hanterar kan vi konstatera att av regeringens satsningar på nyinvesteringar i infrastruktur, 8,7 miljarder kronor, ligger hela summan bortom denna mandatperiods utgång. Det får anses vara rätt defensivt.

När det gäller underhåll och kapacitetshöjningar i det befintliga järnvägssystemet ökar regeringen sammanlagt med endast 0,2 miljarder för 2017. Inte heller det kan anses vara offensivt eller tillräckligt. För att snabbt påbörja arbetet för en mer välfungerande järnväg föreslår därför Centerpartiet i sin budgetmotion att ytterligare 200 miljoner kronor för 2017 och 300 miljoner kronor för 2018 satsas på järnvägsunderhållet.

Som tidigare nämnts betraktar Centerpartiet it, informationsteknik, som det femte transportslaget, vid sidan av de fyra traditionella. Regeringen har – utöver ett stort fummel med utauktionerandet av 700-megahertzbandet – visat sig vara rätt så ointresserad av att ytterligare stötta de krafter som arbetar för en bättre digital infrastruktur och vardag i hela landet. För att den pågående digitaliseringen av hela Sverige ska kunna fortsätta föreslår Centerpartiet därför att ytterligare 1 miljard avsätts för förbättrad bredbandsinfrastruktur i hela landet.

Jag yrkar givetvis bifall till Centerpartiets reservation 2.

Anf. 12 NINA LUNDSTRÖM (L):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 1. I övrigt hänvisar jag till det särskilda yttrandet vad gäller Liberalernas budgetförslag, då vi inte deltar i beslutet om ramarna.

Herr talman! Liberalerna har andra prioriteringar och förslag jämfört med regeringens förslag i budgetpropositionen för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vad saknas?

Trafikslag anses i dag vara järnvägstrafik, vägtrafik, luftfart och sjöfart. Politiska beslut och myndigheternas insatser och redovisning inom transportsektorn följer denna modell.

Men cykling betraktas inte som ett trafikslag. Att cykling inte är ett trafikslag påverkar mål, medel och uppföljning. Cykling handlar om transporter, men också om folkhälsa. Vi kan konstatera att exempelvis andelen barn som cyklar nu sjunker. Vi i Liberalerna anser att det behövs ett ytterligare trafikslag och att cykling ska betraktas som ett sådant.

Det behövs samlad och ny kunskap kring hur cyklismen ska utvecklas. Kunskapen behöver samlas så att alla kan ta del av kunskapsläget. Vi avsätter därför 10 miljoner kronor för att skapa ett kompetenscenter på nationell nivå, där kompetens och kunskap kan utvecklas. Vi anser också att det ska finnas en cykelambassadör, som ska samordna insatserna på nationell nivå. Vi vill alltså ha ett nationellt kompetenscenter – ett kansli – för samlad kunskap och best practice.

Vi avsätter också 75 miljoner kronor årligen i ett nationellt anslag för cykelinfrastruktur. Antalet utbyggda kilometer har nämligen minskat mellan 2014 och 2015. Vidare vill vi att trängselskatter och värdeåterföringsmodeller i kommunerna ska kunna användas även för insatser som avser

regionala cykelstråk samt gångtrafikanter. Därutöver finns naturligtvis medel i länsplaner och hos kommunerna.

Vi vill också satsa 5 miljoner kronor per år på it-sektorn och den digitala utvecklingen, med kompetensutveckling och möjlighet till agila avtal, och 15 miljoner kronor på äldres delaktighet.

Herr talman! Uppföljning i utskotten är viktigt. Hur ser målen ut? Vilka indikatorer finns för att följa utvecklingen? Går utvecklingen i den riktning som man önskar? Uppföljningen kan också leda till tydligare mål. Målen kan kopplas till medlen. Det är en viktig demokratisk princip att kunna se och följa hur skattemedel används och också kunna lägga fram förslag till andra prioriteringar.

Det finns utvecklingspotential i regeringens budgetproposition. Transparensen i förslagen som rör satsningar på infrastruktur och underhåll behöver öka. Utskottets uppföljningsgrupp har synpunkter på regeringens resultatredovisning och samlade bedömningar. Strukturen kan förbättras för att förtydliga resultatredovisningen. Detta återfinns i Liberalernas reservation 1.

Vi i Liberalerna vill också göra fler insatser för att både öka finansieringen och exempelvis förbättra miljön. Vi vill gärna se avgifter för dubbdäck – hellre avgifter än förbud. I dessa dagar med snökanoner och ishalka vill vi framhålla vikten av att trafiksäkerhet och avgiftssystem kan gå hand i hand.

Vi har låtit riksdagens utredningstjänst utreda vad den norska modellen skulle innebära för Sverige. Vi ser gärna avgifter i de tre storstadsregionerna. Pengarna kan återföras för miljöåtgärder i Stockholm, Malmö och Göteborg. Det ska vara ett frivilligt system.

Vi vill öka trafiksäkerheten, inte minst för kollektivtrafikresenärer och cyklister.

Herr talman! Det kostar att bygga infrastruktur. Finansieringen är därför avgörande för hur mycket infrastruktur samhället klarar av att bygga. Att finansiera infrastruktur genom att i huvudsak satsa på statliga anslag är fel väg att gå.

Vi i Liberalerna vill se fler OPS-lösningar, men också OPS-lösningar som utvecklas i olika modeller. Man ska titta på hur långa avtalen kan vara, hur brukaravgifter kan användas och hur statens delaktighet ska se ut. Internationellt sett används modellerna för att skapa mer infrastruktur, och vi menar att Sverige också ska fortsätta på den vägen i vissa fall. Det är avtalsfrågor det handlar om.

Herr talman! Samplanering av bostäder och infrastruktur är otroligt viktigt. Vi menar att det behövs ytterligare insatser för att göra detta möjligt. Det ansvariga verket, Trafikverket, ska ges ett tydligt ansvar för samplaneringen. Vi avsätter 2 miljoner kronor för detta arbete så att också infrastrukturplanering och bostadsbyggande verkligen går hand i hand. Vi avsätter också 100 miljoner kronor mer för bredbandsutbyggnad, vilket är en viktig fråga för lands- och glesbygd.

Herr talman! Liberalerna vill rusta och bygga ut järnvägs- och vägnätet. Där avsätter vi också mer medel redan från 2018. Men vi avstyrker vissa frågor som handlar om exempelvis stadsmiljöavtalen.

Herr talman! Det är inte resorna i sig som är problemet; det är resandets effekter på klimat och miljö som måste åtgärdas. Där kan Sverige bidra genom forskning och innovationer.

(Applåder)

I detta anförande instämde Borian Åberg (M) och Anders Åkesson (C).

Anf. 13 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! Debatten handlar om olika satsningar på kommunikationer under de kommande åren. Kristdemokraterna har en egen fördelningsmodell med 41 egna förslag för att göra infrastrukturen mer tillgänglig, robust, trygg och säker. Inte minst föreslår vi åtgärder för att stärka svensk konkurrenskraft för att göra det möjligt att bo och verka i olika delar av landet. Målet är att hela Sverige ska leva.

Herr talman! Åkerinäringen i Sverige är i dag utsatt för en hård, osund konkurrens. Fusket är utbrett och måste tas på stort allvar. Oseriösa aktörer som struntar i cabotagereglerna slår ut seriösa aktörer på marknaden.

Sedan den 1 juli i år är det möjligt att klampa fordon för vilka sanktionsavgift för överträdelse av cabotagereglerna inte betalats, men fordon får endast klampas i 24 timmar. Kristdemokraterna vill skärpa reglerna och föreslår att fordon ska kunna klampas i mer än 24 timmar för att stoppa fusket.

Herr talman! Kristdemokraterna vill tillåta tyngre och längre godståg och även tyngre och längre lastbilar. Det kommer att minska utsläppen, samtidigt som effektiviteten ökar för godstransporter.

Regeringen har i budgetpropositionen öppnat för att införa en kilometriskatt. Det gör mig väldigt orolig. Jag är orolig för jobben och för näringslivets konkurrenskraft. Lastbilar står för 90 procent av de inrikes gods-transporterna i Sverige. För en åkerifirma som kör timmer kommer det att kosta en halv miljon om året för varje lastbil.

Den sammanlagda kostnaden för branschen bedöms bli ca 5 miljarder. Ofta finns inget alternativ till lastbilen. Att straffbeskatta godstransporter är att straffbeskatta hela åkerinäringen. I slutändan får konsumenten betala priset. Utredningen borde omedelbart läggas i papperskorgen.

Herr talman! Regeringen ligger inte på latsidan för att försämra för svenskt näringsliv. Nyligen kom en utredning om en nationell flygskatt, en flygskatt som riskerar att minska resandet med över 1,2 miljoner resor per år och kosta 7 000–10 000 jobb. Det drabbar turistnäringen, arbetspendlingen och många små och stora företag. Många regionala flygplatser kan tvingas stänga.

Regeringen ger med ena handen i budgeten och satsar 82 miljoner kronor på regionala flygplatser för att de ska överleva, men samtidigt lägger man fram en nationell flygskatt på ca 2 miljarder som läggs direkt på biljettpriset, vilket kommer att slå ut de regionala flygplatserna. Det är fel väg att gå. Flygskatten slår hårt mot svensk ekonomi och hämmar tillväxten i landet. Kristdemokraterna säger nej till nationell flygskatt.

Herr talman! Sverige är världens näst bästa land för innovationer, enligt Global Innovation Index. Fordonsindustrin står inför en ny era. De fossila utsläppen måste över tid ned till noll, och då behövs elbilen. För säkrare och mer effektiva transporter behövs även självstyrande bilar.

Kristdemokraterna vill att Sverige ska ligga i framkant även vad gäller självstyrande bilar och elbilar. Därför vill vi att regeringen tar fram två strategier, en för självstyrande fordon och en för elbilar.

Herr talman! Elbilen är på frammarsch, och det är mycket positivt. Ska människor och företag våga investera i elfordon behöver de kunna laddas. Kristdemokraterna föreslår därför en satsning om 125 miljoner kronor per år utöver regeringens satsning för utbyggnad av laddinfrastrukturen.

Vi föreslår också en ändring av pumplagen. I dag är den som driver en bensinstation tvungen att sälja ett alternativt drivmedel, men det alternativa drivmedlet får inte vara el. Vi kristdemokrater vill ta bort undantaget för el i pumplagen. Då kan varje bensinstation i Sverige bli en laddstation. Dessutom föreslår vi ett bonus–malus-system för personbilar. Det ska vara detsamma som 2030-sekretariatet föreslår.

Herr talman! Allt fler ser cykeln som ett användbart transportmedel. Det medför goda effekter för folkhälsan, miljön och trängseln i städerna. Men trafikmiljön är i dag inte i tillräckligt hög grad anpassad för cykling. När andra kategorier av trafikanter drabbas av färre dödsfall och färre allvarliga olyckor än tidigare är utvecklingen tyvärr inte lika gynnsam för cyklister. Kristdemokraterna satsar extra resurser för en ökad och säker cykling.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag ta upp behovet av att åtgärda det eftersatta underhållet av järnvägen. Alla är överens om att fler borde åka kollektivt och att mer gods bör transporteras via järnväg och sjöfart. Det behövs om vi ska minska koldioxidutsläppen och gå mot en mer fossiloberoende transportsektor.

De två stambanorna, som tjänat oss väl, är byggda i mitten av 1800-talet och räcker inte till längre. Järnvägen brister både i kapacitet och i kvalitet, och den måste underhållas bättre. Därför satsar vi kristdemokrater 1,24 miljarder kronor per år på underhåll under perioden 2016–2018 och ökar därefter satsningen till 3,7 miljarder år 2019 och 5 miljarder 2020.

Med detta, herr talman, hänvisar jag till Kristdemokraternas särskilda yttrande.
(Applåder)

I detta anförande instämde Anders Åkesson (C).

Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det var en nyhet jag hörde i Robert Halefs anförande som jag måste passa på att fråga om. Menade Robert Halef att man skulle ha laddstolpar på alla ställen där man i dag försäljer bensin och diesel? Det var i så fall en intressant nyhet.

Pumplagen signalerar ju att vi inte kan lita på 100 procent fossila drivmedel, vilket jag tycker är en klok inriktning. Eller rättare sagt: Pumplagen var klok när den infördes, men såvitt jag vet beviljas alla ansökningar om dispens från den i dag eftersom vi är på väg över till helt nya styrmedel för att öka andelen förnybart vid försäljningen. Flera av oss står bakom något slags ordnad övergång via reduktionsplikt i stället för att man fokuserar på andra styrmedel.

Är det riktigt uppfattat att elstolpar på landsbygden är det som ska tillgodose rörligheten för landsbygdsbefolkningen i Kristdemokraternas vision?

Anf. 15 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Karin begränsar vår syn på hur man ska bygga infrastrukturen för de utmaningar som vi har i dag och de utmaningar som vi kommer att möta i framtiden. Med bara laddstolpar kommer vi inte att komma till rätta med koldioxidutsläppen.

Vi satsar 125 miljoner mer än regeringen gör just på utbyggnaden av laddinfrastruktur. Vi vill stimulera till att fler ska köpa elhybrider och så vidare.

Men låt mig svara på din fråga om el och pumplagen, Karin. I dag är el inte klassificerad som alternativdrivmedel. Om vi ändrar på lagen kommer de flesta eller alla bensinstationer runt om i landet att ha möjlighet att ha laddstolpar för elhybrider, vilket kommer att stimulera fler till att köpa elbilar, som är mer miljövänliga.

Anf. 16 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Tack, Robert Halef, för det upplysande svaret! Både Miljöpartiet och hela samarbetsregeringen är positiv till en ökad elektrifiering av transportsystemet. Framför allt står vi för den elektrifieringen genom att vi vill att fler transporter ska ske på järnväg, vilket ju är ett näst intill helt elektrifierat transportsystem. Vi tror också att det i städerna, särskilt av luftkvalitets- och bullerskäl, kommer att finnas fler elektrifierade transporter. Men att vara så visionär som Kristdemokraterna och säga att det ska finnas laddstolpar vid lanthandlarna, så långt tror jag inte att Miljöpartiet kan sträcka sig. Min kännedom om lanthandlarnas ekonomi säger mig att man knappast kan påföra dem ett krav på att sätta upp laddstolpar.

Hela pumplagen är så konstruerad att man får dispens. Ju mindre omsättning man har, desto lättare är det, och man blir inte kravskyldig. Lanthandlarna har problem med att överleva över huvud taget. Att då kräva av dem att de ska ha laddstolpar skulle slå undan benen på den service i landsbygd som jag tror att många av dem som bor där tycker är viktig. Den delen tror jag alltså inte är särskilt realistisk.

Samarbetsregeringen står för de stora stråken, att satsa på järnväg, stadsmiljöavtal och cykelstrategier, som vi sätter i fokus. Om det i Sverige finns 5 000 elbilar av den totala bilflottan om 4,5 miljoner bilar är det nog ett slag i luften – eller ett slag i himlen; vad vet jag? – att sätta upp laddstolpar hos lanthandlarna i dag. Ursäkta mig.

Anf. 17 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Jag skulle föreslå att Karin Svensson Smith läser pumplagen ordentligt. I dag är el inget alternativ som drivmedel. Titta på pumplagen! Den behöver verkligen ändras för att vi ska kunna se till att det finns tillräckligt med laddstolpar i hela Sverige. Det finns många bensinmackar som är strategiskt belägna. En bensinstation i dag har elektricitet; det handlar bara om att göra det möjligt att klassificera el som alternativbränsle enligt pumplagen.

Sedan gäller det de övriga bitarna, som du var inne på, Karin. Vi satsar lika mycket som regeringen på underhållet av järnvägar. Vi är för att man inför bonus–malus-system. Vi är för att vi ska jobba med utveckling av nya biobränslen. Och vi är för olika satsningar som gäller hur vi ska kunna få mer gods transporterad via järnväg och sjöfart. Det handlar exempelvis om att satsa mer på infrastrukturen runt de inre vattenvägarna.

Vi har många fler förslag som jag inte hann med att läsa upp under de sex minuter jag hade på mig. Det är inte så att hela förslaget står och faller med laddstolparna. Men vi tycker att laddstolparna är viktiga för att man ska kunna driva på så att fler köper elbilar i stället för att köra med bensindrivna bilar.

Anf. 18 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! Jag vill yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.

Jag skulle vilja börja anförandet med att ge oss en aktualitet. I vilken situation står vi här och debatterar i dag, den 12 december 2016? I dag kan man läsa en krönika av Johan Rockström i Dagens industri. Jag ska citera någonting som för mig är en inramning av vad det är vi ska tala om här. Johan Rockström konstaterar: ”Vi slår i taket för den maximala temperaturen på jorden sedan förra istiden. Det finns inte fler ekosystem och ändliga resurser vi kan ta i anspråk för att kortsiktigt leverera till vår ekonomi, utan att riskera välfärden för kommande generationer.”

Det vi har att se framför oss är extrema värmeböljor, torka, översvämningar, nya sjukdomar och mat- och vattenkriser samt nya flyktingströmmar som en följd av detta.

Det som är chocken och temat såväl i denna krönika som i *Vetenskapsradions* krönikor i går är värmeböljan på Arktis. Där har man varit van vid att isen lägger sig i september. Nu är det 20 grader varmare än det borde vara. Havsisen har liksom inte velat lägga sig. Vi vet inte vad det betyder. Vi vet inte om det kommer att bli permanent och vad som följer. Det finns olika spekulationer när det gäller havsströmmar och annat som kan ge vem som helst kalla kårar.

Vi skriver i vårt betänkande att man behöver ha indikatorer för att följa upp detta. Det är inte bara forskningsgruppen i trafikutskottet utan hela utskottet som säger att vi måste veta lite mer bestämt vad det är som ger effekt av det vi gör. Vi har påpekat det, och vi gör det igen. Man måste se hur det ser ut. Hur är det nu med klimatpåverkan i Sverige? Ja, man redovisar inrikes transporter. Men om man även tar utrikes transporter ser man tyvärr att klimatpåverkan ökar. Utrikes resor med flyg har ökat väldigt mycket. Lastbilstransporterna ökar. Personbilsförsäljningen har slagit i taket.

Då kan man fråga sig: Ska man ge upp när man hör så deprimerande fakta i förhållande till det hela? Nej, jag tror att man ska göra som man har gjort i skoldebatten. Man kan väl diskutera hur kloka PISA-mätningarna är, men de ger någon sorts jämförbarhet både mellan länder och mellan år. Och mätningarna har lett till en seriös diskussion om hur tillståndet är och vad vi kan göra för att det ska bli bättre. Sedan får man arbeta systematiskt med att förbättra situationen för att skolresultaten ska förbättras.

Så tror jag att vi kan sammanfatta hur samarbetsregeringen vill ta sig an frågan om klimatpåverkan av transportinfrastrukturen. Det handlar om ett systematiskt och långsiktigt arbete där vi både måste göra det dyrare att förstöra klimatet och erbjuda människor goda alternativ. En sammanfattande målsättning för hela trafikpolitiken är att vi ska tillgodose tillgänglighetsmålet inom ramen för hänsynsmålet. Hänsynsmålet är en sammanfattning av miljö, klimat, hälsa med mera.

Vi ska se till att människor har goda möjligheter att förflytta sig men utan att förstöra det som är själva betingelsen för livet. Vad är det då vi gör? Jo, vi satsar på stadsmiljöavtal. Vi satsar på klimatkliv. Det bereds en nationell cykelstrategi. Cyklingen är definitivt att betrakta som ett eget transportslag – det har vi sagt i utskottet. Strategin bereds i Regeringskansliet. Vi satsar på, förbereder och utreder flygskatt och vägslitageskatt. Vi satsar mer på järnvägen.

Det är bara så man systematiskt så småningom kan få ett långsiktigt hållbart transportsystem som inte påverkar klimatet negativt.

Vad gör då Alliansen? Jag har inte hittills hört att ni förnekar klimatpåverkan – det tror jag inte att ni gör. Ni har inte heller sagt någonting emot ambitionen, som Stefan Löfven uttryckte, att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Ibland säger ni att det var ni som var först med begreppet fossilbränsleoberoende transportsektor. Det är bra. Då kan vi i alla fall enas om det långsiktiga målet. Men för att man ska nå målet måste man också försöka komma överens om några åtgärder. Såvitt jag vet är det flera av er som säger: Nej, stadsmiljöavtal är ingen bra idé; det har vi inte med i vår budget. Klimatkliv är vi tveksamma till. Flygskatt – nej, det ska man lösa på internationell nivå. Vägslitageskatt – nej, man ska inte ställa transportslag mot varandra.

Men tyvärr är det den krassa verkligheten. Tänk om man satt i skolan och sa: Vi ska ha mer av alla skolämnen. Vi ska inte ställa dem mot varandra. Hur skulle skoldagen då se ut för eleverna? Det är precis likadant inom transportsektorn. För att de mer hållbara transportslagen ska kunna utvecklas och få de anslag de behöver måste man faktiskt finansiera det genom att dra ned investeringar för de transportslag som påverkar klimatet negativt.

Anf. 19 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag vill understryka att jag delar den oro för klimatet, de globala vädersystemen och vår gemensamma framtid på detta klot som Karin Svensson Smith nyligen gav uttryck för. Jag tror att det är många som står bakom den oron.

Men vi kan ta ned det till de konkreta åtgärder som Karin Svensson Smith angav. Samarbetsregeringen, med stöd av Vänsterpartiet, motiverar införandet av kilometerskatt för tunga fordon och flygskatt med att det handlar om miljö i pågående eller nyligen genomförda utredningar.

Vi kan då titta på en avståndsbaserad vägslitageavgift, en kilometerskatt för fordon. Den riskerar att bli fullständigt kontraproduktiv. Det biobränsle som vi faktiskt kokar – det som vi vill hålla i våra tankar i stället för fossila bränslen – riskerar nämligen att inte komma fram till industrin eftersom det blir fel incitament.

Flygskatten har enligt sin egen utredning en närmast obefintlig miljöeffekt.

Herr talman! Jag har då en fråga till Karin Svensson Smith. Här handlar det om skattechocker på 10–15 miljarder kronor om året för svenska löntagare och svenska företag. Vad är det egentligen som driver samarbetsregeringens ambitioner kring just dessa båda åtgärder? De är förklädda till att handla om miljö, men i mina ögon handlar det snarare om skattehöjningar.

Anf. 20 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det som driver oss är att vi har följt erfarenheterna från andra länder när det gäller avståndsbaserade avgifter för lastbilstrafik. I Europa var Schweiz det första land som införde detta, 2001. Det gjordes inte för att de är miljöextremister. De såg med sorg hur det kanske blev mindre snö på glaciärerna. Man smutsade ned landet. De slog vakt om sina alper. Det tror jag var huvudmotivet till att detta infördes, och det finns en stor uppslutning kring att ha ganska höga kilometerskatter på lastbilstrafik.

Intäkterna från de här lastbilsavgifterna har man använt för att bygga järnvägstunnlar. Den som i dag kommer med en lastbil till Schweiz ställs inför valet att antingen köra upp på en järnväg eller betala avgiften. De flesta väljer då att köra upp på järnvägen. Denna har också byggts ut, eftersom intäkterna har ökat.

Jag tror att vi i samarbetsregeringen försöker att se det lika rationellt. Man kan inte bara bygga ut det som är bra utan att också se till att det som förbränner olja blir dyrare. Om vi i Sverige skulle ha motsvarande skattesystem för bilismen som för flygtrafiken skulle bensinen kanske kosta 4 kronor per liter. Vem som helst kan förstå att det då skulle bli ännu svårare att nå klimatmålen.

Man måste bita i det sura äpplet och vara ärlig mot människor – jag tror att de tål det. Vi ska göra det så bra som möjligt för att folk ska kunna förflytta sig utan att påverka klimatet negativt. Men då måste det också bli dyrare att inte göra detsamma.

Anf. 21 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Centerpartiet delar oron för klimatet och miljön. Men för oss finns det andra vägar framåt, som bejakar mer transporter, mer människokontakter och mer utbyte mellan länder och mellan människor i olika delar av ett land.

Vi pekar på biobränslet. Vi pekar på elen. Vi pekar på transporteffektivitet. Vi pekar på FN-organisationen ICAO:s nyligen undertecknade överenskommelse för hur vi ska få ned mängden utsläpp från flyget.

Jämförelsen med Schweiz var intressant. Menar Karin Svensson Smith att vi ska bygga järnväg ut till de svenska skogarna för att på så vis få fram det skogsbränsle och de skogsråvaror som skapar välstånd i vårt land? Skogen är ju den svenska industrigren som ger det absolut största exportnettot för vår välfärd.

Karin Svensson Smiths och samarbetsregeringens framtid är alltså ett vidsträckt järnvägssystem ut i den svenska skogen. På så vis vill man ersätta lastbilstransporterna med järnvägstransporter. Det är ju inom skogsindustrin och byggnadsindustrin som de massiva, stora och många transporterna går, Svensson Smith!

Vad gäller flyget har jag tidigare sagt – och detta vet vi båda två – att utredningen kom fram till att nettoeffekten av den flygskatt som presenterades förra veckan var så blygsam att den möjligtvis motsvarar rökning och nyårsfyrverkerier i vårt land. Det måste finnas bättre metoder om det är miljön som är drivkraften bakom denna massiva skattechock, som slår mot löntagare, företag och hela landets förmåga att leva och utvecklas.

Det handlar om mycket pengar. Det är allvar. Vi måste använda rätt styrmetoder, Svensson Smith. Vad är egentligen drivkraften när effekterna är så blygsamma?

Anf. 22 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag tycker mig märka en viss inkonsekvens i Anders Åkessons anförande. Man kan inte först säga att flygskatten är så marginell att den knappt märks och sedan tala om en skattechock. Man får bestämma sig för vilket ben man ska stå på.

Hur det här kommer att se ut vill jag vänta med att uttala mig om till dess att remissen är färdig och detta är berett på Regeringskansliet.

Jag tycker att det är lite tragiskt att Centern inte noterar att det finns två andra transportslag som är väl så lämpade för att transportera gods. Vad samarbetsregeringen står för i fråga om investeringar ska vi debattera i samband med nästa betänkande, lite senare i dag. Det är ett rationellt förslag när det gäller nya stambanor och förgreningar av regional järnväg.

Vi har också sjöfarten. Sverige har en lång kust och 52 hamnar, som i dag används alldeles för lite jämfört med andra länder som har tillgång till sjöfart. I Centraleuropa använder man inre vattenvägar mycket mer.

Syftet med en slitageskatt är precis det som står i EU:s vitbok: att långväga lastbilstransporter i större utsträckning ska gå med järnväg och sjöfart. Det sägs inte att de korta transportererna ska flyttas över till järnväg och sjöfart. Självklart är jag mycket väl medveten om att vi inte får fram vare sig järnväg eller sjöfart till avverkning i skogen.

Av de transporter som rullar i Skåne är det 78 procent som bara går rakt igenom Skåne. De har vare sig start eller mål där utan belastar vägsystemet, med olyckor och klimatpåverkan som följd. En del av dem skulle flyttas till sjöfart eller järnväg om man införde en vägslitageskatt. Denna skatt är lika rationell som trängselavgiften i Stockholm.

Anf. 23 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Nu känner vi igen Karin Svensson Smith i retoriken. Vi stod här alldeles nyss – då betonade hon att alla trafikslag behövs, även vägar och bilar. Nu konstaterar Karin Svensson Smith att vi måste införa flygskatt, kilometerskatt och det ena med det fjärde.

Då ställer jag mig frågan varför Miljöpartiet motsätter sig varje förslag om att effektivisera våra vägtransporter. Alliansregeringen inledde ett viktigt arbete med elvägar, som den nya regeringen nu har fått inviga, till exempel i Gävle – en viktig reform för att effektivisera våra lastbilstransporter och se till att utsläppen minskar. Detta har jag aldrig hört Miljöpartiet nämna eller slå ett slag för.

I ännu större utsträckning kan vi tala om de tyngre lastbilarna, som Finland införde redan 2013. Dessa gör det möjligt att sänka utsläppen per transporterat ton med 10 procent och förbättrar dessutom möjligheterna för en hårt ansatt svensk åkerinäring.

Bland andra Socialdemokraterna framförde i valrörelsen att detta var något som verkligen behövdes, men sedan dess har vi inte hört någonting. Jag hör sällan – för att inte säga aldrig – Karin Svensson Smith slå ett slag för den här typen av effektiviseringar av lastbilstransporter. Då verkar man ju vara emot lastbilstransporter över huvud taget – annars skulle man väl tycka att det var positivt om vi kunde minska utsläppen på våra vägar. I ett land som Sverige – ett land med långa avstånd, där vi inte kan dra räls in i varje skogslänta – borde man bejaka denna typ av reformer.

Vi har tidigare fått höra i den här kammaren att det skulle komma en proposition med ett förslag om tunga lastbilar. Den var tänkt att komma i

våras, men jag har ännu inte hört någonting om vad som har hänt med denna proposition. Kan Karin Svensson Smith kanske reda ut hur hon ser på de tunga lastbilarna, hur hon ser på elvägarna och om det kommer några fler förslag från regeringspartierna?

Prot. 2016/17:44

12 december

Kommunikationer

Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det finns en lagrådsremiss om upp till 74 ton tunga lastbilar, och såvitt jag vet bereds den i Regeringskansliet. Den beredningen är dock inte färdig, och så länge den inte är färdig vill jag inte kommentera den heller.

Däremot vill jag väldigt gärna effektivisera transportsystemet. Det handlar om att man ska hitta en effektiv fördelning mellan väg, järnväg och sjöfart. Utan att förhåva mig vill jag hävda att samarbetsregeringen ligger mycket närmare EU-direktiv – och längre bort från svenska särlösningar – än vad Moderaterna gör. Ni brukar ju annars påpeka att ni vill ha internationella lösningar på problem, som ni till exempel har sagt vad gäller flyget.

I fråga om transporter säger EU:s vitbok tydligt att långväga lastbilstransporter i större utsträckning måste flyttas till järnväg och sjöfart för att vi ska kunna klara av kapacitets- och klimatproblemen. Det är den sortens effektiviseringar som vi framför allt står bakom.

Varje transportslag måste också bli så effektivt som möjligt. Till exempel har man tagit fram underlag för att använda längre och tyngre tåg i Sverige. Där handlar det dels om att förstärka järnvägen, dels om växlar, bromsregler, förbigångsspår och så vidare. Jämfört med resten av Europa har vi de längsta lastbilarna och de kortaste tågen, vilket kan tyckas märkligt om Sverige ska vara föregångare när det gäller att bli ett fossilfritt välfärdsland. Detta är vi väldigt mycket för.

Vad gäller el är vi för teknik och utveckling. Men det finns ett eldrivet godssystem där man inte behöver platooning, eftersom ett godståg med 40 vagnar har en helt överlägset låg energiåtgång per transporterat ton. Det behövs vare sig platooning eller elektrifiering, eftersom elen redan finns där. Vi tror att det är bättre att satsa på det som finns och fungerar bra, även om man också ska forska för framtiden.

Anf. 25 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Jag tycker också att det är klokt att bygga ut vår svenska järnväg. Jag tvivlar dock på att regeringen har pengar för att både bygga höghastighetståg i södra Sverige för 230 miljarder och för att bygga järnvägsräls ända in i varje norrländsk skogsglänta. Jag tror att inte ens samarbetsregeringen får ihop den ekonomin, oavsett hur kreativt man försöker att räkna. Vi kan alltså konstatera att det behövs andra transportslag.

Karin Svensson Smith raljerar gärna över att vi från allianspartiernas sida vill ha globala avtal när det gäller till exempel flyget. Men det är ju ganska rimligt, herr talman, när man konstaterar ungefär det som min kollega Anders Åkesson gjorde alldeles nyss, det vill säga att regeringens egen utredning konstaterar att effekterna av till exempel en nationell flygskatt blir marginella för klimatet men att kostnaderna för människor, företag och konkurrenskraft blir höga.

Karin Svensson Smith har en kollega, Karolina Skog, miljöminister närmare bestämt, som uttryckte sig i medierna för ett tag sedan och sa att

det är bättre med globala avtal för flyget än nationella särregler. Det tycker jag var väldigt klokt av henne. Då tänkte jag: Vad bra när ICAO, den internationella flygorganisationen, nu kommit fram till ett globalt avtal för flyget som ett första steg. Då kanske den här regeringen skulle välja att gå den vägen i stället för enskilda nationella straffskatter som slår mot jobb och tillväxt.

Då kan jag fråga Karin Svensson Smith: Avser man att gå vidare med en flygskatt som uppenbarligen inte får de miljöeffekter som man vill ha men slår mot jobb och tillväxt? Eller tänker regeringen lyssna på sin egen miljöpartistiska minister som sagt just detta att globala avtal för flyget är bättre än nationella särskatter?

Anf. 26 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Samarbetsregeringen arbetar såväl lokalt som globalt och nationellt. Vi vill inte spara någon ansträngning som kan göras på mötena i ICAO. Jag vet att vi var väl företrädade där och försökte att få fram en tillräckligt vass internationell överenskommelse om flyget. Men tyvärr blev den inte tillräckligt vass. Det tar tid innan den träder i kraft, och den går bara ut på att man i princip ska kompensera för de utsläpp som redan görs.

Om vi ska ha en nationell målsättning som är högre, det vill säga att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, måste vi komplettera de globala överenskommelserna med nationella styrmedel som gör att det vi säger har någon som helst trovärdighet.

Det var faktiskt alliansregeringen som myntade begreppet fossilbränsleberoende, och jag tycker att den förre statsministern tog klimatfrågan på allvar. Fossilbränsleberoendet vill vi i samarbetsregeringen nu göra mer verkstad av genom att hitta såväl den infrastruktur som de avgifter som gör att man kan tillgodose tillgängligheten inom ramen för hänsynsmålet: att människor och gods kan förflytta sig utan att förstöra klimatet.

Sedan är EU en verklighet, och i en värld där de flesta vill säga upp bekantskapen med varandra tror jag att man ska slå vakt om EU-regler. EU:s vitbok om hur man fördelar godset är väldigt bra. Sverige har undantag från lastbilsregler. Vi får försöka hitta en avvägning så att vi inte behöver gå på tvärs med omvärlden i precis varenda fråga. Då försöker vi hitta styrmedel som gör att vi kan leva upp till både globala målsättningar och egna ambitioner att bli fossilbränsleberoende.

Anf. 27 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Vi kunde här i inledningen höra Karin Svenssons Smiths engagemang, ett engagemang som vi övriga också delar, i miljö- och klimatfrågorna och i att det, som det uttrycktes, inte finns fler ekosystem.

Vi diskuterar nu också transportfrågor, och vanligtvis är det väldigt mycket fokus på inte minst vägar, järnvägar och kollektivtrafik. Liberalernas förslag är att verkligen vässa transportpolitiken och att i realiteten satsa på cykelinfrastruktur, kompetens och kunskapsöverföring, men jag noterar att alla dessa förslag avslås.

Som Karin Svensson Smith säger finns det ett tillkännagivande om en cykelstrategi, och den väntar vi med stor spänning på. Men samtidigt finns det mycket annat som skulle kunna göras i avvaktan på strategin.

Utskottet fick nyligen information om exempelvis behovet av att öka kunskapen och om att kunskapen inte finns samlad på nationell nivå. Vi kan notera att den kunskap som finns ligger ute som öar på kommunal nivå. Om inte kunskapen överförs riskerar man i många olika sammanhang att upprepa misstagen i stället för att satsa på best practice och det som går att göra. Jag menar att det vore anmärkningsvärt sett till miljö- och klimatmålen. Cyklingen skulle ju kunna bidra som ett transportslag, för det är väldigt många som pendlar till jobbet eller till studier med just cykel.

Därför är min fråga till Karin Svensson Smith: Varför avslås alla förslagen? Finns det något i förslagen, som kanske inte ingår i den nationella strategin, vilket Karin Svensson Smith tycker att man borde ta fasta på? Riksdagen och utskottet har ju möjlighet att gå före. Är det aktuellt, och är det möjligt?

Anf. 28 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Tack för att jag får prata om cykel! Det ligger mig särskilt varmt om hjärtat. Jag har ett synfel som gör att jag inte har körkort för bil, så cykel är mitt transportslag.

Mitt engagemang är inte nyväckt sedan jag hamnade i riksdagen. Det är en fråga som man kan jobba väl så mycket med lokalt. Den cykelhighway som förbereds mellan Malmö och Lund tog jag och Karolina Skog initiativ till när vi båda var kommunpolitiker, hon i Malmö och jag i Lund.

När det gäller de nationella förslagen förbereds det en cykelstrategi på Regeringskansliet, och många av de åtgärder som Nina Lundström tar upp kanske föreslås inom ramen för denna. Men jag vill inte uttala mig om den innan den är färdig.

Däremot finns det en sak som Nina Lundström sa som jag direkt kan säga att jag sympatiserar med. Det var med anledning av den redovisning vi fick när VTI var och hälsade på oss i utskottet, nämligen att det finns ett akut behov av att samla ihop kunskap om vad det de facto är för åtgärder som är effektiva för att öka cyklingens andel. Det tror jag behövs, men om det sedan ska ske via ett uppdrag till Vinnova eller VTI eller hur det ska gå till ligger lite grann utanför min räckvidd. Det är en fråga om gränisar till forskningsfrågorna. Men detta kanske vi kan yttra oss om tillsammans när vi får forskningspropositionen för yttrande i trafikutskottet.

Apropå trängsel vill jag erinra om en viktig sak som vi rödgröna har gjort, nämligen infört trängselavgift i Stockholm. Och jag kan inte påminna mig att Liberalerna, då Folkpartiet, var särskilt pådrivande i frågan. Snarare var ni tyvärr motståndare. Om ni frågar cyklisterna i Stockholm tror jag att de inte hade velat tampas med ännu fler bilar, vilket hade blivit fallet om er linje i trängselavgiftsfrågan i Stockholm hade blivit verklighet.

Anf. 29 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Nej, jag förstår att Karin Svensson Smith inte kan uttala sig om exakt vad som kommer från regeringen när det gäller cykelstrategin, men det finns ändå en möjlighet för utskottet att ta initiativ i kommande hanteringar.

Som vi hörde från VTI finns det ett behov av någon form av kompetenscenter på nationell nivå. Det har gjorts försök, men projekten har avslagits. Samtidigt satsar regeringen, där Miljöpartiet sitter, på andra uppdrag till exempelvis VTI, som det också står om i våra handlingar. Det

handlar exempelvis om satsningar på kollektivtrafik, och det är bra. Men det går att göra mycket mer.

Vad gäller behovet av att samla kompetens skiljer sig Sverige från en del andra länder. Vi måste få fram kompetensen och forskningen, och det handlar om trafiksäkerhet och mycket annat. Det är då lite intressant att de enda som egentligen bedriver forskning och samlar på sig kunskaper just nu är försäkringsbolag. Skälet är att det sker ett antal olyckor varje år med cyklister och att de vill hitta möjligheter till förebyggande arbete.

Det finns oerhört mycket mer som man kan göra. Liberalerna har föreslagit att trängselavgifterna ska kunna användas också för cykelåtgärder, vilket vi tror vore alldeles utomordentligt.

Det återstår att ställa frågan: Är Karin Svensson Smith beredd att genom utskottets och riksdagens arbete förstärka cykelpolitiken? Den möjligheten finns ju. Utskottet har varit aktivt tidigare, och om det inte kommer fler förslag från regeringen finns det möjlighet att agera här. Vi har mängder av förslag som vi kan behandla framöver. Men det intressanta är vad Karin Svensson Smith själv är beredd att medverka till. Kommer Karin Svensson Smith att medverka till att vi får fram de konkreta cykelåtgärderna så att cykling blir ett eget trafikslag?

Anf. 30 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Självklart är jag beredd att verka för detta, men den konkreta verkställigheten ligger inte riktigt i trafikutskottets uppdrag.

Jag medverkade i högsta grad till att vi gjorde ett tillkännagivande om en nationell cykelstrategi, att cykeln ska vara ett eget transportslag och att man ska ge myndighet åt vuxna cyklister att själva välja var de ska cykla, så jag väjer inte för något av det som behövs.

Liberalerna ger här via dig, Nina, ett seriöst intryck av att vilja satsa på cykel, och jag instämmer till hundra procent i din plädering för att man måste samla kunskaper och ha forskning. Man att ni i er motion säger nej till stadsmiljöavtalen tycker jag är kontraproduktivt. Är man cyklist vill man att städerna i större utsträckning ska satsa på kollektivtrafik och cykel och mindre på att bilen ska dominera när det gäller tillgänglighet.

Vi har tagit till oss kommunernas kritik av hur stadsmiljöavtalen är beskaffade, så i fortsättningen kommer de även att kunna finansiera åtgärder för cykel. Det är en konkret sak som samarbetsregeringen har bestämt sig för, även om vi inte är färdiga med cykelstrategin. Det öppnar upp stadsmiljöavtalen för cykelinvesteringar. Då är det tragiskt att ni i er budget vill ta bort stadsmiljöavtalen.

Jag tycker att stadsmiljöavtalen är en förträfflig åtgärd, där vi utan att detaljstyra kommunerna kan medfinansiera det de behöver för att människor lättare ska kunna cykla och åka kollektivt i städerna.

Anf. 31 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! I det sex minuter långa anförande som Karin höll saknade jag en del områden, och jag undrar om Miljöpartiet saknar politik på dessa områden. Jag ska nämna några, så får Karin kommentera det.

Jag hörde inget om satsningar på bredbandsutbyggnad, elvägar, självkörande bilar, säkrare räckan för motorcyklister, skärpta regler för användning av drönare, en östlig förbindelse i Stockholm, längre godståg och så vidare.

Herr talman! Anledningen till att jag begärde replik på Karin är att hon slår sig för bröstet och vurmar för skattehöjningen på inrikesflyget.

Regionerna är beroende av de regionala flygplatserna. De har stor betydelse för regionernas utveckling. Karin företräder regeringen, och Sverige har via regeringen bett EU om dispens för att få gå in med extrastöd om 82 miljoner i statliga medel så att de regionala flygplatserna kan överleva. Men som representant för regeringen förespråkar nu Karin en skattehöjning på 2 miljarder på inrikesflyget.

Det kommer att försvinna 10 000 jobb. Hur kommer dessa människor att kunna verka i olika delar av landet med denna skattehöjning som du driver så hårt, Karin?

Anf. 32 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag tror inte att det är fysiskt möjligt att på sex minuter beröra alla transportpolitiska frågor.

Längre och tyngre tåg har jag fått tillfälle att tala om i talarstolen i denna debatt.

Det jag saknar bland det du räknade upp och som är angeläget är våra ambitioner när det gäller bredband och digitalisering. Jag var själv med och skrev propositionen om it åt alla då den dåvarande rödgröna majoriteten bestämde sig för att det är viktigt att människor får tillgång till bredband så att datorerna fungerar med hyfsat hög hastighet i hemmen och att det finns en utbredd täckning för mobiltelefoni. Vi är inte nöjda, men jag vet att regeringen förbereder stora reformer på detta område.

Det är sant att all infrastruktur inte är fysisk; den kan också vara digital. Jag tror inte att vi ligger i lä här. Sverige är fortfarande ett land med hög tillgänglighet, och vi har ambitionen att det ska bli ännu bättre.

Jag var själv med när kammaren beslutade om att införa en flygskatt. Det var före valet 2006. Då hade vi en differentiering av skatten i tre olika steg. Hur flygskatten kommer att utformas den här gången har jag ingen som helst möjlighet att uttala mig om. Utredningen är utskickad på remiss, och sedan ska den beredas.

Låt mig upprepa att vår avsikt är att tillgängligheten ska tillgodoses men utan att det knapras på hänsynsmålen och möjligheten att minska oljeberoendet i Sverige.

Anf. 33 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Nu kom det fram att man på sex minuter inte kan dra upp alla de budgetförslag man har. Det var det du antydde i ditt replikskifte med mig, Karin Svensson Smith. Jag tog upp detta för att markera att vi kan hänvisa till vårt förslag om man vill fördjupa sig mer i våra frågor.

Herr talman! Det har konstaterats i en analys av analysföretaget WSP att uppemot 10 000 jobb kommer att försvinna med flygskatten. Även Svenskt Näringsliv har kommit fram till detta.

Vi vet att miljöpåverkan är global. Karin vet att det för några månader sedan gjordes en internationell överenskommelse i FN:s flygorganisation ICAO för att minska utsläppen. Även inom EU finns en överenskommelse om att hela tiden minska antalet utsläppsrätter för att komma till rätta med utsläppen från flyget.

Trots det vill Karin och regeringen lägga på inrikesflyget en flygskatt som kommer att göra att de flesta av våra regionala flygplatser tvingas stänga. Tusentals människor kommer att bli utan jobb.

Problemet är snarare brist på biobränsle till flyget. Det gäller att genom innovation och utveckling se till att det finns tillräckligt med effektiva motorer och god tillgång på biobränsle så att även flyget kan ta sitt ansvar vad gäller utsläppen. Man kan inte bara beskatta denna näring och tro att man kommer till rätta med det.

Vilket svar har du, Karin, till de 10 000 familjer som blir berörda av skatten och blir utan jobb?

Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Vi måste lyfta upp diskussionen om klimat och arbetstillfällena på en högre nivå. Vi har i dag ett transportsystem som till stor del drivs av importerad olja. 78 procent av Sveriges oljeimport går till transportsektorn.

Det kan vara intressant att notera att 60 procent av oljan kommer från Ryssland, och vi kanske inte känner oss alldeles trygga med den försörjningen långsiktigt.

Det finns starka motiv för att vår transportförsörjning i större utsträckning ska vara beroende av den energi vi själva kan generera. Det är en övergripande inriktning från samarbetsregeringen, och en av de saker vi tänker på när vi säger att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Vi har mycket skogsråvara. Vi har massor av teknik för utvinning av biogas – avlopp och biologiskt avfall finns i alla Sveriges kommuner – och Sverige är världsledande på att ta denna teknik i anspråk för att röta biogas. Vi har fordonsindustri. Vi har precis allt som behövs för att vi i större utsträckning ska kunna ha ett transportsystem som drivs på råvaror vi har i Sverige. Vi har vattenkraft så att vi kan ha fossilfri el.

Jag tror att detta skulle ge många fler arbetstillfällen i Sverige än om vi fortsätter att ha ett transportsystem som till allra största del är beroende av importerad olja.

Anf. 35 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Spårbyte Göteborg–Alingsås, kontaktledningsbyte Laxå–Falköping, förstärkta tunnlar i Stockholm, spårbyte Boden–Bastuträsk och spårbyte Tillberga–Ransta – det är bara några av alla de underhållsåtgärder som blivit möjliga tack vare regeringens förstärkta resurser till järnvägsunderhållet. Det handlar om 2 miljarder extra på två år, och satsningarna fortsätter de kommande åren. Så, herr talman, jag är stolt.

Oavsett om du arbetspendlar, hälsar på släkt och vänner eller köper en godstransport ska du kunna lita på att järnvägen levererar. Där är vi inte än. En hel del arbete återstår, så jag är inte helt nöjd, herr talman.

Men i en socialdemokratiskt ledd regering finns det inget som heter att ge upp. Tvärtom! Arbetet med att förbättra punktligheten, öka tilltron och höja kvaliteten på den infrastruktur vi har fortsätter med oförminskad styrka. Robustheten och tilliten ska öka.

Herr talman! Regeringspartierna och Vänsterpartiet har beslutat att anslå 55 miljarder kronor till infrastrukturuområdet nästa år. Det är ungefär

lika mycket pengar som staten får i intäkter från alkohol- och tobaksskatten på två år. Varför gör då vi denna stora satsning? Det finns minst tre skäl:

1. En robust infrastruktur är stommen och förutsättningen för jobb och bostäder och för hela välfärden. Utan fungerande infrastruktur stannar Sverige.
2. En robust och pålitlig infrastruktur gör det möjligt att göra arbetsmarknadsregionerna större så att möjligheten att matcha arbetssökande med lediga jobb stärks.
3. En robust infrastruktur gör att vi kan nå regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020, och dit ska vi.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det har riksdagen bestämt.

Regeringens bedömning av utvecklingen så här långt visar både på positiva och på negativa trender.

Positivt är att tillgängligheten har förbättrats för befolkningen i storstadsregioner och för personer med funktionsnedsättning. Förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel har också ökat. Positivt är också att färre omkommer eller skadas allvarligt i trafiken och att andelen förnybar energi i transportsystemet fortsätter att öka.

Negativt är däremot att tillgängligheten har minskat något för befolkningen i glesbygd, att jämställdheten i transportsystemet fortfarande uppvisar stora skillnader och att utsläppen av växthusgaser var oförändrade 2015.

Regeringens ambition är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, och då kommer ytterligare åtgärder att krävas.

Herr talman! Ett viktigt klimatbeslut som regeringen har fattat är stadsmiljöavtalen. Sedan 2015 anslås varje år 500 miljoner kronor som kommuner och landsting kan söka bidrag från. Det kan till exempel handla om investeringar i gator, spår, kajer eller hållplatser. Regeringen stöttar på så sätt lokala och regionala kollektivtrafiksatsningar som medborgarna efterfrågar och som bidrar till en hållbar stadsmiljö och ökat bostadsbyggande.

Nästa år förstärker vi med ytterligare 250 miljoner kronor, och då kommer även åtgärder för ett ökat cyklande att omfattas.

Herr talman! It-frågorna är ett annat prioriterat område. Målet är att vi ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, och Sverige ligger i framkant. Men många andra länder närmar sig med stormsteg och är snart i kapp. Det är dags att stappa upp, som min kollega Teres Lindberg brukar säga, och Teres kommer att utveckla detta mer i sitt anförande strax.

Och, herr talman, vad vore Sverige utan en stark och konkurrenskraftig sjöfart? Regeringen har nu tagit ytterligare ett steg för att stärka svensk sjöfart genom att införa den efterlängtade tonnageskatten. Det betyder att rederier får betala skatt på sitt faktiska tonnage, oberoende av vinster eller förluster. Förhoppningsvis får vi nu fler svenskflaggade fartyg i handelsflottan.

Till sist, herr talman: Det går bra för Sverige. Fler jobbar. Färre är arbetslösa. Fler bostäder byggs. Välfärden stärks.

Regeringen investerar i det som bygger Sverige starkt. Med den svenska modellen som grund och moderniseringen som verktyg investerar vi i vårt gemensamma samhällsbygge, där en hållbar infrastruktur har sin givna plats, där stora satsningar på järnvägsunderhåll har sin givna plats och där trimningsåtgärder på utpekade godsstråk – rälsbyte på sträckan Jönköping–Nässjö, spårbyte på sträckan Vislanda–Mosselund och många andra objekt – har sin givna plats.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Lars Mejern Larsson, Teres Lindberg, Jasenko Omanovic, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 36 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Det var ett vackert anförande, Pia Nilsson. Det fanns knappt en genomförd underhållsåtgärd som inte nämndes. Möjligtvis finns det skäl att för ordningens skull påminna ledamoten och kollegan i trafikutskottet om att det var alliansbudget under ett av de två år med stora satsningar som nämndes.

Det förvånar mig att Pia Nilsson inte med ett ord berörde ordning och reda i lastbilstrafiken. Det är ett ytterst aktuellt tema, med den ordning som råder med illojal konkurrens och så vidare.

Socialdemokraterna brukar använda den illojala konkurrensen som argument för att införa en avståndsbaserad kilometerskatt i vårt land. Miljöargumentet förekommer också, men det har vi redan avfärdat i diskussionen, då miljöeffekten i bästa fall är närmast obefintlig och i värsta fall direkt kontraproduktiv mot ambitionen att ställa om till biobaserat.

Flygskatten har vi också berört. Där har Vänsterpartiet hittat ett utgiftsområde i dag, och det är lite intressant.

Ordning och reda är viktigt. Jag vill fråga Pia Nilsson, som är gruppleddare för Socialdemokraterna i trafikutskottet: På vilket sätt skulle en avståndsbaserad vägslitageavgift eller kilometerskatt på 10 miljarder om året för svenskt näringsliv bidra till ordning och reda när det gäller illojala konkurrensmetoder?

Anf. 37 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Det är en viktig fråga och ett viktigt område som Anders Åkesson tar upp.

Om det är något som regeringen har tagit på största allvar är det just ordning och reda på våra vägar. Vi ser i dag en omfattande illegal cabotage trafik, och där har vi tvingats reagera betydligt starkare än vad tidigare regeringar har gjort.

Under de två år som vi har styrt Sverige har vi vidtagit en mängd olika åtgärder. Vi har bland annat infört en sanktionsavgift på 40 000 kronor och klampning under 24 timmar, och där utreds nu om man kan gå vidare. Åtgärderna har haft effekt, enligt trafikpoliser runt om i landet, och det känns förstås väldigt bra.

Vägslitageskatten är ytterligare ett sätt att försöka få bukt med illegal cabotage trafik och gör att vi kan lyfta fram och gynna den viktiga svenska åkerinäringen. Hur skatten kommer att utformas har vi inte riktigt svar på

i dag, och dessutom har man fått förlängd utredningstid. Det tror jag är bra, för vi måste se till att detta blir riktigt och rätt från början och att vi gör det tillsammans med svensk åkerinäring.

Detta kan vara en viktig pusselbit i arbetet för att minska den illegala cabotage-trafiken. Vi ser många utländska chaufförer som lever under slavliknande förhållanden och åkerier som inte alls följer de regler som har beslutats i EU.

Detta är ett väldigt viktigt område för oss, och det ska bli intressant att se vilka förslag utredningen landar i.

Anf. 38 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack för svaret, Pia Nilsson!

Pia Nilsson tillhör samarbetsregeringen, som med stöd av Vänsterpartiet styr detta land, och har rimligen större insikt i utredningens arbete än vad vi i oppositionen har.

Det har nämnts i sammanhanget att en del av avgiften skulle bestå av en avgift på 1–2 kronor milen för uppsättandet av ca 400 kontrollkameror runt om i landet, som på något vis skulle hålla reda på lastbilsrörelserna. Personligen är jag utomordentligt tveksam till om detta har någon som helst effekt, i all synnerhet som vi lägger betydande mängder av våra gemensamma resurser på polisväsendet, Transportstyrelsen, Skatteverket och Tullverket.

Herr talman! Vore det inte bättre att använda redan avsatta resurser för ordning och reda i samhället för det jobb som de ska göra, i stället för att påföra åkerinäringen en avgift på 10–12 miljarder kronor om året? Finns det inte, som Pia Nilsson ser det, en risk för att vi snarare höjer kostnadsgolvet för alla? Men när det gäller kostnadsskillnaden mellan dem som sköter sig korrekt och dem som missbrukar sina anställda och systemet kunde det väl snarare sättas ett hårdare kostnadstryck, så att vi därmed föser dem som faktiskt sköter sig och sina åligganden gentemot samhället och sina anställda åt sidan.

Beträffande illegala cabotageavgifter har det nyligen kommit fram synpunkter och uppgifter om att statliga Postnord i detta sammanhang är synnerligen aktivt i underleverantörsledet. Där kan faktiskt samarbetsregeringen redan i dag vidta åtgärder. Man behöver inte invänta en kilometerskatt.

Jag är en stor motståndare till kilometerskatten, vilket Pia Nilsson säkert känner till. Men på vilket sätt skulle svenska företags konkurrensförutsättningar förbättras av en skattechock på 10–12 miljarder kronor om året?

Anf. 39 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! När det gäller Postnord och cabotage-trafiken är det illavarslande. Detta har vi uppmärksammat, och vi har påtalat det för regeringen. Jag förutsätter därför att åtgärder kommer att vidtas.

När det gäller vägslitageskatten, eller avgiften, har det cirkulerat många rykten i fråga om kronor och ören. Det är synd eftersom det ännu inte finns något förslag, vare sig på 1, 2 eller 100 kronor eller vad man nu tror. Det är viktigt att inte gå omkring och tro, tycka och lyssna på rykten i detta läge. Vi inväntar den utredning som jobbar med detta, och den kommer att jobba fram till februari, för att se vad som är rimligt att landa på.

I direktivet står det att man ska samarbeta nära med åkerinäringen. Detta är viktigt. Vi har nämligen en svensk åkerinäring som inte alls samfällt tycker att detta är ett dåligt förslag. Man ser faktiskt positiva delar i detta, inte minst i konkurrenshänseende, när det gäller att få bort den illegala cabotagetrafiken eller åtminstone reducera den rejält. Detta görs på olika sätt. Just vägslitageskatten kan vara en viktig pusselbit, som jag sa tidigare.

Vi stärker även trafikpolisens möjligheter att bevaka just detta genom att anslå 25 miljoner mer. Man behöver alltså jobba på många fronter för att stärka svensk åkerinäring. Men vägslitageskatten kan definitivt vara ett sätt.

Anf. 40 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! I ett tidigare replikskifte nämndes stadsmiljöavtalen. Liberalerna säger nej till avtalen. Varför gör vi det? Jo, därför att de är kort-siktiga, oprecisa och riktar inte in sig på de grupper som vi anser behöver långsiktiga åtgärder.

Det var 7 kommuner som fick bidrag 2015 och 19 kommuner 2016. Men det var ett antal kommuner som inte fick några som helst bidrag.

Vi tror att man måste ha långsiktiga åtgärder och att man måste ha mycket precisa åtgärder. Därför föreslår Liberalerna att det ska vara ett tydligt anslag för ett nationellt kompetenscenter och att vi också ska se till att verkligen tydliggöra hur mycket infrastruktursatsningar som cyklingen kan förväntas få årligen. Vi föreslår 75 miljoner kronor per år till allt annat som kommer från kommunal och regional nivå.

Stadsmiljöavtalen bidrar alltså inte till vare sig långsiktighet eller större åtgärder. Nu står det i budgetpropositionen att det år 2017 är möjligt att använda dem för vissa cykelåtgärder.

Min första fråga till Pia Nilsson är: Vilka belopp är det som ni diskuterar och till vilken typ av åtgärder?

I dag kan man använda anslagen bara till anläggningar för kollektivtrafik.

Vi hörde från Karin Svensson Smith att det fanns kritik från kommunerna, vilket har gjort att ni har valt att ändra inriktningen. Men det är fortfarande mycket oklart vad man kan söka pengar för.

Jag kan konstatera att vi har försökt att få fram information om vilka belopp och vilka åtgärder som det handlar om. Mig veterligt finns det inga sådana svar. Men jag ser fram emot att höra Pia Nilssons svar på vilka cykelåtgärder som diskuteras.

Anf. 41 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Jag blev förvånad när jag såg Liberalernas förslag att säga nej till stadsmiljöavtalet, just med tanke på att ni så förtjänstfullt lyfter fram cyklingen som mycket viktig. Samarbetsregeringen anser också att cyklingen är viktig.

Det som också förvånar mig är att Liberalerna tycks tro att samma insatser och samma åtgärder ska gälla i alla kommuner och i alla landsting över hela Sverige. Det är väl en mycket icke-liberal inställning? Jag tycker inte heller att den är speciellt trovärdig. Förutsättningarna ser nämligen mycket olika ut i våra kommuner och landsting, och det måste de få göra. Fördelen med stadsmiljöavtalet är att man söker utifrån lokala och regionala förutsättningar. Det är poängen, eftersom man då också får de insatser

och de förstärkta stadsmiljöer som medborgarna efterfrågar. Det är bättre att det görs där än att vi från staten ska säga att man nu ska använda ett visst antal miljoner eller hundra tusen till just cykling, till hållplatser, till att förbättra kajer eller vad man nu väljer att göra. Jag tror att man är mer lämpad att göra det lokalt och regionalt.

När det gäller Nina Lundströms fråga om specifikt cyklingen finns det inget svar att ge mer än att vi satsar 250 miljoner kronor mer 2017 för att möjliggöra att cykling också omfattas av detta stadsmiljöavtal. Men vi ska inte stå här och ange att det ska vara en bestämd summa till cykling. Det kan vara allt från 50 till 750 miljoner. Det vore dumt av oss riksdagsledamöter att över huvud taget spekulera om det.

Anf. 42 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Precis som Pia Nilsson säger är det ingen som i dag vet vad man kan söka pengar för och om man över huvud taget kommer att kunna använda dem för vissa typer av åtgärder. Det är därför som vi i Liberalerna tycker att det är dags att uppgradera cyklingen till ett eget transportslag, så att vi får samma tydlighet i propositioner och i vår behandling av anslagen som för övriga transportslag.

Det finns ingenting som säger att man ska ha samma åtgärder i vissa kommuner. Det har Liberalerna inte heller föreslagit. Vi säger att det ska vara tydlighet och att vi ska ha tydliga anslag, så att alla vet vilka medel som finns att tillgå.

Det handlar också om ett nationellt kompetenscenter, som vi dessutom tycker ska ha ett eget anslag.

Men denna tydlighet gör att cyklingen återigen hamnar i ett märkligt läge. Det är en kortsiktig satsning för år 2017. Om det vore ett transportslag i sig självt skulle det vara långsiktiga och precisa åtgärder. Man skulle kunna följa anslagen, och man skulle kunna göra en uppföljning av hur anslagen används. Men denna kortsiktiga lösning med ettåriga projektanslag, där ingen i dag vet vad pengarna kommer att användas till, gynnar inte möjligheterna att utveckla cykling som transportslag och för arbetspendling.

Det är också intressant att notera att Pia Nilsson säger att läget har förbättrats när det gäller trafiksäkerhet. Så ser det inte ut enligt materialet i budgetpropositionen. Där konstateras att de oskyddade trafikanternas olycksfrekvens har ökat från 35 procent 2005 till 49 procent 2014. Vi måste satsa på både gående och cyklister, och vi måste vidta åtgärder. Ett sätt att göra det är att bli tydlig i fråga om finansiering och uppdrag och från statligt håll se till att detta blir möjligt. Sedan får naturligtvis kommunerna själva avgöra vad som är de viktiga åtgärderna lokalt.

Anf. 43 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Om det är någonting som den här regeringen verkligen gör är det att satsa på cykling och på kollektivtrafikinsatser. Det gör vi bland annat genom stadsmiljöavtalet, som för 2017 kommer att ge 750 miljoner kronor som kommuner och landsting kan söka pengar från. Det är en rejäl satsning.

Dessutom kommer en cykelstrategi, förmodligen före årsskiftet, att klargöra vad det kommer att satsas mer på framöver.

Den som nu lyssnar ska alltså inte tro att vi inte satsar. Det vill jag verkligen med eftertryck avfärda.

Däremot har jag lite svårt att hänga med i den liberala politiska polkan. Det är lite grann som att ni vill, men ändå säger ni nej till åtgärder för till exempel cykling. Det hade varit ganska enkelt för Liberalerna att säga: Ja, vad bra med stadsmiljöavtal, där möjlighet till cykelåtgärder motsvarande 250 miljoner ingår.

I stället säger ni: Nej, vi tar bort stadsmiljöavtal, och sedan satsar vi 75 miljoner ändå. Det är lite svårt att hänga med i de där hoppstegen eller vad man nu ska kalla dem.

Jag är stolt att samarbetsregeringen nu satsar så hårt som den gör. Stadsmiljöavtalet är som sagt *en* del; det finns en hel del annat vi gör – inte minst Klimatklivet, vilket vi kommer att återkomma till i nästa debatt.

Anf. 44 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Regeringen vill införa en kilometerskatt om ca 5 miljarder. För en åkerfirma som kör timmer kommer kilometerskatten att kosta en halv miljon om året per lastbil – 500 000 kronor per lastbil och år. Vi vet också att det inte finns något alternativ till lastbilen när det gäller att köra gods kortare sträckor. Godset måste transporteras till järnvägen och till hamnen, och det måste transporteras till grosshandlare, butiker med mera.

Frågan är, herr talman: Vad vill regeringen egentligen åstadkomma med denna straffskatt?

Anf. 45 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Hur kan du veta att det kommer att kosta 500 000 per lastbil och år, Robert Halef? Det säger du att du vet. Det vet inte jag, trots att jag tillhör regeringsunderlaget för den samarbetsregering som har gett uppdraget att utreda detta.

Utredningen är inte klar än, Robert Halef. Det vet du. Det kommer förhoppningsvis att läggas fram ett förslag i slutet av februari. Innan det förslaget läggs fram finns det ingen anledning att prata om vare sig 500 000 eller någon annan siffra per år. Det ska bli väldigt intressant att se vad utredningen landar i. Vägslitageskatten ska tas fram i samråd med näringen, och det ska bli mycket intressant att ta del även av de remissvar som följer när utredningen väl är klar och ska processas politiskt.

Anf. 46 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Tack för svaret, Pia Nilsson! Mina siffror är baserade på de siffror som har läckt ut från utredningen. Detta ska ge 5 miljarder årligen i intäkter till staten. Det är 5 miljarder i skattehöjning på avstånd. Det är 2 miljarder i flygskatt, vilket stryper det regionala inrikesflyget. Ovanpå detta är det över 40 miljarder i skattehöjningar på jobb och tillväxt, och många av dessa skattehöjningar kommer att försämra konkurrenskraften och bromsa tillväxten i landet.

Min fråga till dig, Pia Nilsson, är: Vad säger du till alla de lastbilschaufförer som kommer att bli uppsagda på grund av kilometerskatten? Vad säger du till de åkerier – familjeföretag – som tvingas lägga ned sina verksamheter på grund av denna straffskatt?

Anf. 47 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Jag säger så här: Lyssna inte på Robert Halef, för han vet inte vad detta kommer att resultera i! Utredningens förslag är ännu inte klart. Jag säger också: Vänta tills utredningen läggs fram i slutet av februari! Det är inte seriöst att i det här läget stå och säga att någonting har ”läckt ut”, Robert Halef. Och har nu något ”läckt ut” vet vi inte alls om det är det slutgiltiga förslaget – eftersom det inte finns något slutgiltigt förslag än.

Anf. 48 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Ett problem som omnämns i årets budgetbetänkande är att tillgängligheten i transportsystemet har förbättrats något i storstadsregionerna men försämrats i de mer glest befolkade regionerna.

Vänsterpartiet har motionerat om att planeringen av transportsystemet ska utgå från fler samhällsnyttor än den att lösa transportbehoven endast i befolkningstäta regioner. För att bygga en robust och jämlik ekonomi måste vi jämna ut skillnader mellan stad och land, mellan Stockholm och Norrland och mellan områden i centrum och områden i ytterkanterna av städer. Det är väldigt viktigt. Vi behöver jämlikhet igen. Vi ser hur ojämlikheten sliter sönder landet.

Utsläppen från transportsektorn har inte avstannat under 2015, vilket beror på ökade trafikvolymerna som orsakar mer utsläpp trots högre energieffektivitet. Det har skett en minskning över längre tid, men under 2015 har minskningen planat ut.

Det stöds tydligt av forskningen att vi måste satsa på samhällsplanering om vi ska nå klimatmålen. Man kallar det ”inducerad trafik”. Det betyder att ju mer satsningar man gör på bilism och bilvägar, desto mer bilar och utsläpp får man. IVL, FN:s klimatpanel, forskare på KTH och utredningen för en fossiloberoende fordonsflotta, som den borgerliga regeringen tog initiativ till, pekar mycket tydligt på att vi behöver bygga färre bilvägar för att nå klimatmålen.

Arktis signalerar nu tydligt att jordens hela klimatsystem knakar. En temperaturhöjning om 20 grader där kan enligt forskare vara tecken på att en eskalerande klimatförändring är på gång – en förändring vi kanske inte kan hantera om vi inte agerar väldigt fort. Det innebär att vi *måste* dra i nödbromsen. Vi måste göra allt vi kan för att ställa om, och vi måste lyssna ordentligt på trafikforskare och forskare som tittar på hur vi kan nå klimatmålen.

Vi skulle behöva ge Trafikverket ytterligare prioriteringar och se till att kompetensen när det gäller järnväg förstärks. Det vi hör från väldigt många olika håll är nämligen att man på Trafikverket fortfarande sitter fast i vägplanering. Man låser fast sig vid bilen alltför mycket. Det finns exempel ute i regionerna där det finns cykelpengar som ska gå till cykling men där det inte läggs ut några cykelsatsningar. Fokus ligger i stället på bilvägarna.

Detta måste stanna upp om vi ska kunna se våra barn i ögonen och om vi ska ha en framtid på jorden. Vi måste prioritera rätt. Det går visserligen också framåt; det är nu lättare än tidigare att välja cykel och kollektivtrafik. Det är väldigt positivt, men vi behöver öka takten i omställningen rejält. Det behöver gå fortare.

Godstågens punktlighet har heller inte ökat sedan 2014. Det är jätteallvarligt eftersom näringslivet efterfrågar punktlighet för att kunna välja järnvägen i stället för lastbil. Underhållet behöver också skärpas till, och kompetensen när det gäller järnvägen behöver stärkas även på den här punkten. Mer pengar behövs, och vi i Vänsterpartiet är glada att vi har lyckats förhandla upp nivåerna till järnvägsunderhållet i nästa infrastrukturplan. Det är nästa ärende vi ska debattera.

Det kommer dock att behövas ytterligare medel, och vi behöver styra upp organisationen bättre – samt, som jag sa tidigare, höja kompetensen för att pengarna ska användas så effektivt som möjligt. Vi ser fram emot det arbete som nu görs för att staten ska ta den samlade kontrollen över järnvägsunderhållet. Det är nämligen nödvändigt att ta ett nytt grepp eftersom vi ser hur dåligt det har fungerat och hur svårt det är med så många aktörer efter att Trafikverket har släppt kunskapen om själva banorna.

Målet för postsektorn är att det ska finnas en tillförlitlig postverksamhet i hela landet. Detta kan vi faktiskt inte säga att vi lever upp till, vilket är mycket allvarligt.

Det är framför allt fattiga människor som drabbas när räkningar med mera inte kommer fram i tid och när företagen, i marknadens tidevarv, blir fräckare och fräckare när det gäller korta återbetalningstider. Vi måste se till att övergången till it-samhället inte orsakar problem för de mest utsatta och landets medborgare under tiden. Det är därför positivt att utskottet kräver av regeringen att det vid nästa årsredovisning ska finnas en plan för hur vi kan få till en postservice som gynnar kvaliteten i hela landet.

Detta är en budget där det satsas mer på järnvägen igen – något som vi inte har sett att man gjorde under de borgerliga mandatperioderna. Det är jag glad för. Jag är även glad för att alla partier nu pratar järnväg igen, för vi behöver satsa så mycket vi bara kan på de smarta, klimateffektiva transportslagen om vi ska nå klimatmålen och om vi ska klara att upprätthålla vår civilisation som den nu ser ut på jorden.

Anf. 49 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Emma Wallrup och Vänsterpartiet är samarbetsregeringens stöd i både den proposition vi strax ska diskutera och budgetarbetet; det känner vi till.

Mot bakgrund av detta finner jag det rätt intressant att Emma Wallrups partiledare Jonas Sjöstedt i dag har gett uttryck för att Vänsterpartiet fordrar och ställer som krav inför de budgetförhandlingar som Wallrup just refererade till att flygskatten ska gå till att göra tågbiljetterna billigare. Det är ett villkor, säger partiet.

Mot bakgrund av de ambitioner Emma Wallrup alldeles nyss från riksdagens talarstol gav uttryck för om verksamhet och liv i hela landet skulle jag vilja be henne utveckla resonemanget om effekterna av att införa en ur miljösynpunkt verkningslös flygskatt på 2 miljarder kronor om året och använda denna intäkt – efter det att vi har ändrat budgetlagen, men det är bara en detalj – till att sänka tågbiljettpriserna i landet.

Hur går detta ihop?

Anf. 50 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr talman! Jag skulle tro att människor i detta land blir glada när det hållbara transportmedlet blir billigare och det icke hållbara transportmedlet blir dyrare. Jag har talat med många människor som tycker att det är helt orimligt att det är så pass billigt att flyga när vi vet att det förstör klimatet och när vi vet att flygsektorn nu har nått upp i nivåer som ligger i paritet med hela biltrafiken i Sverige. Det gör att vi inte klarar klimatmålen. Då måste vi göra någonting, och vi måste satsa på det som leder rätt. Vi måste satsa mer på tågtrafiken än på flygtrafiken.

Det som Alliansen pekar på är ICAO:s arbete med att minska utsläppen. Men jag undrar hur ni tänker när detta i själva verket kommer på plats först 2027. Det är väldigt lång tid kvar till dess. Vi ser nu 20 graders temperaturhöjning i Arktis. Det innebär att det är nödbromsen som gäller. Jag har jobbat med klimatfrågan sedan 2005 och följt klimatrapporterna hela tiden. För någon som kanske inte följer dem så noggrant kanske detta känns som en rapport bland andra. Men Johan Rockström och andra skrev på Twitter precis när rapporten hade släppts: Det här är den viktigaste nyheten på länge, för detta indikerar att hela klimatsystemet knakar i fogarna. Detta är ett av de tecken som vi har varit rädda för.

Vi står inför ett läge som vi inte vet vad det kommer att innebära. Då måste vi ha åtgärder som fungerar, och vi måste agera ännu mer skyndsamt. Vi skulle behöva ta till mycket drastiska åtgärder. Vi skulle behöva ha nya klimatsamlingar och faktiskt se över vår klimatpolitik en gång till utifrån bara denna rapport.

Därför tycker jag att det här är ett mycket bra förslag där man gör precis rätt: Man gynnar det hållbara transportmedlet och gör det lätt och billigare att göra rätt.

Anf. 51 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag har inte hört något inlägg från talarstolen eller i repliker här i dag av någon som uttrycker annat än samma ambition att klara klimatet och ta Rockström med flera forskares signaler på djupaste allvar.

Men nu var det inte det frågan gällde, utan frågan var: Hur skapar vi en politik för att hela landet ska leva och samtidigt ser till att ha verktyg i klimatarbetet som är verkningsfulla?

Den flygskatt som Vänsterpartiet hänvisar till och som ska hämta in ett par miljarder kronor har enligt utredarna själva en nettoeffekt motsvarande CO₂-utsläppen av rökning och nyårsfyrverkerier, eller uttryckt på ett annat sätt: två års konsumtion av värmeljus. Det är mycket, men det kan knappast anses vara särskilt verkningsfullt. Dessa pengar vill Vänsterpartiet casha in och stoppa in i sänkta biljettpriser.

Min fråga, som jag ber att få svar på, var: På vilket sätt upprätthåller det Vänsterpartiets ambition att hela landet ska vara möjligt att bebo? Ingen här är emot verkningsfulla verktyg för ett bättre klimat. Men på vilket sätt kommer Vänsterpartiets idé, eventuellt snart omsatt i en budgetproposition från samarbetsregeringen, att medverka till att hela landet ska leva och att människor kan bidra med arbete och utbildning till en bättre framtid i vårt land? Det var den fråga jag ställde.

Anf. 52 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr talman! Detta är ett väldigt nyttigt förslag just utifrån denna aspekt. Något som också ingår i det förslag som Jonas Sjöstedt lägger fram är att vi vill förstärka nattågen. Det är ett ypperligt sätt om man vill transportera sig till möten eller pendla och så vidare. Det är bra om man vill kunna leva i landets alla delar och arbeta på annan ort. Detta är alltså ett förslag som går just i denna riktning. Vi lägger fram flera förslag på hur man ska kunna stärka tåginfrastrukturen i hela landet för att man ska kunna ha sitt klimatsamvete i behåll samtidigt som man reser.

Det är fullkomligt orimligt att man i modern tid ska behöva ta flyget inrikes i Sverige när tåget är ett sådant smart fortskaffningsmedel som många tycker är bekvämt att resa med. Det är lätt att arbeta på tåg, och det är effektivt eftersom man kommer direkt in i en stad när man ska någonstans i stället för att behöva transporteras från en flygplats. Det finns många människor som hellre vill välja tåget än flyget just när man reser långväga i Sverige.

Detta är ett förslag som går exakt i den riktning som Anders Åkesson efterfrågar.

Anf. 53 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman, ledamöter och åhörare! Väl fungerande transporter är avgörande för samhället på många olika sätt, men det är också avgörande för att vi ska nå andra viktiga politiska mål om ökad sysselsättning, den lägsta arbetslösheten i EU 2020 och inte minst, som har framgått av tidigare replikskiften här, de klimatmål som vi har. Det gäller de klimatmål som vi har politiskt men kanske ännu mer de klimatmål som handlar om de krav som jorden ställer på oss.

Efter två mandatperioder av kraftiga underinvesteringar i bland annat transportinfrastruktur och järnvägsunderhåll finns mycket att göra. Allt sedan regeringen tillträdde har vi prioriterat ett särskilt järnvägsunderhåll. Det är viktigt att tågen kommer i tid och att företagens transporter kommer fram. Det positiva med investeringar i just järnvägsunderhåll är att de är en investering i vårt klimat eftersom de möjliggör för både resenärer och företag att välja klimatsmarta transporter samtidigt som de är investeringar i fler jobb. Det kortsiktiga genomförandet av underhållet ger jobb, men det skapar också förutsättningar för fler företag att etablera sig, för människor att pendla och för arbetsmarknadsregioner att växa.

Det tar tid att vända utvecklingen. Men vi satsar på järnvägsunderhåll, och nu syns det också ute i spår. Låt mig ta ett exempel. Under hösten besökte jag en av de järnvägssträckor som har långt ifrån tillräcklig kvalitet. Det handlar om sträckan mellan Boden och Bastuträsk. Här har hela sträckan behövt ett totalt spårbyte, och nu har tre etapper genomförts och hela 124 kilometer spår bytts ut. Det är ett av Europas allra största spårbyten i år. Den sista etappen planeras att avslutas under oktober 2017, och det innebär att hela sträckan kommer att vara färdigställd nästa år. Det är naturligtvis bra för persontrafiken, men det är framför allt en oerhört viktig funktion för godstrafiken.

Det råder ingen tvekan om att de 1,24 miljarder per år som regeringen avsätter ytterligare till järnvägsunderhåll – utöver den ram som den dåvarande regeringen fastslog i nationell plan för transportsystemet – gör skillnad på riktigt. Men vi behöver göra ytterligare insatser. En viktig del är att

hela landet ska leva. Därför fortsätter den särskilda satsningen på underhåll av väg och spår i landsbygd liksom satsningen på kollektivtrafik i landsbygd också under 2017.

Utöver detta gör vi under 2017 en särskild satsning om 200 miljoner på åtgärder som förbättrar kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet. Sverige är en stark industrination, och godsets framkomlighet är en förutsättning för tillväxt och växande export. Vi vill se att mer gods kan fraktas på järnväg och vatten, inte av någon sorts principiella skäl så där i största allmänhet, utan därför att det både är bättre för miljön och avlastar den ganska hårt ansatta landinfrastrukturen. För detta är självklart järnvägsunderhållet oerhört viktigt, och den tonnageskatt vi nu inför kommer att vara avgörande.

Men vi behöver också effektivisera vägtransporterna. Därför har regeringen lagt fram en lagrådsremiss om en ny bärighetsklass, BK4, vilket ska möjliggöra trafik med 74-tonslastbilar i delar av vägnätet. Det är en angelägen reform, eftersom 74-tonslastbilar underlättar industrins godstransporter och leder till lägre utsläpp per transporterat ton. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med en proposition i den här frågan.

Låt mig stanna något vid den tunga trafiken på våra vägar! Vi har ett stort problem i Sverige med illegal lastbilstrafik som riskerar att konkurrera ut seriösa åkerier som betalar rätt skatter och avtalsenliga löner, följer kör- och vilotider och så vidare. Vi ska inte ha det på det sättet i Sverige. Därför avsätter vi årligen 25 miljoner fram till och med 2020 för att polisen ska kunna kontrollera den tunga lastbilstrafiken bättre.

Ett välfungerande transportsystem är inte enbart en fråga om resurser. Vi pratar här om komplexa och stora system som ska fungera vart för sig men också tillsammans. Det här är i allra högsta grad ett område som – för att vi ska nå framgång – kräver samverkan mellan de politiska partierna i Sveriges riksdag, mellan politiken, näringslivet och forskningen samt mellan olika nivåer i samhället: kommuner, landsting, regioner, riksdag och regering. Jag tror att just samverkansfrågorna kommer att vara något som vi behöver lägga ännu mer kraft på framöver. Det gläder mig att höra att vi har en stor samsyn till exempel kring det stora behovet av järnvägsunderhåll och ökade satsningar på det.

Med tanke på inläggen från den borgerliga kanten kan jag dock inte låta bli att notera att man får många nya insikter av att hamna i opposition, till exempel avseende flera av de satsningar som man nu kräver att den här regeringen ska göra. Det som man kan fråga sig är vad det var som gjorde att den dåvarande alliansregeringen avstod från stora satsningar på järnvägsunderhåll, avstod från att införa nya bärighetsklasser, avstod från stora cykelsatsningar och avstod från stora klimatomställningar. Nu tar den här regeringen tag i väldigt mycket av det som den dåvarande alliansregeringen inte måktade med. Det känner jag en stor stolthet över, och jag ser med tillförsikt fram emot nästa debatt på det här området.

(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Lars Mejern Larsson, Rickard Larsson, Teres Lindberg, Pia Nilsson, Jasenko Omanovic, Leif Petersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 54 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Jag tackar statsrådet för inlägget. Jag kan börja med att konstatera att det är ganska tråkigt att höra flera från den andra kanten raljera över vilka järnvägssatsningar som gjordes under den förra mandatperioden. Som ni vet dubblerade alliansregeringen järnvägsunderhållet – så har vi det sagt. Det finns att läsa mer om i samtliga infrastrukturpropositioner. Det är också så att vi gjorde allt förberedande arbete för införande av tunga lastbilar på våra vägar. Sedan har ni tyvärr förhalat den här reformen i flera år. Ni har till och med fördröjt er egen proposition, som ni har annonserat. Då har vi fört det till protokollet! Men jag är inte den som är den, utan jag kommer såklart att glädjas den dag ni äntligen lägger fram en proposition om tyngre lastbilar. Jag är också glad att ni tar vid alliansregeringens arbete och fortsätter att satsa på järnvägen.

Men, herr talman, min replik handlar främst om det som inte nämns av statsrådet. Man slår sig för bröstet om viktiga reformer, men glömmer att nämna hur de ska finansieras, glömmer att nämna att hela syftet med regeringens transportpolitik verkar vara att vi inte ska ha några transporter. Kilometerskatt, flygskatt, höjda bensin- och dieselskatter – på område efter område slår skatterna mot jobb, tillväxt och konkurrenskraft. Jag tänkte rikta in mig på den utredning om flygskatt som kom häromveckan. Utredningen själv konstaterar att klimateffekterna blir marginella; man kommer att välja bilen i stället. Vi kan också se i nästa ärende som vi debatterar i den här kammaren att det finns en majoritet i Sveriges riksdag för globala avtal men inte för en nationell flygskatt.

Jag undrar om statsrådet har dragit några nya slutsatser med anledning av utredningens tydliga besked om bristande klimateffekter och av att det saknas parlamentariskt stöd för en nationell flygskatt.

Anf. 55 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tackar Jessica Rosencrantz för inlägget. Jag tror att man ska börja med att konstatera – som vi redan har gjort flera gånger – att vi behöver tillförlitliga och effektiva transporter i Sverige, inte minst eftersom vi är ett land med stora avstånd och stort exportberoende. Men vi behöver också transporter som tar hänsyn till att vi bara har ett jordklot och att livet på detta jordklot är hotat. Därför behöver vi vidta alla de åtgärder som krävs för att ställa om transportsektorn från att vara ett problem i klimathänseende till att vara en del av lösningen. De flesta partier som sitter i kammaren har också varit väldigt aktiva i Miljömålsberedningen, med väldigt höga ambitioner på bland annat transportområdet. Men varje gång det kommer till att vidta åtgärder som skulle förändra någonting och som skulle göra det dyrare att välja klimatosmarta alternativ sätter sig de borgerliga emot. Jag tycker att det är intressant att man väljer att sätta mål men sedan inte är beredd att bidra till åtgärder som syftar till att nå de målen.

Det är också intressant att konstatera att skatter i den borgerliga världen alltid bara är en pålaga som tynger ned och försvårar för människor. I mitt huvud och i verkligheten är det så att de intäkter man får från skatter används för att stärka samhället där samhället behöver stärkas, till exempel genom ökat järnvägsunderhåll och satsningar på skolan, välfärden och inte minst kompetensförsörjning, som väldigt många företag i Sverige skriker

efter i dag. Sammantaget kan skatterna ha en väldigt positiv inverkan, vilket syns i utvecklingen just nu, när vi har lägre arbetslöshet och den högsta sysselsättningen på mycket länge.

Prot. 2016/17:44
12 december

Kommunikationer

Anf. 56 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Vi har hört andra socialdemokrater säga att det är häftigt att betala skatt. Jag är också mån om att skriva under på att vi behöver skatteintäkter, men vi kan alla konstatera att varken människor eller företag lever i ett överflöd i det här landet. Många människor har svårt att få vardagen att gå ihop. Vi behöver fler företag som kan bidra till jobb och tillväxt. Det finns gränser, herr talman, för hur mycket skatter man kan påföra svenska folket och våra företag.

Men den här diskussionen handlar lika mycket om vad som är effektiva åtgärder. När regeringens egen utredning konstaterar att en nationell flygskatt flyttar transporterna till vägsidan måste man ställa sig frågan: Varför vill regeringen då gå vidare med den här typen av skatter? Är det bara för att få in pengar, så att man kan bygga höghastighetståg för 230 miljarder? I så fall kommer det att ta sin tid med dessa årliga 2 miljarder. Eller är det så att man helt enkelt har låst sig ideologiskt vid att vi *måste* bekämpa flyget och vägsidan?

Jag kan konstatera, herr talman, att Moderaterna och Alliansen har många goda förslag på hur vi kan möjliggöra för människor och företag att välja klimatsmarta alternativ utan att straffa ut transporterna. Sverige är EU:s till ytan tredje största land. Vi behöver transportera oss. Vi har långt till marknaderna i Europa. Vi har därmed en konkurrensnackdel. Att då införa en ensidig flygskatt i Sverige när vi borde ha globala avtal och är på väg att få sådana är dumdrigt och slår mot jobb och tillväxt.

Supermiljöbilspremie, bonus–malus, ett system inom ICAO på global nivå för att reglera flyget, elvägar, laddstolpar, fortsatt satsning på järnvägsunderhåll – jag kan ge många exempel på en smart klimatpolitik. Men rena straffskatter på avstånd utan effekt på klimatet när människor och företag behöver transporter är inte klokt. Nu finns det heller inte en majoritet i riksdagen för en nationell flygskatt. Hur ser statsrådet på det?

I detta anförande instämde Erik Ottoson (M).

Anf. 57 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Principiellt tycker jag och regeringen att det är rimligt att ha skatter som också fungerar som effektiva styrmedel. Det innebär till exempel att det bör vara dyrare att göra klimatosmarta val än att göra klimatsmarta val. Man behöver göra både pålagor på det som är ett oönskat beteende och lättnader för det som är ett önskat beteende.

Vi behöver totalt sett ha olika styrmedel. Det gäller ekonomiska liksom andra styrmedel som handlar om lagstiftning och regleringar. Det kan vara stadsmiljöavtal, som underlättar för omställning till förbättrad kollektivtrafik och åtgärder för cykling och gångtrafikanter. Samtidigt måste vi även titta på den andra sidan. Flygskatt är därför en rimlig åtgärd. Man måste dock se till att de åtgärder man vidtar får den effekt som man eftersträvar och inte får orimliga konsekvenser.

Därför är det bra att utredningen nu kommer med sitt förslag. Detta ska remitteras. Hur det sedan ska hanteras får den fortsatta behandlingen visa.

Men att ideologiskt alltid motsätta sig alla typer av utredningar av ökade skatter på drivmedel är inte heller klokt i en situation där vi verkligen behöver ställa om transportsektorn.

Anf. 58 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Välkommen till dagens riksdagsdebatt, Anna Johansson!

I mitt huvudanförande och i mina replikskiften har jag uttryckt en stor oro för regeringens handfallenhet vad gäller ambitionen om miljön och att hela landet ska kunna leva med stöd av den transportpolitik som vi har. Detta tar sig uttryck i skatt på avstånd, oavsett om det handlar om lastbilstrafik eller flyg, och ett stort fummel med det trådlösa bredbandet.

Därför vill jag, herr talman, höra något om statsrådets samlade bedömning utifrån de klimatutmaningar som vi står inför och att hela landet ska leva. Betraktar statsrådet den vägslitageavgift som just nu utreds och som enligt läckage eller källor från utredningen själv skulle kunna innebära en avgift på uppemot 10 miljarder om året som en hållbar finansiering av samhällets välfärd? Det var på det viset statsrådet alldeles nyss argumenterade för skatter.

Jag delar synen på skatt och att skatt ska användas till att jämna ut ojämnheter och skapa ett gott samhälle. Men det är viktigt för mig att få veta om statsrådet betraktar kilometerskatten som en över tiden hållbar finansiering av välfärden i vårt land.

Anf. 59 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! För denna regering är det av stor vikt att vi har möjlighet att både leva och verka i alla delar av landet. Där har naturligtvis transporterna en viktig funktion. Det innebär att vi till exempel fortsätter satsa på kollektivtrafik i landsbygd, vilket jag noterar att Centerpartiet inte har med i sin budget. Vi har även flera andra åtgärder som syftar till att förstärka möjligheten till en ökad tillgänglighet och hög tillgänglighet också i mer glesbefolkade delar av landet.

Vägslitageskatten har flera olika syften. Ett är naturligtvis att få in mer medel så att vi har ytterligare förutsättningar att genomföra välbehövliga reformer, bland annat på transportområdet. Det handlar även om det som vi har hört i tidigare replikskiften, och som jag också nämnde i mitt inledningsanförande, nämligen att vi i dag har en illojal konkurrens i den tunga trafiken.

Med en vägslitageskatt skulle detta gynna dem som väljer effektivare motorer, vilket skulle ge en positiv miljöpåverkan. Vi skulle också få bättre möjligheter att kunna övervaka den tunga trafiken genom att ha kontroll på den trafik som rör sig på våra vägar. Sammantaget anser regeringen att det är viktigt att fortsätta att titta på möjligheten att använda vägslitageskatt för att nå dessa mål.

Hur en sådan ska utformas är ännu inte klargjort. Denna utredning lämnar inte sitt betänkande förrän i februari. Eftersom siffrorna i bara den här diskussionen har rört sig mellan 4 och 11 miljarder vill jag nog upprepa Pia Nilssons rekommendation om att ha lite is i magen och avvakta det förslag som utredningen så småningom faktiskt lägger fram.

Anf. 60 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag tolkar trots allt svaret som att statsrådet ser på en vägslitageavgift, kilometerskatt, som en uthållig finansiell intäkt för staten, oaktat vilken nivå den hamnar på. Detta går också att tolka på ett sådant sätt att oavsett hur åkeriföretag, fordonsutvecklare och transportköpare betar sig kommer de att bestraffas för det avstånd som de har mellan råvara, förädling och marknad. Statsrådet inser säkert att detta kommer att driva på urbaniseringen i vårt land och utflyttningen av produktion ur vårt land.

Jag tycker att det fanns skäl att ställa frågan eftersom samarbetspartiet Vänsterpartiet redan har hittat ett utgiftsområde för den flygskatt som vi också har berört.

Apropå ordning och reda finns det skäl att påminna om att vi lägger åtskilliga miljarder på polisväsendet i vårt land, nu ytterligare förstärkt av regeringen med 25 miljoner kronor. Hur ordning och reda skulle kunna påverkas i rätt riktning för att förhindra illojal konkurrens genom att göra det dyrare för svensk produktion och svensk åkerinäring med ett kostnads-golv på 4, 10 eller 12 miljarder kronor om året är för mig en gåta. Men detta kan säkert statsrådet utveckla.

Anf. 61 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Återigen tror jag att vi ska ha behovet av hållbara transporter som utgångspunkt. När vi talar om hållbarhet och vägslitageskatten är det tydligt att det handlar om hållbarhet i alla tre dimensioner: ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Vägslitageskatten syftar till att i alla dessa tre perspektiv bidra till en mer hållbar transportnäring.

Det är inte riktigt så enkelt som att en ökad skatt per definition alltid kommer att innebära en styrning. Anders Åkesson drar i detta fall väldigt långtgående slutsatser om vad detta skulle innebära. Vi kan väl avvakta tills utredningen har lagt fram sitt förslag innan vi drar stora växlar på summor, försvunna arbetstillfällen eller något annat.

Detta kan även bidra till nya arbetstillfällen eftersom vi faktiskt även får en stimulans att välja mer effektiva motorer, göra effektivare transportupplägg och utnyttja de fördelar och möjligheter som digitaliseringen erbjuder. Genom att öka kostnaden för lastbilstransporter kan man också få en drivkraft för förändring. Lastbilstransporter är, hävdar många i dag, för billiga i förhållande till de kostnader som uppstår runt dem. En förändring är precis vad regeringen avser att uppnå.

Låt oss avvakta utredningens förslag, den påföljande remissomgången och den därpå följande regeringsbehandlingen. Jag är övertygad om att vi kommer att hitta en utformning av denna skatt som kan falla många på läppen.

Anf. 62 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Min första fråga till infrastrukturministern handlar förstås om varför cykling inte är ett eget transportslag. Kommer ministern att medverka till att det blir så?

När vi läser budgetpropositionen och övrigt material är det slående hur man kan följa alla andra transportslag över tid. Man kan även se hur pengar fördelas. Det kan man dock inte för cykling, vilken vi liberaler anser självklart borde vara ett eget transportslag.

Min andra fråga handlar om järnvägsunderhållet. Det är allmänt vedertaget – alla vet om det – att alliansregeringen fördubblade underhållet. Liberalerna menar dessutom att vi måste fortsätta att se till att järnvägsunderhållet förbättras. Även driftförutsättningarna behöver förbättras. Små åtgärder ska hållas små.

Vi vill också att man i infrastrukturplaneringen kontinuerligt, långsiktigt, transparent och tydligt årligen avsätter medel för att vidmakthålla och öka underhållet. Vi måste även se upp för osäkerhet, driftsstörningar och sådant som också oroar många i branschen. Vi noterar att det finns ett stort orosmoln just nu. Många diskuterar förutsättningarna med det nya signalsystemet ERTMS som skapar stor oro också över tid.

Då är min fråga till infrastrukturministern: Med tanke på att det i utskottet och i riksdagen förs en diskussion om att man ska lyssna in kritiken från de aktörer som finns, är ministern villig att lyssna in deras synpunkter och vid behov pausa införandet av signalsystemet ERTMS?

Anf. 63 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Jag börjar med frågan om cykling. Det pågår just nu en beredning av den cykelstrategi som regeringen har utlovat. Möjligen kan en del av de frågorna få sitt svar där.

Jag noterar att av den diskussion som den här debatten gäller, nämligen budgeten för 2017, har Liberalerna motsatt sig att man ska fortsätta med stadsmiljöavtal. Där ökar regeringen faktiskt ramarna till stadsmiljöavtal med 250 miljoner kronor för 2017 och ytterligare 250 miljoner för året därefter, varav stora delar skulle kunna gå till cykelinfrastruktur, något som också har efterfrågats av kommunerna.

I stället väljer Liberalerna att lägga 75 miljoner på en särskild cykelsatsning. De kritiserar stadsmiljöavtalen för att de bara kommer några kommuner till del. Man menar att den egna satsningen på 75 miljoner skulle gå till alla kommuner, om jag har förstått saken rätt.

Då vill jag bara konstatera att 75 miljoner kronor på ett år innebär 258 000 kronor per kommun i Sverige. Jag tror inte att man får så mycket cykelinfrastruktur för dessa pengar. Just stadsmiljöavtalens konstruktion – att man delar på ansvaret och att stat, kommun och region lägger ihop sina ansträngningar för att få ut största möjliga nytta av skattebetalarnas medel – är en väldigt bra modell att jobba vidare med.

Vi har satsat väldigt mycket mer på järnvägsunderhållet. Man får väl säga att alliansregeringen gjorde en omvändning under galgen. De hävdade att vi tidigare hade överinvesterat i järnväg. Vi kommer att fortsätta att satsa också för att förbättra organiseringen av hur pengarna används och säkerställa att vi får en större andel till förebyggande underhåll, och därmed blir det mindre pengar till ineffektivt avhjälpande underhåll.

Anf. 64 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Jag noterar att statsrådet inte svarade på frågan om signalsystemet. Det finns en väldigt stor oro ute bland många aktörer. Den oron finns också inom det europeiska samarbetet, sett till den implementering som har skett så här långt. Det handlar om väldigt mycket pengar, någonstans kring 34 miljarder för de kommande åren.

I stället för att skapa en experimentverkstad när det gäller järnvägen behöver vi nu se till att det blir så lite störningar som möjligt.

Det finns också aktörer som vill transportera gods på järnväg och som känner oro för att transportererna inte kommer fram. Det finns starka önskemål om att pausa eller ta det lite långsammare med införande tills att man har löst alla tekniska problem. Det finns länder i vår närhet som gör precis samma analys. Dessutom pågår det en revidering av arbetsplanen från 2009 på grund av att den implementeringen inte har gått att fullfölja.

I och med att det pågår ett arbete inom EU för att se över arbetsplanen vore det intressant att veta vilken linje som Sverige driver. Om det är så som många aktörer ger uttryck för – både de som ska transportera gods och de som är operatörer – att det finns anledning till oro för att tekniken inte fungerar, då tycker jag att politikerna ska lyssna. Det är därför som Liberalerna föreslår att man ska vänta och se, lösa de tekniska problemen och pausa under tiden. Ifall det frigörs medel till ytterligare insatser för att underhålla järnvägen bör man framför allt se till att tillförlitligheten på järnvägen inte störs. Det hindrar transporter att övergå från väg till järnväg.

Detta är en otroligt viktig och stor fråga, om man ska lyssna på de aktörer som finns. Då vill jag återigen ställa frågan till statsrådet: Kommer statsrådet att medverka till att lyssna in kritiken?

Anf. 65 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Som jag nämnde i mitt anförande nyss är samverkan mellan olika aktörer oerhört prioriterat för regeringen. Det gäller självklart även i den här frågan. Samtidigt måste man inse att vi har ett åtagande i förhållande till EU om att ERTMS ska vara införd i alla medlemsländer senast 2030. Ibland hänvisas det till att Danmark har skjutit på sitt införande. Det är förvisso sant, men Danmark kommer att ha infört detta 2023. Det innebär att Sverige är långt ifrån längst fram eller duktigast i klassen, men vi följer den plan som vi har – en ganska försiktig plan, får man nog säga.

Jag tror att Nina Lundström och alla som åker tåg med någon frekvens är väl medvetna om termen signalfel. Det är nämligen någonting som uppstår lite för ofta i det svenska järnvägssystemet. ERTMS är ett sätt att helt enkelt uppgradera signalsystemet, att gå från analogt till digitalt, precis som vi har gjort på så många områden i samhället. Vi ska se till att vi gör det på ett sätt som är så tryggt som möjligt, och vi ska säkerställa att tekniken fungerar.

Botniabanan drogs med ganska svåra infasningsproblem när man införde ERTMS. Tendensen nu är att man har en högre punktlighet och mindre störningar än motsvarande banor där det inte har införts ERTMS. Men vi ska självklart se till att vi utnyttjar teknikens fördelar och att vi också lyssnar in den kritik som finns och samverkar med de aktörer som finns på det här området.

Anf. 66 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Åkerinringen i Sverige är i dag utsatt för en hård osund konkurrens. Fusket är utbrett och måste tas på stort allvar. Oseriösa aktörer som struntar i cabotagereglerna slår ut seriösa aktörer på marknaden.

Sedan den 1 juli i år är det möjligt att klampa fordon om man inte har betalat sanktionsavgifter för överträdelse av cabotagereglerna.

Men fordon får endast klampas i 24 timmar. Kristdemokraterna vill skärpa reglerna och föreslår att fordon ska kunna klampas längre än 24 timmar för att man ska komma åt fusket inom branschen.

Min fråga till ministern är: Kommer ministern att medverka till att fordon får klampas längre än 24 timmar?

Anf. 67 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Det här är verkligen ett område som är oerhört viktigt. Det berör många fler delar än bara det som man kan tycka är smalt berört, nämligen konkurrensförutsättningar för svenska åkerier. Det berör tilltron till EU-systemet, eftersom en hel del är kopplat till den fria rörligheten för arbetskraft.

Tyvär är det inte så enkelt som Robert Halef vill göra det till, att det enbart handlar om cabotageöverträdelser. Det finns också svenskägda åkerier som med falska egenföretag och andra kreativa upplägg utnyttjar de möjligheter som finns, ibland inom och på gränsen till vad lagens ramar medger.

Detta är en fråga som vi har ägnat mycket intresse och kommer att fortsätta att arbeta stenhårt för att förändra.

Vi tycker att det är rimligt med en fri rörlighet inom EU, men den ska ske på villkor som inte medför social dumpning och illojal lönekonkurrens. Svenska löntagare ska inte behöva betala med försämrade villkor. Det är en oerhört viktig fråga för regeringen.

Det finns flera delar i det här. En av de delarna handlar naturligtvis om att se till att regelverket efterlevs. Jag nämnde tidigare att vi nu skjuter till 25 miljoner per år för att polisen ska få ökade resurser. Men vi har också gett Transportstyrelsen ett ganska stort uppdrag. Det handlar bland annat om att se över den nya lagstiftningen när det gäller både sanktionsavgifter och klampningsmöjligheter, om den nya lagstiftningen har haft önskad effekt eller om det finns anledning att gå vidare.

Det finns flera andra delar i det som jag gärna återkommer till i min nästa replik. Men Transportstyrelsen har fått ett uppdrag, och vi ska avvakta det resultatet innan vi tar ställning till om just den åtgärden är den mest effektiva.

Anf. 68 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Tack, ministern, för svaret! Jag hoppas att vi i kommande diskussioner kan komma fram till att man ska kunna skärpa till detta så att dessa fordon kan klampas längre än 24 timmar.

Kristdemokraterna vill även tillåta tyngre och längre godståg och även tyngre och längre lastbilar. Det minskar utsläppen samtidigt som effektiviteten för godstransporter ökar. Längre och tyngre fordon kan frakta mer gods åt gången.

Vi vill tillåta 30 meter långa och 75 ton tunga lastbilar. Dessutom föreslår vi längre godståg i samma längd som exempelvis Danmark och Tyskland har, 830 meter.

Min fråga till ministern är: Kommer ministern att verka för att möjliggöra att vi kan ha samma tåglängd som Tyskland och Danmark har för godståg?

Prot. 2016/17:44
12 december

Kommunikationer

Anf. 69 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! I samband med att regeringen tog initiativ till lagrådsremissen om att tillåta 74-tonstrafik och införa en ny bärighetsklass 4 på vägarna i Sverige tog vi också initiativ till att Trafikverket skulle se över förutsättningarna för både längre och tyngre godståg. Där har det skett en del förändringar. Det som krävs för att kunna tillåta längre och tyngre godståg är framför allt att man bärighetssäkrar de delar av järnvägssystemet som är aktuella och att man tillser att det finns tillräckligt långa förbigångsspår, mötesspår och godsbangårdar.

Den typen av insatser kommer att bli föremål för en åtgärdsplanering inför nästa nationella plan. Det är åtgärder som i så fall kommer att rymmas inom de prioriteringar som görs där. Men principiellt ställer sig regeringen väldigt tydligt bakom både längre och tyngre godståg. Det skulle helt enkelt effektivisera transportmöjligheterna och bidra till en ökad attraktivitet för att föra över gods till det klimatsmarta och energieffektiva tåget som transportmedel. Där kommer vi att fortsätta de ansträngningarna.

Jag vill kort återvända till frågan om konkurrensvillkoren i den tunga transportnäringen. Här finns flera delar. Det handlar också om upphandlingsfrågor och att säkerställa att Skatteverket och andra myndigheter samverkar. Det är inte så att det bara handlar om utländska åkerier som bryter mot cabotageregler. Problemet är betydligt större och värre än så. Här kommer vi att behöva vidta åtgärder på EU-nivå, på nationell nivå och i väldigt stor utsträckning i samverkan mellan myndigheter och branschen för att nå resultat.

Anf. 70 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Vi är nu inne på den tredje timmen av dagens väldigt viktiga debatt om transport och utgiftsområdet som rör just trafik och transport. Det finns väldigt många viktiga frågor inom politikområdet som såklart måste beröras. Nu i den tredje timmen tror jag att det börjar bli dags att också tala om lite it och digitalisering. Även det ligger trots allt inom detta politikområde. Vissa kanske tycker att det känns onaturligt; andra tycker att det känns helt självklart.

Digitaliseringen är en oerhört stark kraft som nu drar igenom vårt samhälle och påverkar oss i nära nog varenda stund i vår tillvaro och nära nog varenda aspekt i våra liv. Den är såklart någonting som också spelar en väldigt stor roll. I Sverige ligger vi i stora delar i framkant vad gäller just utbyggnad av it-infrastruktur.

Det finns fortfarande mycket kvar att göra. Men vi börjar nu uppnå en punkt där det inte bara handlar om att tala om hur vi på bästa sätt ska fortsätta att bygga ut infrastrukturen för informationsteknologi utan också hur vi kanske ska använda den. En väl utbyggd infrastruktur är såklart fundamentet som vi kan bygga på. Men sedan måste det fyllas med ett innehåll.

Man skulle kunna föreställa sig att det i en budgetproposition någons nära dig fanns en plan för hur det skulle utnyttjas och utvecklas på

absolut bästa sätt. Det finns vissa fröer till resonemang om man läser budgetpositionen. Men det finns, herr talman, ingen plan. Det är faktiskt ganska planlöst. Vissa ögonblick undrar man vem det är som kör. Eller om man ska tala it-språk: Vem är det som fyller routerfunktionen i Regeringskansliet?

Det skulle rimligtvis vara någon form av it-minister. Men han är inte här. Han är någon annanstans. När han tog rollen som it-minister för lite mer än ett halvår sedan meddelades det genom lite olika kanaler att han sin första tid som minister kommer att behöva fokusera på bostadspolitik och annat. It-frågorna fick komma i ett senare skede.

Om arbetsbelastningen är så överväldigande för statsrådet som har ansvar för it-frågor kan man fråga sig om inte en omfördelning av ansvaret för att kunna lyfta upp dessa viktiga frågor på agendan vore på sin plats. Det skulle vara någonting som innebar att dessa frågor fick ta den plats de förtjänar och ge it-politiken lite go och step up, herr talman.

Det kanske vore dags med tanke på att om man tittar utanför fönstret är detta en av de absolut mest relevanta frågor som diskuteras och upplevs i dag överlag. Men både it-ministern och planen lyser med sin frånvaro. Man skulle nästan kunna skönja ett ointresse för just dessa frågor. Det tycker jag är väldigt oroväckande. Det finns trots allt väldigt mycket att göra framför allt inom svensk statsförvaltning.

Den offentliga sektorn utgör trots allt en väldigt stor del av det liv vi lever. Våra kontakter med myndigheter skulle kunna utvecklas väldigt mycket mer till att bli väldigt mycket mer kostnadseffektiva och smidiga. Offentliga handlingar skulle kunna vara väldigt mycket mer lättillgängliga om det var så att vi ville att de skulle vara det. På det viset skulle vi också minska kostnader för svenska myndigheter i administration och i arbete med arkivering och utlämning av handlingar.

Man skulle för all del kunna skapa väldigt många stora nyttor, inte bara inom statsförvaltningen utan också för svensk tillväxt och svenskt näringsliv genom att möjliggöra för att på ett lättare sätt komma åt all den information som har ackumulerats inom svensk offentlig sektor under decennier och sekler. Det är en väldigt stor mängd information som rätt använd skulle kunna skapa väldigt stora nyttor. Men inte ens en plan finns, herr talman.

Statsministern brukar raljera i debatten när vi säger att vi har en plan för ett starkare Sverige och säga: Jönssonligan hade också en plan. Det är en väldigt vågad liknelse av statsministern. I den liknelsen är han rimligtvis Wall-Enberg, och vi i Moderaterna som har en plan för Sverige är de som oftast vinner i slutändan. Vi ska komma ihåg att alternativet är att köra planlöst utan karta och kompass. Då vet man inte heller var det är någonstans man hamnar.

Herr talman! Vi behöver en plan för ett starkare it-Sverige. Vi har i vår följdmotion till denna proposition, i motioner till andra propositioner och även under allmänna motionstiden poängterat behovet av en utbyggd it-infrastruktur och att använda den it-infrastrukturen på ett ansvarsfullt och verkningsfullt sätt. Men frågan återstår. Var är regeringens plan? Vad vill man? Jag har inte hört någonting.

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

Anf. 71 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Vi talar i dag om infrastruktur och budgeten som rör infrastrukturen. Det är klart att den digitala infrastrukturen är precis lika viktig som all annan infrastruktur för att ha ett fungerande samhälle. Men det kanske handlar ännu mer om demokrati, delaktighet, jämlikhet och jämställdhet. Det är därför glädjande att se att regeringen och Sverige har och har haft höga ambitioner, och det ska vi vara stolta över.

Målsättningen med it-politiken är att vi ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Om vi bara tänker efter lite ser vi att vi befinner oss i en revolutionerande tid. Man skulle till och med kunna tala om en teknisk revolution även om vi inte tänker på det varje dag. Med mycket stor sannolikhet kommer vi om 50 år att blicka tillbaka och konstatera: Rackarns, vad det gick undan där i början på 2000-talet.

De förändringar vi ser på teknikområdet påverkar oss politiskt, inom alla samhällsfält och inte minst oss som individer. Tekniken påverkar arbete, privatliv, näringsliv, miljöarbete och sjukvård. Ja, den påverkar allt. Om vi hanterar frågorna på rätt sätt kommer vi att kunna göra allt smartare och bättre med hjälp av digitaliseringens möjligheter.

Utvecklingen går i en rasande takt. Det är klart att det inte är riskfritt. Sverige har legat i framkant och ligger fortfarande i framkant, men många andra springer i kapp. Därför jobbar regeringen med en digitaliseringsstrategi som kommer att presenteras efter årsskiftet, någon gång under våren. Det är både bra och viktigt. Vi behöver strategierna och satsningarna. Det behövs en medveten politik som pekar ut riktningen för framtiden.

Därför finns i regeringens budget 850 miljoner inom ramen för landsbygdsprogrammet för att hela landet ska leva. Om inte alla hänger med kommer vi att missa tåget. Vi måste se till att alla i vårt land har tillgång till en bra uppkoppling och till ett bra bredband. Det handlar om rättvisa och demokrati.

Häromveckan presenterade regeringen dessutom ytterligare 150 miljoner inom ramen för landsbygdsprogrammet. Totalt pratar vi om 1 miljard i satsning på bredband till hela landet för att få hela landet att leva.

Detta innebär att den satsning som vi nu jobbar för i fråga om bredbandsutbyggnad är uppe i 4,25 miljarder. Det är rätt mycket pengar.

Erik Ottoson verkade i sitt tidigare anförande orolig. Jag kan lugna honom. Om han hade varit här i förra veckan och lyssnat på frågestunden hade han dessutom hört ansvarig minister berätta om den nya bredbandsstrategin. Där framgick att ambitionen är att den ska presenteras före årsskiftet. Det var precis vad han sa här i riksdagens kammare.

Hys ingen oro, Erik Ottoson. Det kommer en ny bredbandsstrategi. Med lite tur har vi den före årsskiftet. Annars kommer den precis efter nyåret. Den kommer att innehålla kraftigt höjda ambitioner.

Det mål som finns nu, som var en hög ambition när målet fastslogs, att 90 procent av invånarna ska ha tillgång till 100 megabits uppkopplingshastighet, är bra, men det duger inte. Vi behöver ”jacka upp” it-politiken, och den nya bredbandsstrategin kommer att vara en god bit på väg.

(Applåder)

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

Anf. 72 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Jag tackar Teres Lindberg för hennes försök att lugna mig.

Jag förstår att det är en it-strategi på väg fram. Man vill inte kalla den för en plan. Jag förstår det. Kalla den strategi i stället. Det låter mindre Jönssonliganaktigt.

Jag har med ljus och lykta i debatter, under seminarier och under trafikutskottets utfrågningar av statssekreteraren till statsrådet Peter Eriksson sökt efter en tillstymmelse till ambition som ska utmynna i en strategi. Jag har letat efter det politiska fundamentet som en sådan strategi ska bygga på.

När vi debatterade it sist i kammaren hade Teres Lindberg många egna ambitioner som hon beklagade att hon inte hade fått gehör för i den egna regeringen. Teres Lindberg har säkert insyn i vad som komma skall, men kommer hon att få gehör för sina tankar och idéer? Kommer vi att se den höjda ambitionen som hon då pratade om? Eller kommer det här att vara den tjänstemannaprodukt som den riskerar att bli när man har en politisk herre utan egna idéer och ambitioner?

Bara för att det ska finnas en strategi till årsskiftet innebär det inte att den faktiskt bygger på någon form av framåtblickande vision som är politiskt grundad.

Kommer Teres Lindberg att få gehör för sina idéer? Finns det något som Teres Lindberg kan berätta för oss redan nu? Kommer det att ingå en politisk strategi, eller kommer det att bli ytterligare en hyllvärmare?

Anf. 73 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Tack, Erik Ottoson, för frågan – trots den raljerande tonen. Vi får inte glömma att det är den förra regeringens bredbandsstrategi som regeringen jobbar efter nu. Är den bara tomma ord med inget innehåll, men kan den ändå placera Sverige på kartan med höga ambitioner? Jag konstaterar att Erik Ottoson hade precis samma raljerande ton under en debatt i våras om it-politiken.

Jag är glad eftersom jag kommer att få gehör för de krav jag har ställt om att ”steppa upp” bredbandspolitiken och it-politiken, det vill säga att ha högre ambitioner. Det gäller inte bara där. Det syns i forskningspropositionen och i näringsministerns arbete. På område efter område ser vi hur politiken och regeringen höjer ambitionerna just nu.

Om inte Erik Ottoson ser detta får jag uppmana honom, herr talman, att öppna tidningarna och läsa dem på morgnarna. Det går att göra även i ”paddan”. Du behöver inte ens ha tidningarna i pappersform. Så modern är världen just nu.

Sedan var det frågan om strategierna. Det är inte bara fråga om en utan om två. Å ena sidan är det en bredbandsstrategi som handlar om infrastrukturen, om hur vi ska se till att hela landet ska få tillgång till bra uppkopplingshastighet som gör att alla har samma demokratiska möjligheter och rättigheter att delta i ett aktivt samhällsliv. Å andra sidan är det lika mycket den digitaliseringsstrategi som ska läggas fram, som är mycket bredare. Den kommer att handla om såväl arbetsmarknaden som sjukvården – det mesta, allt det som digitaliseringen berör i vårt samhälle i dag.

Anf. 74 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Det är mycket riktigt att den befintliga bredbandsstrategin och den befintliga it-politiken i stort – två år in på den nya mandatperioden – fortfarande är den som alliansregeringen lade fast. Problemet är att det har gått mer än halva mandatperioden, och den sittande regeringen har inte kommit längre än till att bereda nya strategier.

Det är riktigt att den strategi som lades fast av den tidigare alliansregeringen då var djärv och nytänkande. Problemet med nytänkande strategier är att vartefter tiden går så går tiden. Då blir man mindre nytänkande när djärva politiska beslut helt plötsligt blir mainstream.

Därför behövs ständigt en utveckling av it-politiken, som nu i två år totalt har avstannat. Tidigare statsrådet Mehmet Kaplan, som hade ansvar för dessa frågor, beskrev i kammaren hur bra han tyckte att den tidigare allianspolitiken var. Vi får väl tacka för det. Han såg inte några omedelbara saker som behövde utvecklas eller förbättras. Hans intryck var att saker och ting var bra, och därför vidtogs inte några större åtgärder inom hans ansvarsområde under den tid han var statsråd.

Jag kan också läsa tidningen. Jag brukar göra det i min Ipad. Det funkar bra, precis som Teres Lindberg beskriver. Jag ser snarare en regering som släpas efter omvärlden, där teknikutvecklingen går fort och man får successivt anpassa sig efter hur det de facto ser ut i stället för att vara den drivande kraft som regeringen skulle kunna vara inom dessa frågor.

Jag hoppas med hjärta och lust att de strategier som Teres Lindberg beskriver kommer att skapa den drivkraften. Var är den nu?

Anf. 75 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Jag vet inte om det är fräckt att uppmana Erik Ottoson att tvätta örönen. Jag sa att den nya bredbandsstrategin lär komma om några dagar – möjligen efter årsskiftet. Inom loppet av en månad kommer vi att ha den. Det är bra och viktigt att det faktiskt finns en medveten strategi för att höja ambitionerna. Det är vad det handlar om.

Det är klart att den tidigare strategin var ambitiös. Vi satte upp ett mål om att 90 procent skulle ha tillgång till 100 megabits uppkopplingshastighet. Det är klart att den tidigare strategin var ambitiös, men den dög inte. Den tidigare borgerliga politiken duger inte, och regeringen vill öka ambitionerna. Jag blir fundersam över Erik Ottosons påståenden här, för det är ju precis tvärtom.

På område efter område höjs ambitionerna när det gäller digitaliseringens möjligheter. För att kunna möta framtidens utmaningar och konkurrensen från resten av världen och dessutom vässa innovationspolitiken är det digitaliseringen som är vår möjlighet framåt. Om du, Erik Ottoson, inte ser att minister efter minister på område efter område jobbar intensivt med det här varje minut undrar jag faktiskt vilka medier som du tar del av.

Jag är i dag både glad och stolt över att vi alldeles strax kommer att ha en ny bredbandsstrategi som också kommer att höja ambitionerna för Sverige i framtiden.

Anf. 76 JIMMY STÅHL (SD):

Herr talman! Som göteborgare med havet i hjärtat tänkte jag tala lite grann om sjöfart. Vi har inte talat så mycket om sjöfart här i debatten, så jag tänkte att jag skulle göra ett inlägg om det.

När man ser fartygen komma med all världens gods är det klart att man undrar vad det är som kommer. Det är allt från kläder till teknik och smycken.

Med tanke på hur Sverige ligger i Europa kan man likna vårt land vid en ö. Då är det inte konstigt att mycket gods fraktas hit med just fartyg.

Om man tittar på hur svenskarna bor i Sverige ser man att hela 49 procent av befolkningen bor inom en mil från kusten. Inom två mil från kusten bor 58 procent, inom tre mil bor 63 procent och inom fem mil från kusten bor hela 71 procent av befolkningen.

Varför bor man nära kusten? Det är inte konstigt. Det har alltid varit enkelt att frakta gods till sjöss. Vägarna förr var undermåliga om det över huvud taget fanns vägar. Vi har utvecklat åtminstone 50 hamnar som har möjlighet att ta emot en massa gods, men det är en mycket liten del av den inhemska frakten som i dag går sjövägen. Vi har stora möjligheter att frakta mer på fartyg än vad vi gör i dag.

Nu har vi fått möjlighet att göra lite lättnader genom tonnageskatten. Regeringen har också infört en maritim strategi. Vi sverigedemokrater är inte sämre; vi satsar också på sjöfarten. Vi satsar även på miljön i Östersjön genom en lättnad för fartyg som väljer att släppa ut avloppsvatten i hamnar i stället för i Östersjön.

Sverigedemokraterna vill, som tidigare har sagts, också lätta på farledsavgifterna för att underlätta för isbrytningen. Det är stora kostnader för fartygen, och det är Sverige och Finland som har de här avgifterna.

Någonting som är mycket viktigt för att våra inre vattenvägar ska börja fungera är att vi bygger slussarna i Trollhättan och gör dem mer effektiva. Det innebär stora kostnader, och när man väl bygger de nya slussarna är det bra om man gör dem mycket större så att de även passar containerfartyg. Har vi nya fina slussar gäller det också att se till att jordskredssäkra älven som går upp till Trollhättan och Vänerhamn från Göteborg.

En sådan insats innebär enorma kostnader men är också av största vikt med tanke på att det längs älven ligger gammal industrimark som riskerar att glida ned i älven då stora delar av de här ytorna är byggda på kvicklera. Skulle ett jordskred inträffa försvinner möjligheten för närmare 700 000 människor i Göteborgsområdet med omnejd att få dricksvatten.

Jag stannar där, herr talman, för jag ser att talartiden håller på att rinna ut.

Anf. 77 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Vi har två stora betänkanden att debattera i dag, och de har verkligen blandats samman ordentligt. I den tretimmarsdebatt som vi nyss har avnjutit har man berört båda betänkandena samtidigt och i en enda röra. Jag ska inte vara sämre.

När man är långt ned på talarlistan hinner man lyssna en del. Låt mig säga några ord om ERTMS. Det finns nämligen en benägenhet, i synnerhet från ansvarigt håll – regeringshåll inte minst – att beröra de största bekymren och problemen i betänkandena minst. Det är klart att det finns en oro angående ERTMS. Vi sverigedemokrater försökte läsa in oss duktigt på det här, och vi har också fackfolk som är väl insatta i det. Ju mer jag själv har studerat det här signalsystemet, desto mer betänksam blir jag till att över huvud taget införa det i vårt land.

Jag hörde statsrådet säga att signalfel är väldigt vanliga. Det är klart. Det är inte som en annan talare sa att järnvägen har blivit avsevärt försummad de senaste åtta åren – jag tror att det var Pia Nilsson – utan den har blivit försummad i trettiotalet år. Det har inte gjorts någonting.

Det enda den socialdemokratiska regering som var före den borgerliga gjorde var att sälja ut järnvägen. Man avreglerade den och gjorde inte ett smack för att förbättra den. Det är tyvärr sanningen. Det finns ingen anledning för någon av sidorna att slå sig för bröstet.

En sammanfattande mening om ERTMS är att det är en olönsam och onödig investering. Mycket bättre kan det inte uttryckas.

Jag vill säga några ord om flygfrågorna. De är verkligen i strykclass. Nu kommer utskottet att ge ett tillkännagivande till regeringen vad gäller regionala flygplatser. Det är faktiskt regeringens ansvar att göra klart för EU att den här sortens överstatlighet inte är acceptabel. Jag är inte så naiv att jag tror att EU kommer att lyssna, för en överstatlig, federal organisation är precis vad man vill vara.

Regeringen får lov att ta itu med att planera för nödvändiga åtgärder. Det går att vidta åtgärder för att eliminera detta hot innan de här regionala flygplatserna läggs ned.

När det gäller flygskatt har Sverigedemokraterna talat klarspråk i frågan sedan 2014 när vi hörde talas om den. Vi säger alltså nej tack till en helt enkelt dum skatt som inte tjänar någonting annat till än att närmast sabotera för en hel transportsektor.

Nu är det risk att jag närmar mig förnekarkållat. Jag hörde vår ordförande i utskottet säga att ingen här ännu har sagt sig vara förnekare av klimatet. Det behöver vi inte heller, utan det sköter Miljöpartiet. En klimatförnekare är enligt deras definition den som går emot Miljöpartiets olika flygfientliga och teknikfientliga förslag, i synnerhet avseende flyget. Vi har Brommadebatten i gott minne.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 13 december.)

§ 5 Infrastruktur för framtiden

*Infrastruktur för
framtiden*

Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU4
Infrastruktur för framtiden (prop. 2016/17:21 och skr. 2016/17:20)
föredrogs.

Anf. 78 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 6 i utskottets betänkande.

Vi ska tala om framtidens infrastruktur, och förmodligen är det här den viktigaste debatten vi har under hela mandatperioden. Det känns väldigt angenämt att stå här, för det här handlar om grundläggande vardagsvillkor för väldigt många människor.

När jag förberedde mig för denna debatt satt jag och bläddrade i rätt många järnvägsböcker som finns i min bokhylla och fastnade för en som heter *Spår i landskapet. Hur järnvägen format land och stad*. Om man ser på olika sorters infrastruktur är järnvägen unik. Det finns ingen annan infrastruktur som så mycket har påverkat Sveriges geografi – hur städer och

landsbygd, bebyggelsemönster och natur har utvecklats efter vad våra förfäder gjorde på 1870-talet.

Jag är både historie- och geografilärare och vill erinra om den tiden. Sverige var då ett av de fattigaste länderna i hela Europa. Vi kunde inte försörja vår egen befolkning, och miljoner utvandrade och fick söka sin näring i andra världsdelar och andra länder. Ett antal framsynta personer, Gripenstedt och andra, menade att vi måste satsa på framtidens infrastruktur. De hade modet att tillsammans med finansministrar och andra låna upp motsvarande flera gånger dåvarande statens budget för att bygga ny järnväg.

Mot fonden av detta växte industrier fram, till exempel verkstäder som inte bara tillverkade själva järnvägen utan som tillverkade lok, vagnar och allt som hör till järnvägsinfrastrukturen. Dessa knoppade av sig och blev i sin tur andra företag, och i hägnen av dessa investeringar växte många av de industrier fram som inte bara anställde väldigt många människor utan även blev exportindustrier, gav skatteintäkter och var en väldigt viktig faktor i Sveriges exempellösa tillväxt mellan 1870 och 1970.

Tack vare dessa stora ekonomiska effekter av järnvägsbyggnaden kunde man både bygga ett välfärdsland och se till att vardagen blev bättre för de flesta av oss.

De som kommer efter oss får döma, men nu har vi möjlighet att göra en kanske lika stor investering när vi tar nästa steg i infrastrukturen och går från mer långsamma tåg till höghastighetståg. Den utmaning vi politiker har att ta itu med är faktiskt lika stor som den man hade på 1800-talet. Det är inte den omedelbara fattigdomen som är det akuta hotet; det är klimathotet som bankar på dörren. Vi måste akut ta itu med hur man skapar ett transportsystem som inte är beroende av importerad olja. Jag vill återigen notera att 78 procent av Sveriges oljeimport går till transportsystemet.

Det finns också, märkligt nog, de som är motståndare till den här reformen som samarbetsregeringen har som sitt största nummer i infrastrukturpropositionen. De säger att det är effektivare att satsa på ekonomiska styrmedel. Det finns en skola av transportekonomer som säger att i princip inga järnvägsinvesteringar är samhällsekonomiskt lönsamma. I stället finns det andra klimatåtgärder som är mer effektiva utifrån en samhällsekonomisk synvinkel. Ställer man då följdfrågan vad det är för styrmedel som de förordar säger de att höjd koldioxidskatt och skatter på oljedrivna transporter är mer effektivt än att bygga ut järnvägen.

Vi diskuterade detta under den förra debatten här i kammaren. Det är inte så att Miljöpartiet på något sätt räds de ekonomiska styrmedel som kan få såväl flyg som gods- och persontransporter att möta klimatmålen. Men ska det här fungera måste vi ge alternativ till människor. Vi kan inte bara säga att det ska bli dyrare att förflytta sig med bil och flyg och sedan inte göra alternativen bättre.

Ska man sammanfatta den här propositionen, som handlar om 622 ½ miljard den kommande planeringsperioden, 2018–2029, är det detta det handlar om: att ge alternativ till klimatdåliga transporter.

Järnvägen måste byggas ut, och den måste byggas ut för att klara det som vi tillkännagav till regeringen för drygt ett år sedan, det vill säga att vi ska fördubbla kollektivtrafiken. Det finns inget egenvärde i det, utan det är ett medel för att nå målet om en långsiktigt hållbar infrastruktur.

Då måste vi kunna möta det behov som finns av att vidga arbetsmarknadsregionerna och ge den tillförlitlighet som behövs för att de som vill investera i nya bostäder ska känna att här kommer samhället att växa. Vi måste ge möjlighet för alternativ till flyget. Sverige är ett stort och avlångt land, och det är svårt att förflytta sig snabbt utan att ha tillgång till alternativ. Därför behöver vi ha höghastighetståg som går 320 kilometer i timmen.

I trafikutskottet har vi haft möjlighet att studera hur detta fungerar i andra världsdelar och i andra delar av Europa. Jag har mottagit en delegation från våra franska motsvarigheter, där man framgångsrikt har satsat på det här för många årtionden sedan. Vi kan konstatera att vi behöver rycka upp oss nu, precis som man behövde rycka upp sig på 1800-talet när Sverige var ett mycket fattigt lantbruksland. Om japanerna hade varit på motsvarande vår nivå när det gäller järnvägen hade det fortfarande varit svartvit tv som gällt: Vi ligger långt, långt efter.

Samarbetsregeringen har en ekonomisk ram som gör det möjligt att satsa på nya stambanor. Det gör man inte på något sätt ansvarslost. Man kan ha synpunkter på olika partier, men det som kännetecknar den andra parten i samarbetsregeringen, alltså Socialdemokraterna, är knappast ansvarslöshet. Man har under större delen av 1900- och 2000-talet axlat regeringsmakten och tagit ansvar för utvecklingen.

Av detta har Miljöpartiet mycket mindre erfarenhet. Å andra sidan är det vår uppgift att trycka på och sätta klimatfrågan högre på dagordningen. I den här propositionen tycker jag att man förenar det bästa av våra båda partier.

Nu har vi glädjande nog inte bara våra egna partier bakom oss. Många olyckskorpar trodde att vi inte skulle kunna få gehör för våra förslag, men såväl Vänsterpartiet som Centerpartiet inser vilken utvecklingskraft detta är för Sverige. Vilka motiv de har kommer de att utveckla i talarstolen efter mig.

Nu har jag talat mycket om de nya stambanorna, och de är tänkta som någon sorts ryggrad i järnvägs kroppen. Men ska kroppen fungera räcker det inte med en ryggrad. Den behöver också revben.

Det har påtalats för oss i trafikutskottet med väldigt stort eftertryck, särskilt från Västra Götalandsregionen, att den järnväg som i dag finns och som människor använder för att pendla till och från sina arbetsplatser och studier måste regeringen ta ett större ansvar för.

Det har de alldeles rätt i. Det är inte en bra idé att man klassificerar järnvägen och sedan säger att vi bara klarar av att underhålla och sköta den järnväg som är yngst och där det förflyttar sig väldigt många människor.

Ska man klara ett fördubblingsmål behöver vi sköta all järnväg som i dag innehåller regional tågpendling och förmodligen ännu fler sträckor, detta också för att godset ska ha de alternativ som behövs för att målsättningen i EU:s vitbok ska bli verklighet, det vill säga att långväga gods transporter på väg måste flytta över till järnväg och sjöfart om vi ska klara klimatmålen.

Detta leder mig över till sjöfarten, som det inte står så mycket om den i den här propositionen. En av anledningarna till det är att den infrastrukturen till stor del redan är på plats. Vattenvägen är mycket billig både i investering och i underhåll. Sverige har en lång kust och 52 hamnar. Men de används för lite. Den ekonomiska fördelningen, priset på transporten,

mellan väg, järnväg och sjöfart är så att man inte utnyttjar den infrastruktur som finns för att frakta varor längs med Sveriges långa kust. Många länder i EU skulle vara avundsjuka på Sveriges geografi och de möjligheter vi har att på ett energieffektivt sätt få fram våra varor.

Det finns dock ambitioner att utnyttja sjöfarten på ett bättre sätt. Men det är inte investeringar som behövs i första hand utan regelförändringar och andra förändringar som jag kan återkomma till. Jag vet att de bereds på Regeringskansliet, inom ramen för en godsstrategi.

I väntan på den får vi värna det vi har. Och jag är ganska nöjd med att trafikutskottet påpekar att det finns en sårbarhet i transportsystemet som vi måste se upp med. Jag erfar också att regeringen i godsstrategin ska återkomma om hur vi ska slå vakt om de gränsöverskridande järnvägs-transporterna.

Vi har, särskilt med anledning av en kommun i min valkrets, Trelleborg, blivit uppmärksammade på att färre tåg med gods passerar via Trelleborgs hamn. Trots att tidigare rödgröna regeringar har satsat på att bygga ut bangården så att man ska klara av heltåg kommer det in färre godståg. Tyvärr har det också beställts nya båtar utan räls.

Det är ytterligt alarmerande. Sverige kan inte ha ambitionen att bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna och samtidigt stänga infarten för tåg via Trelleborgs hamn. Det hotar, förutom godset, även natttågen till Berlin. Det vore mycket sorgligt om vi inte skulle kunna fortsätta förflytta oss till Berlin den vägen.

Vi har många saker i den här propositionen att diskutera. Jag gissar att en och annan kanske kommer att vilja resonera med mig när jag har talat färdigt. Då tänker jag återkomma till exempelvis flyget. Den reservation som vi har föreslagit talar nämligen för att regeringen vill göra sitt yttersta för globala lösningar för flyget. Men när de lösningarna inte är tillräckliga vill vi ta ansvar för transportererna i vårt eget land också.

Anf. 79 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Regeringens offensiva satsningar fortsätter. Man lägger 100 miljarder mer till vår gemensamma infrastruktur jämfört med Alliansens anslag för fyra år sedan – 100 miljarder mer – för att bygga Sverige starkt och hållbart inför framtiden. Totalt satsar regeringen 622,5 miljarder från och med 2018 och tolv år framåt på att få tågen att gå i tid, på att bygga nya väg- och järnvägssträckor, på att vår sjöfart ska kunna hantera mer gods och på att kraftigt minska utsläppen i transportsektorn.

För er som nu sitter och lyssnar på vår debatt ska jag redogöra lite kort för vad vi debatterar i dag. Regeringen har lagt fram ett förslag, en proposition, om en historiskt stor satsning på vår gemensamma infrastruktur, utifrån riksdagens transportmål. I propositionen lyfter regeringen fram prioriterade områden, hur mycket pengar som kommer att läggas på att bygga nya vägar och järnvägar och hur mycket pengar som kommer att satsas på att underhålla det vi redan har.

I den här debatten kommer vi inte att tala om vilka specifika vägar eller järnvägar som ska byggas. Det kommer regeringen att fatta beslut om under våren 2018, i det som kallas åtgärdsplanen.

Herr talman! Tågen ska gå i tid. Det sa vi socialdemokrater i valrörelsen 2014, och nu tar vi ett nytt stort steg i den riktningen. En av de viktig-

aste satsningarna i propositionen är att regeringen ökar järnvägsunderhållet med 47 procent och anslår 125 miljarder under de kommande tolv åren. Det är en historisk och helt nödvändig satsning.

Sverige har nämligen en sliten järnvägsanläggning som är i behov av dagligt underhåll. Genom att vi nu höjer anslagen väsentligt kommer Trafikverket att kunna jobba mer förebyggande, så att fler tåg avgår och ankommer i tid. Oavsett om man arbetspendlar, hälsar på släkt och vänner eller köper en godstransport ska man kunna lita på att tåget kommer fram i tid. Där är vi inte ännu. Tilliten till tågtransporter ska öka, och regeringen riktar ett särskilt fokus mot näringslivets godstransporter.

Vi kan tala både länge och väl om hur viktigt det är att få bort stora delar av den tunga trafiken från våra vägar. Men så länge det inte finns trovärdiga alternativ kommer vi att fortsätta se gods transporterats runt på våra Europavägar. Det är gods som mycket väl hade kunnat färdas på järnväg. Ur denna aspekt är regeringens satsning på järnvägsunderhållet nog så viktig.

Det är inte bara järnvägssystemet som behöver förstärkas. Även vägnätet behöver utvecklas och underhållas för att klara både den större trafikmängden i storstäderna och behoven på landsbygden, där vägen är ofta det enda alternativet. Därför höjer regeringen anslaget till vägunderhållet och fortsätter ge stöd till enskilda vägar.

Herr talman! Av de satsade 622,5 miljarderna kommer drygt hälften att investeras i bland annat nya vägar och järnvägar. Om vi kan samordna investeringarna i infrastruktur med investeringar i bostäder förbättrar vi möjligheterna för människor att bo och leva i hela landet och att pendla och flytta dit jobben finns.

Sverige har i dag EU:s högsta sysselsättningsgrad. På två år har 120 000 nya jobb skapats, och arbetslösheten har sjunkit. Ändå väntar över 100 000 lediga jobb på att bli tillsatta. Tillgången till rätt utbildad arbetskraft är avgörande för svensk tillväxt, för jobben och för välfärden. Då behövs robust och pålitlig infrastruktur.

Problemet med järnvägen är att den har nått sitt kapacitetstak på många sträckor. Det går inte att tränga in fler tåg på Södra stambanan, hur mycket vi än underhåller den. Vi behöver bygga nya stambanor för att möta de ökade behoven av arbetspendling och bostäder. När vi bygger dessa nya stambanor ska vi samtidigt se till att de går att trafikera med höghastighetståg.

Debatten om stambanorna präglas dock alltför mycket av ett fokus på trafik mellan våra storstäder. Den regionala trafiken kommer att spela en minst lika viktig roll som ändpunktstrafiken. Den regionala trafiken i kombination med ökad kapacitet för regionaltåg och godstrafik på de nuvarande stambanorna är viktig för Sveriges utveckling.

De nya stambanorna kommer att byggas i den takt ekonomin tillåter. Utbyggnaden kommer att ta tid och sträcka sig över flera mandatperioder. Regeringen har inte för avsikt att bygga banorna med lånade pengar, vilket Sverigeförhandlingen föreslog.

Herr talman! De senaste veckorna har vi nåtts av nya larmrapporter om att isarna kring Arktis och Antarktis minskar i rekordfart. Siffror pekar på att det under hösten har varit 20 grader varmare i Arktis än normalt. En starkt bidragande faktor är den klimatuppvärmning vi själva åstadkommit

genom våra utsläpp av växthusgaser. Det här håller inte. Klimatläget måste förbättras.

I december i fjol enades världens länder om ett nytt klimatavtal, det så kallade Parisavtalet. Den globala temperaturökningen ska hållas långt under två grader, och vi ska jobba för att den ska stanna vid en och en halv grad.

Regeringens offensiva arbete med att genomföra avtalet fortgår med full kraft. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Då krävs det minskade utsläpp från transportsektorn, som står för en tredjedel av våra totala utsläpp.

Sex av riksdagens partier har enats om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till år 2030. Det är ett mål som förpliktar.

Jag tror att alla partier i denna kammare, möjligen med undantag av Sverigedemokraterna, är medvetna om att Sverige måste ställa om till ett fossilfritt samhälle. Men det krävs mer än vackra ord och undertecknande av överenskommelser. Det krävs handling. Vi kommer att behöva att ställa om våra transportsystem. Vi kommer att behöva satsa på andra transportlösningar än de vi använder oss av i dag. Och det kommer att krävas politiskt mod för att nå resultat.

Regeringen för en offensiv politik även här. Ett exempel är stadsmiljöavtalen, där staten medfinansierar klimatsmarta satsningar i kommuner och landsting för att öka kollektivtrafiken och cyklingen – satsningar som medborgarna efterfrågar.

Ett annat exempel är Klimatklivet, där staten bidrar till att stärka lokalt och regionalt arbete för att nå en fossilfri fordonsflotta. Satsningen har till dags dato bidragit till över 5 000 nya laddpunkter för elbilar runt om i landet. Hittills har Klimatklivets åtgärder lett till en koldioxidminskning motsvarande utsläppen från över 52 000 bensindrivna bilar som åker ett varv runt jorden.

Ett tredje exempel är att vi nu tillåter längre och tyngre godståg.

Herr talman! Sverige har i dag en regering som går på offensiven för att se till att vi blir det ledande landet i den gröna omställningen, att vi ligger i framkant och utvecklar den nya tekniken. En socialdemokratiskt ledd regering kommer aldrig att vara en regering som motvilligt backar in i framtiden. Vi räds inte ny teknik. Vi fruktar den gamla.

Vi måste bli mer transportsmarta och se möjligheterna med ny teknik, med elektrifieringen och inte minst med digitaliseringen som gör att vi kan planera våra resor på ett mer klimatsmart sätt. Det är många spännande projekt och testbäddar som pågår i dag.

Infrastrukturpropositionen sträcker sig fram till år 2029. När vi är framme vid det året kommer vi antagligen att ha mer eller mindre självkörande bilar som en del i vår vardag. Det är i dag mer verklighet än science fiction.

Herr talman! Sjöfarten är det trafikslag som har den största utvecklingspotentialen. Vi fraktar i dag alltför lite gods både längs med våra kust-er och på våra inre vattenvägar.

Vi har i vårt land många duktiga rederier som trafikerar både svenska och utländska hamnar. De utför en betydande del av våra transporter, men det finns en outnyttjad potential som regeringen vill använda.

För att öka överflyttning av gods från väg till sjöfart har regeringen bland annat arbetat fram en maritim strategi som ska vara grunden i arbetet

för att skapa konkurrenskraftiga och innovativa maritima näringar i Sverige.

Just nu utreder Sjöfartsverket denna utvecklingspotential för våra inre vattenvägar och vår kustsjöfart. Man försöker identifiera eventuella hinder som kan motverka överföringen av gods från väg till sjöfart.

Men infrastruktur, herr talman, handlar givetvis om mer än bara fysiska järnvägsspår och asfaltvägar. Det handlar också om hur det går att skapa ett jämlikt och jämställt transportsystem.

Det finns skillnader mellan kvinnor och män när det gäller pendlingsmönster. Det hänger samman med hur arbetsmarknaden ser ut. Det hänger samman med ansvaret för barn. Det hänger inte minst samman med inkomstskillnader.

Det här håller dock inte Sverigedemokraterna med om. De hävdar att det är den biologiska skillnaden mellan män och kvinnor som avgör hur man väljer att transportera sig.

I det här arbetet vill jag rikta ett tack till Centerpartiets Anders Åkesson för ett gott samarbete. Centerpartisterna visar att de precis som vi vill ta ansvar för jämställdhetsfrågorna och att de precis som vi inser vikten av att vi får en infrastrukturpolitik som tar hänsyn till och kan tillgodose behoven hos hela befolkningen.

Herr talman! Regeringen har valt bort skattesänkningar och investerar i stället i vårt gemensamma samhällsbygge, där offensiva investeringar i en robust och hållbar infrastruktur har sin givna plats – 622,5 miljarder för klimatet, för jobben och för ett Sverige som håller ihop.

(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Lars Mejern Larsson, Rickard Larsson, Jasenko Omanovic, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 80 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag står förstas bakom samtliga reservationer där Moderaterna ingår men yrkar för tids vinnande bifall endast till reservationerna 1 och 14.

Sverige behöver en regering som ser vikten av alla trafikslag – hur de tillsammans och vart och ett för sig bidrar till jobb och tillväxt. Sveriges konkurrenskraft är beroende av ett transportsystem som människor och företag kan lita på.

I stället för att bygga samhällsekonomiskt olönsamma höghastighetståg för pengar som inte finns vill Moderaterna satsa på att ta hand om och bygga ut den järnväg och det vägnät vi redan har. Innan vi binder oss vid nya stora investeringar som vi inte har sett slutnotan för måste vi först och främst vårda dagens system, som alltför ofta lämnar människor frysande på perronger eller företag utan möjlighet att exportera.

I Moderaternas infrastrukturmotion har vi en ekonomisk ram som uppgår till 628,5 miljarder för den kommande nationella transportplanen, vilket är 6 miljarder mer än regeringen. Av dessa går 333,5 miljarder till utveckling, 125 miljarder till järnvägsunderhåll och 170 miljarder till vägunderhåll.

Vi satsar lika mycket som regeringen på järnvägsunderhåll och en halv miljard mer än regeringen på vägunderhåll varje år under planperioden.

Våra extra satsningar på vägsidan kommer att behövas eftersom bland annat Trafikverket varnar för att regeringens politik riskerar att försämra vägstandarden på sina håll i landet.

Herr talman! Regeringen har presenterat en infrastrukturproposition som är ovanligt tom på konkret innehåll. Dess dryga 70 sidor kan ställas mot de över 200 sidor som alliansregeringens infrastrukturpropositioner uppgick till. Framför allt är det en pappersprodukt där svar på viktiga frågor saknas. Hur ska vägstandarden bibehållas? Vad händer med flygets framtid när en flygskatt införs? Särskilt allvarligt, herr talman, är det att man saknar en seriös tidsplan och finansiering för de höghastighetståg man säger sig vilja bygga.

För att dölja bristen på svar bygger regeringen och infrastrukturminister Anna Johansson luftslott i medierna. Man talar om att höghastighetstågen ska byggas i den takt som ekonomin tillåter. Vi vet inte riktigt när eller hur.

Herr talman! Det har blivit uppenbart att den rödgröna transportpolitiken saknar brett stöd i riksdagen. Det framgår bland annat av att riksdagen riktar fem tillkännagivanden till regeringen med anledning av infrastrukturpropositionen.

Trafikutskottet är tydligt med att man vill se globala avtal för att reglera flygets klimatpåverkan hellre än en nationell flygskatt.

Vi vill att regeringen säkerställer att de regionala flygplatserna kan överleva i en tid då bland annat EU slår ned på det offentligas möjlighet att finansiera dessa flygplatser. Vi vill att de regionala flygplatserna får en tydlig plats i regeringens flygstrategi.

Vi vill också ha en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik.

Vi vill att införandet av det nya signalsystemet ERTMS sker i nära samråd med operatörerna. Man måste beakta de kostnadsökningar som det finns stor risk för. Man måste också samordna med kringliggande länder. Alldeles oavsett vad man tycker i sak om ERTMS kan man konstatera att processen lämnar mycket att önska.

Trafikutskottet säger också att upphandlingsmetoderna från bland annat Trafikverket måste förbättras så att vi kan få ut mer av den infrastruktur som vi lägger våra skattepengar på.

Herr talman! Vi är många som länge varnat för att regeringens transportpolitik urholkar svensk konkurrenskraft och effektiviteten i transportsystemet. Eftersom utgångspunkten för Socialdemokraterna är att höja skatter – det hörde vi i ett tidigare replikskifte – och Miljöpartiet gärna vill fördyra transporter i alla lägen slår slutprodukten hårt mot människor och företag som många gånger saknar alternativ i ett långt och glesbefolkat land. Det kommer i förlängningen att försvaga svensk tillväxt och försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland Europas längsta avstånd och högsta skatter.

Herr talman! I Moderaternas plan för ett starkare Sverige ingår att tillväxten ska komma alla människor till del i alla delar av landet. Sverige är större än Stockholm, och vi vill att hela landet ska kunna leva.

Trafikverkets generaldirektör varnar för att regeringens politik kommer att leda till att en viss del av vägnätet kommer att släpa efter och tappa i funktion. Främst drabbar det de lågtrafikerade vägarna på landsbygden.

Därför satsar Moderaterna en halv miljard kronor mer än regeringen per år på vägunderhåll.

Men, herr talman, vi är också tydliga med att lagd plan ligger, det vill säga att de vägprojekt som finns i den nuvarande nationella planen ska genomföras. Tyvärr har vi sett direktiv till Trafikverket som pekar på motsatsen. Förhoppningsvis har en stor medial debatt fått statsrådet och regeringen att ändra tillbaka till den gamla positionen, men från Moderaternas sida är vi tydliga med att de vägprojekt som finns i dagens nationella plan ska genomföras.

Vi har sett detta förut med Förbifart Stockholm, som man frös till en kostnad av 170 miljoner kronor för skattebetalarna, så nog finns det anledning att oroa sig. Men, herr talman, vi motsätter oss en vägfientlig politik. Vi kommer att stå upp för både vägunderhåll och beslutade vägprojekt.

Moderaterna ser också att vår järnväg har stora brister: ett sedan decennier eftersatt underhåll och bristande kapacitet. Det är trångt på spåren. Persontrafiken på bland annat Södra och Västra stambanan behöver mer kapacitet. Men också godset i till exempel Norrland behöver en mer robust järnväg att lita på för att vår export ska fungera.

Vi vill satsa på svensk järnväg, men vi säger nej till politiska prestigeprojekt på i nuläget 230 miljarder för att bygga höghastighetståg, som vi är rädda kommer att tränga ut andra viktiga investeringar. Vi har ju hört att dessa pengar ska tas från den nationella transportplanen. Det innebär per definition att annat kommer att trängas ut.

Jag vill gärna se den kalkyl som visar att det går att både rusta upp dagens system och bygga de nya stambanorna. Det är tydligt, herr talman, att det inte finns vare sig tidsplan eller seriös finansiering i infrastrukturpropositionen. Beskrivningen är nämligen kortare än en sida, så den kan alla gå in och läsa; det går ganska fort.

Herr talman! Samhällsekonomiska kalkyler borde åtminstone vara intressanta att ha i beaktande i ett sådant här sammanhang. De borde till och med vara vägledande i många fall. Trafikverkets egna beräkningar visar att höghastighetstågen leder till en samhällsförlust på 250 miljarder. Det beror delvis på att Sveriges befolkning är liten – vi kan tyvärr inte jämföra oss med Japan eller Kina, varken i dag eller i morgon eller förmodligen ens i övermorgon. Restidsvinsterna jämfört med dagens tåg- och flygförbindelser är inte stora nog för att detta ska gå ihop.

Finanspolitiska rådet, Konjunkturinstitutet, SNS och flera forskare riktar skarp kritik och säger att projektet kostar mer än det smakar. Låt oss lyssna till den expertisen! Det är möjligen modigt att satsa på stora samhällsprojekt, men det är långt modigare att våga dra i handbromsen när alla varningslampor lyser.

Herr talman! Moderaternas nej gäller dock bara höghastighetsjärnvägen. Övriga delar i Sverigeförhandlingens uppdrag om storstäder, cykel, östlig förbindelse, järnväg i norr och en ny Danmarksförbindelse bör vara kvar.

Vi vill även att Ostlänken från Järna till Linköping ska byggas, men för att minska kostnaderna bör man kunna göra en översyn och undersöka om även den sträckan kan byggas som konventionell järnväg för 250 kilometer i timmen. Samma sak bör gälla järnvägsprojektet mellan Göteborg och Borås, som också bör bli av. Dessa två sträckor finns helt eller delvis i dagens nationella plan och bör alltså fullföljas.

Moderaternas nej är alltså inte ett nej till järnvägen; det är ett ja till svensk järnväg. Men vi vill bygga ut, rusta upp och uppgradera de delar av järnvägen där behovet och samhällsnyttan av investeringar är som störst.

Herr talman! Järnvägens problem är mer än kronor och ören. För ett år sedan presenterades den största översyn av svensk järnväg som genomförts i modern tid. Utredaren Gunnar Alexandersson gav tillsammans med flera tunga företrädare för transportnäring, industri och samhälle en rad förslag till hur vi kan säkerställa en bättre tågtrafik och en bättre järnväg i framtiden.

Att regeringen sedan inte ens har valt att remittera utredningen eller återkommit till riksdagen med en beskrivning av hur man avser att agera utifrån de många slutsatserna och förslagen tycker jag faktiskt är respektlöst mot allt det arbete som har genomförts i utredningen, men också mot de företag och människor som är beroende av att järnvägen fungerar.

Herr talman! Som ett led i att se behovet av alla trafikslag ska vi komma ihåg att vi också har sjöfarten. Sjöfarten är viktig för att klara klimatomställningen men också för att avlasta väg och järnväg, där det redan i dag är trångt.

Alliansregeringens arbete kring en nationell handlingsplan för att stärka konkurrenskraften för svensk sjöfartsnäring och den maritima strategin, som togs över av den nya regeringen, behöver följas upp. Det är också viktigt att regeringens utredning om hur vi kan använda sjöfarten bättre leder till konkreta åtgärder.

Vi ser också stora behov i flera av våra större hamnar, som behöver ta emot allt större fartyg. De behoven är också viktiga att se, herr talman. Sverige, som i många delar kan liknas vid en ö, har en lång kustremsa och är fortsatt beroende av sjöfarten, som står för över 90 procent av vår export.

Herr talman! För att åtminstone så smått gå in för landning tänkte jag tala om flyget, där åsiktsskillnaderna mellan riksdag och regering kanske är störst. Moderaterna ser att flyget är ett oslagbart transportmedel när det gäller transporter över långa avstånd på kort tid. Ur ett kostnadsperspektiv är det också ett effektivt transportslag därför att det inte fordrar stora investeringar i vägar eller järnvägar.

I ljuset av att Sverige är det land i EU som har längst mellan landsändarna och är relativt glesbefolkat kommer vi att behöva flyget i framtiden. Därför motsätter sig Moderaterna en nationell flygskatt, och en majoritet i trafikutskottet säger som bekant att vi vill ha en annan ordning.

Flygskatten har endast marginella klimateffekter, har vi konstaterat här i kammaren i dag, eftersom ca 40 procent kommer att välja bilen och andra transportslag i stället. Många av flyglinjerna och därmed utsläppen flyttas bara. Andra länder har infört skatten för att sedan avskaffa den eftersom effekten på jobb och tillväxt blev så skadlig.

Herr talman! Klimatavtalet i Paris innebar ett historiskt steg i det internationella arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser. Moderaterna vill inte gå vägen via straffskatter utan vill i stället välja smarta styrmedel som möjliggör för människor och företag att hitta bättre alternativ. Vårt mål är inte att minska eller försämra möjligheten att transportera sig, utan det ska kunna göras på ett mer hållbart sätt.

Under alliansregeringen ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger, och målet om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med marginal. Vi vill bygga vidare på den framgångsrika politiken genom att öka antalet laddstolpar, införa ett bonus–malus-system och fortsätta elektrifieringen av vårt vägnät. Att för-ena mobilitet och tillväxt med minskade klimatutsläpp kommer att göra Sverige till en förebild i världen.

Avslutningsvis vill jag än en gång understryka att det är viktigt att vi härifrån kammarens och från politikens sida ser att vi behöver alla trafikslag. Det duger inte att ägna sig åt en debatt där vi ska premiera ett trafikslag och slå ned på ett annat. Det duger heller inte att fokusera på att klippa band, när vi inte har lyckats ta hand om det system vi har i dag. Här behövs ett större ansvarstagande framför politiska prestigeprojekt i framtiden. Det tycker jag att vi alla ska bära med oss.

(Applåder)

I detta anförande instämde Sten Bergheden, Erik Ottoson, Edward Riedl och Borian Åberg (alla M).

Anf. 81 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag har vid upprepade tillfällen deltagit i debatter där jag har gett en eloge till den förra regeringen – till den alliansregering som tog initiativ till Sverigebygget. Bakgrunden var, som vi hörde i Almedalen 2014, att det finns ett behov av bostadsbyggande här i landet. Vi har en ökande befolkning.

Ni skriver också i er reservation att det finns en akut bostadsbrist. Det var ett av motiven till att Fredrik Reinfeldt presenterade initiativet Sverigebygget: hur vi med en ny järnväg, nya stambanor, skulle kunna attrahera regional utveckling och bostadsbyggande.

Det finns fler motiv för att bygga nya stambanor, och det är själva cloun i denna proposition, som vi har stöd för här i kammaren. Ett är att tågen ska gå i tid. Jag tror inte att folk i allmänhet känner igen sig i beskrivningen att problemen med järnvägen är lösta.

Självklart behöver vi nya stambanor för att tåg med så olika hastigheter ska komma i tid. Det är omöjligt på befintlig järnväg att få godståg, höghastighetståg och regionala snabbtåg att samsas. Man kan ju inte köra om på järnvägen, och då behöver man nya stambanor för att tåg med olika hastighet ska gå i tid.

Min fråga till Jessica Rosencrantz är därför: Hur kan det komma sig att ni helt har lämnat den bedömning den förra regeringen gjorde, att nya stambanor behövs för att tågen ska fungera och för att bostadsbyggandet och den regionala utvecklingen ska få kraft?

Anf. 82 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Jag håller med om att det finns en akut bostadsbrist. Det vore väl lämpligt om bostadsministern kunde presentera några förslag på det området. Att bygga infrastruktur för 230 miljarder tycker jag dock inte ska vara den främsta bostadspolitiska lösningen.

Politiken bör ta till sig nya fakta när vi får dem på bordet. Det har hänt en hel del sedan Sverigebygget lanserades. Nu ser vi att notan uppgår till 230 miljarder kronor, och det slutar inte där. Vi ska inte ens nämna allt

som inte ingår – stationer, anslutningar och bara det faktum att de flesta infrastrukturprojekt brukar bli dyrare än planerat. Vi har också från Trafikverket sett en samhällsförlust på 250 miljarder från detta projekt. Då är jag villig att lyssna in.

Jag är också väldigt tydlig med att svensk järnväg behöver förstärkas och byggas ut. Det innebär dock inte att vi här i kammaren behöver säga ja till osäkra kalkyler om minst 230 miljarder. Det innebär inte att man behöver använda en teknik som är dubbelt så dyr som vanlig järnväg. För sträckan Göteborg–Borås handlar det om 33 miljarder för sex mil järnväg. Ni kan själva räkna ut att det har hänt en del sedan vi brukade säga att en mil järnväg kostade en miljard.

Det är alltså en väldigt dyr investering. Den lämpar sig ärligt talat mer för länder som har fler människor än vad Sverige har. Några av oss i utskottet roade oss med att besöka Japan. Vi kunde konstatera att inte ens Stockholm skulle få ett stopp med deras Shinkansen, för vi är för små.

Allt detta åsido vill vi investera i svensk järnväg, men låt oss göra det klokt och ansvarsfullt! Regeringen kan inte ens presentera en finansiering eller tidsplan för det ni säger er vilja bygga. Det är ingen vare sig i eller utanför den här kammaren som vet vad det exakt är som regeringen vill eller när det ska göras. Vi kan inte ge en check in blanco där.

Anf. 83 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Regeringen säger att man tar ansvar för framtiden. Man kommer att bygga ut de nya stambanorna i den takt som ekonomin medger.

Jag vill konstatera att Moderaterna nöjer sig med att lappa och laga i det befintliga systemet. Man använder 1900-talets infrastruktur. Det må vara er nya partiidentitet – jag är inte så fördjupad i era interna diskussioner – men jag beklagar att den strömning som den tidigare alliansregeringen stod för inte tycks finnas längre. Det initiativ ni tog med Sverigeförhandlingen var väldigt framsynt. Man höll förhandlingar i regioner och kommuner och kom överens. Med den nya järnvägen kan vi också få nya bostäder byggda. Det är ett sätt där staten använder sina bästa avsikter för att samarbeta med kommuner på ett ödmjukt sätt.

Jag undrar hur mycket du lyssnar på transportekonomerna, Jessica Rosencrantz. Jag är ofta i debatter med dem. Hade jag lyssnat på dem hade Citytunneln i Malmö inte funnits, och vi hade inte kunnat inviga Citybanan nästa år. De säger att det klimatmässigt effektivaste är att höja koldioxidskatten för att strypa bil- och flygtrafik. Vi vill ta initiativ till skatter, men kanske inte på den nivån, så att det blir det enda klimatstyrmedlet. Jag undrar om Jessica Rosencrantz någonsin har varit i diskussion med dessa ekonomer och om Moderaterna som parti är beredda att använda styrmedel på flyg och bil som sin enda åtgärd för att nå klimatmålet.

Anf. 84 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! I debatten tidigare i dag har det med all önskvärd tydlighet framkommit att det Miljöpartiet och Karin Svensson Smith vill lägga pengar på är järnväg och inget annat. Vi ser att det svenska transportsystemet är lite mer komplext än så och att behoven är många, både när det gäller järnvägen och vårt vägnät. Därför måste man prioritera klokt.

Jag vet inte om jag är beredd att hålla med Karin Svensson Smith om att höghastighetstågstekniken är den senaste möjliga. Jag vet inte ens när

ni vill ha höghastighetsjärnvägarna klara. Men om man ponerar att ni vill ha dem klara 2040 eller 2050 – det skulle ju inte bli 2035, sa ni, utan senare – ligger vi 100 år efter många andra länder som har infört denna teknik. Jag skulle vilja spekulera om vad vi har för andra alternativ om 20–30 år. Det är farligt att låsa sig fast i en teknik för 230 miljarder med en obestämd tidsplan.

Vad vill vi då göra? Jo, jag sa att vi vill förstärka svensk järnväg. Vi vill fortsätta alliansregeringens omsvängning i transportpolitiken. Efter decennier av att politiska partier och regeringar inte tog ansvar fördubblade alliansregeringen underhållet till järnvägen. Det vill vi fortsätta satsa på.

Vi vill bygga ny kapacitet. I nuvarande nationell plan påbörjas Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås. De sträckningarna vill vi fullfölja. Det finns många behov av dubbelspår i vårt land och på sina håll fyrspår. Det finns säkert nya sträckningar som vi kan diskutera därefter. Men att ge en check in blanco här i dag och säga att vi ställer upp på ett system för minst 230 miljarder med en teknik som lämpar sig för länder som är mer tätbefolkade kan jag inte göra.

Jag kan dock lova dig, Karin Svensson Smith, och framför allt svenska folket att Moderaterna kommer att fortsätta satsa på svensk järnväg och på det svenska vägnätet. Vi kommer att se att det svenska transportsystemet är en helhet, och vi kommer inte att acceptera att det blir eftersatt igen.

Anf. 85 PER KLARBERG (SD):

Herr talman! Det är glädjande att riksdagen nu kommer att ställa sig bakom Sverigedemokraternas båda motioner angående nationell järnvägsstrategi och rikta ett tillkännagivande till regeringen om detta.

Om Trelleborgs hamn skulle lägga ned sin verksamhet skulle det vara oerhört sårbart för Sverige. Vi har för inte så länge sedan sätt hur järnvägs-trafiken genom Danmark havererade. Då stod Trelleborgs hamn som garant för svensk export och import på järnväg.

Infrastrukturpropositionens kapitel 6.3.3 har rubriken Nya stambanor för höghastighetståg. Det är förmodligen den största investeringen någonsin i Sverige, och den nämns på en halv sida i propositionen. Trafikverket har vacklat i sin kostnadsberäkning. När allianspartierna presenterade sitt Sverigebygge låg prislappen för höghastighetsjärnväg på 170 miljarder kronor. Året därpå flög det helt plötsligt upp till, enligt Trafikverkets beräkning, 320 miljarder kronor. Då fick Trafikverket påbackning av Näringsdepartementet och gjorde en ny beräkning, så nu har man hamnat på 230 miljarder kronor.

Kan man över huvud taget lita på Trafikverkets beräkningar? Vi har Hallandsåstunneln i ganska färskt minne. Den skulle kosta 1 miljard kronor, och var slutade den notan? Den slutade på över 10 miljarder kronor.

Ostlänken, som så sent som förra året beräknades till 35 miljarder kronor, ökade i våras helt plötsligt till 52 miljarder kronor. I somras blev prognosen för Ostlänken i princip fördubblad från den ursprungliga och ligger nu på nästan 70 miljarder kronor.

Infrastrukturministern skriver i propositionen att utbyggnaden ska ske i den takt som ekonomin tillåter. Om nu bygget av höghastighetsjärnväg enligt Trafikverket är beräknat till 230 miljarder kronor, och enbart Ostlänken slukar 70 miljarder av dessa – det vill säga att 15 mil järnväg skulle

sluka över 30 procent av den beräknade kostanden för hela höghastighetsjärnvägen – behöver man inte vara raketforskare för att inse att Trafikverkets kalkyler inte håller och att Trafikverket omgående bör entledigas från allt som heter järnvägsbyggnation i Sverige.

Man kan jämföra internationellt med Kina, Japan, Indien och USA. Där bestämmer man när man bygger höghastighetsjärnväg att man ska bygga direkt från A till B. Man bygger inte lapptäcke. Kineserna byggde järnväg mellan Peking och Shanghai, 120 mil, på fem år. I Sverige behöver Trafikverket tio år för att bygga 15 mil järnväg, det vill säga Ostlänken.

Herr talman! En eventuell svensk höghastighetsjärnväg beräknas stå färdig om 20–25 år. Den kommer förmodligen att vara omodern den dag den invigs. Det finns många spännande projekt som är på gång – vi pratar om maglev och eventuellt hyperloop. Om 25 år är risken stor att en svensk höghastighetsjärnväg är omodern vid invigningen.

Herr talman! För det första kan man inte lita på Trafikverkets beräkningar. För det andra bygger man inte höghastighetsjärnväg som ett lapptäcke. Hur gör man då den dag lapptäcket ska sys ihop? Låt oss säga att trafiken på Ostlänken börjar gå 2028. Vi kan säga att den trafikeras med regionaltåg en gång i kvarten. Om sedan höghastighetstågen ska komma tidigast 2040 undrar jag: Ska de då tränga undan dessa regionaltåg?

Sverigedemokraterna är inte beredda att spela rysk roulett med skattebetalarnas pengar, framför allt inte när vi har ett så inkompetent verk som räknar på bygget. I mars 2016 tog därför Sverigedemokraterna som enda parti tydlig ställning mot höghastighetsjärnväg. Det är dessutom ett renodlat storstadsprojekt på bekostnad av nödvändiga investeringar i övriga Sverige.

Herr talman! Jag vill med anledning av detta yrka bifall till vår reservation 24.

Tanken är att ERTMS, European Rail Traffic Management System, ska ersätta det väl fungerande ATC-systemet. Tanken med ett europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik – just det: underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. ERTMS är infört på pilotbanorna Ådalsbanan, Botniabanan, Haparandabanan samt Västerdalsbanan. Nästa experimentbana är Malmbanan.

Hur var det nu? Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Var finns den gränsöverskridande järnvägstrafiken i Norrland? Vad har norrlänningarna gjort för ont?

Jag kan titta på min egen region: Skåne. De enda tåg som passerar över gränsen är de danska EG-loken, godsloken samt Öresundstågen. De är redan utrustade med dubbla system och är inte i behov av ERTMS.

Vi kan för svenskt vidkommande leka med tanken att ett europeiskt signalsystem skulle underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Är då Green Cargo till exempel intresserat av att ha sina godslok snurrande nere i Italien? Nej, det är man naturligtvis inte. Det fungerar inte rent praktiskt heller. Vi kan experimentera med tanken, som den ser ut på skrivbordet hos byråkraterna i EU, att ett och samma tåg ska kunna gå hela vägen från Norrland ned till Italien. Då krävs det lokförarutbildning. Varje lokförare måste ha en unik utbildning för varje specifikt lok. Ska tyskarna få utbildning om Rc-loken? Ska italienarna få utbildning om Rc-loken? Ska svenska lokförare bli utbildade om italienska lok? Vad händer den dagen

ett svenskt lok går sönder i Österrike eller Italien och den tekniska driftledningen finns i Stockholm? Ska den italienska lokföraren, 60 år gammal, som inte begriper ett ord engelska ringa till Stockholm och få teknisk rådgivning? Nej.

Green Cargo har utrustat 33 lok med ERTMS till ingen nytta, för det har kommit en ny version av ERTMS och ytterligare en ny version av ERTMS. Varje uppgradering kostar 330 000 kronor per lok. Skulle Green Cargo upprusta sina lok i dag skulle det alltså kosta 11 miljoner kronor.

Jag kan göra en pedagogisk jämförelse, herr talman. Jag har här en Iphone. Det händer rätt ofta att Apple släpper nya versioner av programvaran iOS. Det är 8.0, 8.1 och 8.2. Nu är man väl uppe i 10.1, om jag minns rätt. Hur skulle vi användare reagera om det varje gång Apple släpper en ny utgåva av iOS skulle kosta 500 kronor att få telefonen att fungera igen?

Det som inte nämns vad gäller ERTMS är att detta innebär att alla ställverk måste bytas ut. Som vanligt är det alltid en sammanblandning i problembilden. Baliserna och ATC-systemet är det minsta problemet – det ett närmast obefintligt problem. Det stora problemet är ställverken i landet, ställverken av modell 59 och så vidare. Hade jag varit ansvarig för utbyggnaden hade det naturliga varit att först byta ut ställverken från mekaniska till datoriserade och att sedan satsa på ERTMS. Man skulle alltså göra en paus i införandet av ERTMS, helt i enlighet med vår reservation.

Ett normalt ställverk, herr talman, kostar 35 miljoner kronor. Järnvägsexpertis uppskattar att 75 procent av ställverken måste bytas ut vid ett införande av ERTMS. Det är ungefär 800 ställverk som ska bytas ut till en kostnad av 35 miljoner kronor, totalt 28 miljarder kronor.

För att man ska kunna installera ERTMS är det en förutsättning att ställverken byts ut till datorställverk. ERTMS ska, som jag säger, kosta 35 miljarder kronor. Då kommer staten helt plötsligt att få en tilläggsfaktura på 28 miljarder kronor för ställverken som måste bytas ut med tanke på ERTMS. När tänkte infrastrukturministern informera oss om detta?

Många branschföreträdare har skrivit mängder av debattartiklar där de uppmanar till besinning i fråga om införandet av ERTMS. Endast en debattartikel har varit positiv till ERTMS. Det var en debattartikel i Ny Teknik med rubriken: Sverige behöver effektivare signalsystem. Som av en slump eller ej publicerades den debattartikeln samma dag som vi hade beredning två av infrastrukturpropositionen.

Debattartikeln innehåller en hel del klyschor. Det står att ERTMS gör att vi i framtiden kan åka över gränserna utan att byta tåg. Det kan vi redan i dag, herr talman.

Man säger att tågen är i rätt tid på ERTMS-banorna i Sverige. Ja, det är väl inte så konstigt, eftersom det inte körs några godståg. Det körs ett slags tåg på ERTMS-banorna, och de tågen håller samma hastighet.

Man säger: Tågen är kontinuerligt uppkopplade via radio mot marksystemet och är därför mindre sårbara för störningar. Om det sker ett signalfel i dag med ATC-systemet stannar tåget vid stoppsignal. Lokföraren ringer sig förbi signalen. Det medför en tågförsening på kanske fem minuter. Upphör ERTMS att fungera står all tågtrafik stilla.

Man påstår även att ATC-systemet skulle vara gammalt. Det är inte gammalt. Det var längesedan det installerades, men det är fullt modernt än i dag, herr talman.

Jag har många gånger undrat varifrån Trafikverket och infrastrukturministern har fått sina påståenden, som är precis likadana som i denna debattartikel. Nu har jag svaret. Det är en företrädare för Bombardier som har skrivit debattartikeln. Och det är från Bombardier som Trafikverket har fått sina uppgifter. Sedan har Trafikverket kommit med en massa felaktiga påståenden när det gäller infrastrukturen. Om man gör lite efterforskningar och går in på Bombardiens internationella hemsida finner man en mycket intressant sak. Det är ingen mindre än just Bombardier som tillverkar och levererar ERTMS.

Det är solklart att Bombardier vill skrota vårt fungerande ATC-system till förmån för ERTMS. Bombardier vill tjäna pengar, och om Sverige ligger långt framme kan Sverige ta utvecklingskostnaderna för uppgraderingen. Detta har redan nu fått till följd att Green Cargo har 33 ERTMS-utrustade lok som de inte har någon användning för.

Sverigedemokraterna är liksom Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna inte negativa till införandet av ERTMS. Men vi säger: Ha is i magen! Pausa införandet till dess att ERTMS är ett tillförlitligt system! Låt andra länder installera ERTMS! Låt andra länder ta barnsjukdomarna! Men låt inte svensk järnväg vara lekstuga åt Trafikverket! Och låt inte svensk järnväg vara experimentverkstad åt Bombardier på svenska skattebetalares bekostnad!

Herr talman! Jag vill med anledning av detta även yrka bifall till vår gemensamma reservation nr 19. Jag ställer mig bakom samtliga våra reservationer. Men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservationerna 19 och 24.

Anf. 86 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Sverige är EU:s till ytan tredje största land. Vi är perifert placerade i Europa och det land som har längst avstånd mellan ändarna. För att bibehålla vår konkurrenskraft, industriellt och på andra områden, krävs en väl fungerande transportinfrastruktur. Detta är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa och för att det enkelt ska gå att pendla till arbete, utbildning eller möten.

En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det självklart avgörande att vi vårdar den infrastruktur som vi har, samtidigt som vi gör nya satsningar för att stärka blodomloppet.

Med Centerpartiets politik och planeringsriktlinjer hade fler breda och angelägna satsningar på infrastruktur i hela landet kunnat genomföras. Som ett exempel på ett sådant projekt kan nämnas Centerpartiets tydliga målsättning om en fortsatt utbyggd Norrbotniabana. Detta gäller inte enbart byggandet av den korta etapp som regeringen just har föreslagit.

En centerpartistisk politik hade medfört att behoven av investeringar i svensk transportinfrastruktur hade mötts på ett betydligt mer offensivt sätt än vad som ges uttryck för i denna proposition.

På flera punkter har en majoritet i trafikutskottet utvecklat infrastrukturpropositionen i en ny och mycket bättre riktning. Utskottet föreslår inte mindre än fem tillkännagivanden till regeringen.

För det första: Regeringen ska verka för globala lösningar, där sjöfart och luftfart kan bära sina klimatkostnader. I realiteten är detta en väldigt tydlig signal att inte gå vidare med den nyligen presenterade flygskatten.

För det andra: Vid införandet av det EU-gemensamma signalsystemet för tåg, ERTMS, vars utformning beskrevs rätt väl i föregående anförande, ska regeringen verka för att detta ska ske samordnat med Sveriges grannländer och i mycket nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

För det tredje: Regeringen ska värna de 36 regionala flygplatserna i sin aviserade flygstrategi.

För det fjärde: Regeringen ska se till att Trafikverket, inför beslut om investeringar och upphandlingar av väg och järnväg, gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Detta är helt i enlighet med vad som föreslagits i Gunnar Alexanderssons mycket omfattande utredning om den svenska järnvägen. Denna utredning har samarbetsregeringen dessvärre inte ens sânt på remiss.

För det femte: Regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet.

Herr talman! Med dessa fem tillkännagivanden, och en respektfull hantering av dem från regeringens sida, tror jag att vi förbättrar infrastrukturpolitiken de kommande åren.

Centerpartiet och Alliansen anser att regeringens transportpolitik i övrigt urholkar svensk konkurrenskraft och slår mot både jobb och tillväxt. Samarbetsregeringens utgångspunkt är lite avig och innebär att man ska höja skatter och fördyra för transporter. Detta slår direkt mot människor och företag och försvårar dessutom omställningen till ett fossilfritt transportsystem. Var och en kan inse att detta kommer att försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland de längsta avstånden i Europa.

I infrastrukturpropositionen anslår regeringen 164 miljarder kronor till vägunderhåll. Detta är väldigt mycket pengar, men det är likväl inte en tillräcklig nivå. Regeringens egen expertmyndighet, Trafikverket, bekräftar att denna nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. De delar som främst påverkas är de som ingår i det lågtrafikerade landsbygdsnätverket. Detta innebär att bristen på underhåll av vägarna kommer att slå hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen är det enda alternativet att transportera sig med.

Med den politik som regeringen har presenterat i denna proposition riskerar vi alltså att få en undermålig järnväg om tolv år och en situation där 80 procent av vägnätet är sämre än i dag.

Detta duger givetvis inte. Centerpartiet bedömer att det är möjligt att frigöra 15–19 miljarder kronor för underhåll genom att säga nej till regeringens stadsmiljöavtal och genom att pausa införandet av ERTMS och i stället öka satsningen på drift och underhåll. Dessa pengar bör användas till en högre underhållsnivå för vägarna tidigare i planperioden än vad regeringen avser samt för att ytterligare satsa på eftersatt underhåll av det lågtrafikerade järnvägsnätet.

Centerpartiet välkomnar regeringens skrivning om vikten av att fortsätta att satsa på bärighet och tjälsäkring i det enskilda vägnätet, som är landets största sammanhängande vägsystem. Men jag vill understryka vikten av att prioritetsgraden, totalt sett, för de enskilda vägarna höjs och att rätt förutsättningar ges för att både upprätthålla och utveckla dessa vägar.

Herr talman! Jag vill säga något om Sverigebygget, eller Sverigeförhandlingen. Detta handlar om en modern grön infrastruktur som knyter

samman Sverige och som Centerpartiet därför i grunden har en positiv inställning till. I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, vare sig i norra eller södra Sverige. Vi i Centerpartiet är övertygade om att det krävs kraftfulla satsningar på nyinvesteringar i räls, på tillgänglighet i transportinfrastrukturen och på drift och underhåll av befintlig infrastruktur i hela landet. Detta är en väldigt stor utmaning att reda ut.

Mot bakgrund av detta tog Centerpartiet och alliansregeringen initiativ till Sverigebygget, som efter valet bytte namn till Sverigeförhandlingen. Centerpartiet har alltså en positiv grundinställning till denna nya satsning, som rimligen leder till ökad rörlighet. Vi bedömer att projektet med höghastighetsbanor bär på en stor potential. Men vi i Centerpartiet är samtidigt måna om en hållbar finansiering och att Trafikverket förmås att vidmakthålla en högre grad av kostnads kontroll i det här projektet.

Finansieringen måste ske på ett ansvarsfullt sätt och får inte på något vis äventyra andra viktiga nyinvesteringar, reinvesteringar eller underhåll av befintlig transportinfrastruktur. Det är inte läge att föda in en gökunge i den svenska transportpolitiken.

Centerpartiets hållning är att projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela landet. En satsning på höghastighetståg måste även inkludera att höghastighetsbanor och dess stationer länkas till och förstärker kapaciteten i befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten, robustheten och den ökade kapaciteten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Bekymret med denna proposition är att den inte innehåller särskilt mycket konkret att förhålla sig till i fråga om höghastighetståg utöver en välvillig inställning. Centerpartiet delar denna välvilliga inställning, men det återstår väldigt mycket att förhålla sig till och att besluta om.

Herr talman! I Sverige har ny transportinfrastruktur i all huvudsak alltid finansierats via statliga anslag. Men olika former av medfinansiering är också en viktig och möjlig finansieringskälla. I många andra länder, till exempel Norge, Storbritannien och Australien, är erfarenheten av samverkan mellan det offentliga och det privata i utbyggnad och drift av transportinfrastruktur mycket större än i Sverige.

För att på allvar kunna jämföra och utvärdera om exempelvis produktiviteten kan öka och om livscykelkostnaderna för investeringar kan sänkas med alternativa finansieringslösningar i vårt eget system menar vi att det behövs större erfarenhet. Vi anser därför att Trafikverket som myndighet bör få i uppgift av staten att peka ut ett antal transportinfrastrukturprojekt som skulle kunna lämpa sig för alternativa finansieringsformer.

Herr talman! Sist, men inte på något vis minst, vill jag ta upp jämställdhetsperspektivet i denna transportdebatt.

I motioner med anledning av infrastrukturministerns proposition har Centerpartiet lyft fram frågan om hur vårt transportsystem ska tillgodose såväl kvinnors som mäns behov på ett likvärdigt sätt. Jag anser att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar för exempelvis arbetspendling, utbildningspendling eller förskolehämtning.

Jag kan konstatera att i dag reser kvinnor respektive män på olika sätt och värderar sådant som säkerhet och miljö olika när det gäller trafiken.

Jag vill framhålla att för att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och

beslut om sådant som berör transportsystemet. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet på en ny transportinfrastruktur är av stor vikt om målen om ett jämställt transportsystem någonsin ska kunna nås.

Centerpartiet anser att kvinnor och män måste ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett exempel är att i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen av transportsystemet se till att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor.

Vidare vill jag framhålla att kvinnor ofta har en starkare preferens för trygga trafikmiljöer. Detta anser jag bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn och i anslutning till transportinfrastruktur.

Detta var något som jag framförde, herr talman, i motionsform och i utskottets behandling av frågan om ett jämställt och tillgängligt transportsystem, och jag har fått stöd för dessa viktiga frågor. De ingår numera som en del av betänkandetexten. Ja, så kan det också fungera i politiken när den är som bäst, att vi lyssnar på och tar intryck av varandra.

Herr talman! Centerpartiet ställer sig bakom de reservationer som Centerpartiet är inblandat i, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservationerna 1 och 16.

Anf. 87 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag gläds åt att vi har kunnat enas med Centern i många frågor när det gäller den övergripande inriktningen på den nya stambanan för höghastighetståg och att skriva mer om jämställdhet i vårt betänkande. Men eftersom jag varit med en gång om att införa det här jämställdhetsmålet i trafikpolitiken skulle jag vilja ha lite närmare utvecklat av Anders Åkesson hur man bättre ska beakta det som skiljer män och kvinnor åt när det gäller inställningen till transporter, för om kvinnor ska vara mer delaktiga i utformningen av transportsystemet gäller det också avgiftssystemen.

Det som skiljer oss åt, förutom tryggheten som jag tycker att vi har skrivit ganska bra om i utskottsbetänkandet, är inställningen när det finns konflikter mellan å ena sidan tillgänglighet till transporter och å andra sidan ansvar för miljö, framtid och klimat. Kvinnor är i allmänhet rätt så mycket mer positiva till att använda skatter och avgifter för att på det viset göra framtiden mer beboelig för barn och barnbarn.

Jag undrar hur det som jag tycker väldigt lovvärda intresset för jämställdhet hos Centerpartiet går ihop med er inställning till slitageskatt, flygskatt och andra avgifter på klimatskadliga transporter.

Anf. 88 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack, Karin Svensson Smith, för frågan!

Min och Centerpartiets hållning är att kvinnor måste ges lika stort inflytande som män över planering, tillkomst, förvaltning och nyttjande av transportinfrastrukturen. Det är en god början.

Sedan, herr talman, är min erfarenhet av kvinnor att de generellt sett är mycket kloka och liksom Centerpartiet säkert kommer till slutsatsen att en flygskatt, som har närmast noll nettoeffekt på klimatet, bara är ett sätt att

hämta pengar ur folks fickor utan att uppnå någon miljöeffekt. En kilometerskatt, vägslitageavgift för tunga transporter på landsväg, har ingenting med miljö att göra och ingenting med ordning och reda att göra, utan det är snarare ett sätt att hitta en statsfinansiell förstärkning. Avstånd går ju liksom inte att förhålla sig till på något annat vis än att resa igenom dem.

Jag är inte särskilt bekymrad över, och tror heller inte, herr talman, att kvinnor skulle ha en annorlunda syn på irrationella skatter på avstånd än den som Centerpartiet har redovisat. Däremot är det väldigt viktigt att kvinnor ges ett mycket större inflytande i transportpolitiken än vad de har i dag.

Anf. 89 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Det här påståendet har faktiskt undersökts. Annika Carlsson-Kanyama och ett antal andra forskare har undersökt vilken attityd kvinnor respektive män har till bensinskatt, till flygskatt och till andra skatter på transporter som har någon sorts klimat- och miljörelevans. Och det är så att kvinnor i större utsträckning än män, genomsnittligt sett, bejakar att även ekonomiska styrmedel används för att anpassa transporterna till de naturlagar vi har. Vi lär ju inte kunna ändra naturlagarna, vare sig riksdagen eller generalförsamlingen, och då är det fler kvinnor än män som är beredda till de avgiftshöjningar som behövs för att såväl flyg- som vägtrafik ska klara klimatmålen.

Jag har en annan fråga till Anders Åkesson. Tidigare hade ni en viss inriktning på städer, den så kallade Stureplanscentern. Jag är lite nyfiken på om ni helt har lämnat det spåret. Stadsmiljöavtal syftar ju till att städer som har särskilda problem ska kunna få medfinansiering från staten om de vill satsa lite extra för att kollektivtrafik och cykel ska kunna användas för medborgarnas bästa. Hur kan det då komma sig att Centerpartiet säger nej till både detta och till, vilket jag tycker är ännu mer förbryllande, de särskilda satsningarna på kollektivtrafik i glesbygd som regeringen har i sitt anslag? Det har jag inte riktigt förstått när jag har försökt analysera ert ställningstagande.

Anf. 90 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag tror att kvinnor är förnuftiga, liksom män, och bejakar ekonomiska styrmedel med en reell påverkan på det man säger sig vilja påverka, styrmedel för ett trafikslag som man kan förhålla sig till som konsument. Men att konstruera styrmedel som enbart straffar dem som har ett avstånd i sitt personliga resande eller sin produktion, vilket åsidosätter stora delar av landets möjligheter att delta i landets utveckling och landets produktion, tror jag att varken kvinnor eller män finner särskilt klokt eller smart.

Det är intressant att miljöpartisten Karin Svensson Smith nämner Stureplanscentern. Centerpartiet har ju stöd både i stora städer och på landsbygden. Det innebär att vi inte har någonting emot att vårt parti intar strukturer även i storstaden. Men vi har som parti reagerat väldigt starkt på att den här regeringen, till skillnad från alliansregeringen, på nytt engagerat sig i lokala stadsmiljöprojekt med statliga pengar. Den förra regeringen renodlade mycket strikt vad som var statens engagemang och vad som var Lunds kommuns engagemang i till exempel spårvagnar.

Herr talman! Om Lunds kommun anser att spårvagnar är ett förträffligt transportmedel i Lund ska det självklart inte finnas något hinder för att satsa på det, men det ska vara ett kommunalt beslut. Statsfinansiella medel ska inte skickas kors och tvärs i landet i någon form av skönhetstävling på primärkommunala premisser. Det duger inte!

Den så kallade glesbygdssatsningen, som vi också strukit, hade inte med mycket med glesbygd att göra. Den handlade förvisso väldigt mycket om järnvägsräls och växlar i Hästveda, men som del av stambanestrukturen hade den ingenting med glesbygd att göra.

Anf. 91 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Det finns många konstruktiva delar med i den infrastrukturplan som Vänsterpartiet har förhandlat fram tillsammans med regeringen. Inte minst, och till skillnad från tidigare, sker det en förskjutning mot att underhålla den infrastruktur vi har, och det görs en stor satsning på järnvägsunderhållet. Visserligen är det inte fullt tillräckligt för att nå det finmaskiga järnvägsnätet, men det är ändå ett rejält tillskott för att se till att järnvägen håller den nivå som den behöver.

Det är också positivt att det tillkommer tydlig och transparent planering av underhållet i form av underhållsplaner, vilket efterfrågas av många som är insatta i hur man kan arbeta bättre med att styra upp järnvägsunderhållet.

Vi i Vänsterpartiet är glada över att vi lyckades få igenom en ökning av järnvägsunderhållet med 10 miljarder och att vi fick in skrivningar om ökad målstyrning mot klimatmålen i stället för bara prognosstyrning.

Tillvägagångssättet att arbeta mot målstyrning stöds av IVL, KTH och utredningen om en fossilfri fordonsflotta. Det är alltså många experter som säger att vi behöver sätta upp mål för hur vi når klimatmålen och sedan planera infrastrukturen efter det. Annars kommer vi aldrig att klara det. Teknikutvecklingen räcker inte, enligt forskarna. Så det är detta tillvägagångssätt vi behöver arbeta efter. Regeringen har närmast sig ett sådant tänkesätt, vilket vi är glada för.

Precis jag sa i mitt förra anförande och som flera hänvisade till i den tidigare debatten är temperaturen i Arktis 20 grader varmare än normalt. Enligt vissa forskare är det eventuellt ett tecken på att klimatsystemet rör sig i en farlig riktning. Vi vet inte än, men det kan vara så, vilket är farligt.

Vi måste dra i nödbromsen. Mer än tidigare står vi i det läget. Klimatsystemet reagerade fortare än vad experterna trodde.

Vi måste därför kraftfullt satsa på gång, cykel och kollektivtrafik för att ställa om i denna allra svåraste sektor att ställa om i, transportsektorn.

Då gäller det att samhällsplanera rätt och använda effektiva styrmedel såsom stadsmiljöavtal. Vi ger pengar, ledning och hjälp till städer så att de kan minska behovet av bil och öka tillgängligheten till bra transportslag såsom kollektivtrafik, cykel och gång.

Det gäller att inte fastna i bilvägsträsket. Forskningen talar om inducerad trafik. Bygger man fler bilvägar blir det fler bilar på dem. När utskottet var i Kina såg vi exempel på det. Ena dagen satt vi flera timmar i en inhyrd buss på grund av trafikstockning. Nästa dag svischade vi fram i tid när vi tåg spårvägen. Det var så tydligt vilket transportmedel som är det effektivaste och smartaste i en stad med mycket människor.

Att planera en stad som fylls av bilköer är inte en smart planering. Trafikstockning är ett fenomen som uppstår när man bygger bilvägar, till och

med när man bygger bilvägar i flera våningar. Ju mer bilvägar, desto fler bilar. Just därför är till exempel stadsmiljöavtalet viktigt.

Det är lite underligt att Alliansen säger nej till nästan alla klimatstyrmedel. Det gäller flygskatt, kilometerskatt och stadsmiljöavtal, alltså både morötterna och piskorna. Det blir ytterst lite kvar, bara några små laddstolpar. Det kommer inte att leda oss ända fram. Läget är akut och allvarligt. Vi behöver ta i rejält. Vi har inte tid att smådutta.

Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation, nr 30, om att utreda samhällsnyttan med Arlandabanan. Det ska göras en analys av samhällsnyttan i jämförelse med motsvarande trafikprojekt. Vi saknar denna information, och det är viktigt att ha koll på den när vi diskuterar andra OPS-projekt eftersom vi ser hur höga priser det har blivit på denna bana. Det är fullkomligt orimligt hur dyrt det har blivit att resa till Arlanda med kollektivtrafik. Detta behöver man titta närmare på för att se till att inte liknande lösningar görs i andra infrastruktursatsningar.

Det har varit många diskussioner om införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Systemet har blivit dyrt för många tågoperatörer, och det har varit stora problem på de första sträckorna som ERTMS har införts på. Vänsterpartiet har drivit på för att vi ska invänta grannländerna och tekniken så att det blir ett mer robust system.

Nu kommer ERTMS att införas, men det kommer att göras samordnat med Sveriges grannländer, i nära samråd med branschaktörerna och med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

Det är viktigt att bevaka att systemet kommer att fungera och att systemet inte fördyras. Det kommer eventuellt att behövas ökade stödresurser till mindre tågoperatörer för att de ska ha råd med detta system. Vänsterpartiet vill att man tittar närmare på det framöver så att aktörer inte slås ut.

Det är också viktigt att se till att företaget som producerar tekniken inte gör onödiga uppdateringar som fördyrar för tågoperatörerna och att om det görs uppdateringar ska det gå att köra på äldre versioner.

Om vi inte inför ERTMS när vi uppdaterar signalsystemet är problemet enligt infrastrukturministern att vi skulle förlora 6 miljarder på att först bygga ut det gamla ATC-systemet och sedan tvingas införa ERTMS. Det är pengar som kan användas till underhåll, så därför är det klokt att införa ERTMS men med försiktighet och balans och med krav på företagen som tar fram tekniken.

Vad gäller höghastighetsbanorna ska det säkerställas att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg sker på ett kostnadseffektivt sätt och att utbyggnaden sker i den takt som ekonomin tillåter. Det är också inskrivet i infrastrukturplanen att det inte ska tränga ut övriga nödvändiga satsningar på järnvägen i hela landet, till exempel Norrbotniabanan och regional tågtrafik, som är den viktigaste tågtrafiken om vi ska nå klimatmålen, enligt exempelvis utredningen om en fossilfri fordonsflotta.

Det är viktigt att vi får en infrastruktur som når klimatmålen på riktigt och att vi stärker infrastrukturen i hela landet för att bygga ett jämlikt samhälle. För att leva upp till att styra mot och klara klimatmålen är det särskilt viktigt att själva åtgärdsplaneringen stärker en hållbar samhällsutbyggnad och att vi prioriterar järnväg och inte lika mycket väg som tidigare. Då följer vi FFF-utredningen, FN:s klimatpanel och en lång rad andra klimatforskare som påpekar att samhällsplaneringen är viktig.

En utmaning är att tala med våra politiker i regionerna som kan trycka på för att viktiga järnvägssatsningar som många regioner vill ha prioriteras. Vi har en ram och kommer inte att ha råd att satsa på allt, men vi vet att många efterfrågar en fungerande järnväg. Då är det bra att ha en god dialog i regionerna för att inspirera dem att tala för en satsning på mycket järnväg.

Detta måste göras för att vi ska nå klimatmställningen i tid. Det brådskar alltmer.

Vi måste också föra över både godstransporter och persontransporter från väg till järnväg och sjöfart. Här bör vi lägga prioriteringen framöver. Det handlar om såväl jordens överlevnad som trafiksäkerheten på våra vägar och att komma till rätta med trängsel.

Anf. 92 NINA LUNDSTRÖM (L):

Herr talman! För tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservationerna 17 och 19. I övrigt står vi liberaler bakom våra egna förslag och de alliansgemensamma förslag där vi ingår.

Herr talman! Min utskottskollega Lars Tysklind kommer att beröra sjöfart, gränsöverskridande infrastruktur i Norden och landsbygdsperspektivet.

Vilka utmaningar står Sverige inför? Hur kan vi skapa förutsättningar för tillväxt i hela landet? Det ser väldigt olika ut för kommunerna i Sverige. Sveriges mest tätbebyggda kommun har 5 307 invånare per kvadratkilometer. I snitt bor det 23 personer per kvadratkilometer i Sverige. I den glesaste kommunen i Sverige bor det 0,2 personer per kvadratkilometer.

Detta gör att förutsättningarna ser väldigt olika ut när man ska bygga infrastruktur. Alla regioner har behov, och alla har också önskemål. Det handlar om vägar, spår, flygplatser, hamnar, sjöfart och cykelstråk. Det handlar också om person- och godstransporter.

Transportsystemen är samhällets blodomlopp. De skapar möjligheter till tillväxt och arbetstillfällen i hela Sverige. Liberalerna ser andra lösningar kommande år än regeringen, och detta påverkar de satsningar vi presenterar.

Vi menar att finansieringen är en nyckelfråga vad gäller att både bygga ny infrastruktur och vidmakthålla den som redan finns. I dag saknas helt ett helhetsgrepp för finansiering hos regeringen. Regeringen borde analysera och samordna olika finansieringsmöjligheter, men i stället lägger man fram förslag utan helhetssyn och finansiering.

Regeringen anslår 622,5 miljarder. Liberalerna anslår 623,5 miljarder. Vi anslår alltså 1 miljard mer. Varför? Jo, för att cykelsatsningar saknas i regeringens plan.

Regeringen anslår 52 miljarder till investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, som finansieras med trängselskatt eller vägavgifter. Vi i Liberalerna anslår 80 miljarder, för att kunna sätta igång fler projekt.

Vi vill få igång fler infrastrukturprojekt. Detta är möjligt genom att vi ser över de finansieringslösningar som finns. Regeringen satsar 125 miljarder på järnvägsunderhåll. Liberalerna satsar 144 miljarder på järnvägsunderhåll. Tågen ska gå i tid.

Herr talman! Små åtgärder borde hållas små. Genom att vidta många mindre åtgärder kan kapaciteten och framkomligheten förbättras på spåren. Vi vill se satsningar på de lågtrafikerade banor som faktiskt har trafik.

Andra lågtrafikerade banor som aldrig har trafik kan läggas i träda. Vi vill se att tillförlitligheten och framkomligheten vad gäller järnvägen ökar så att fler väljer att åka tåg eller skicka gods på järnväg.

Vi tror på att man ska göra en lösning för Ostlänken och se till att det finns en ny förbindelse till Danmark, men det gäller att anpassa lösningarna för att nå effektivitet från A till B.

Vi tror på den digitala utvecklingen, som har nämnts tidigare i dag. Vi tror att infrastruktur- och trängselavgifter kan utformas på ett dynamiskt sätt genom de möjligheter som uppstår med digitaliseringen.

Herr talman! Regeringen vill fortsätta införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Tanken med ett gemensamt europeiskt signalsystem är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik.

Vi i Liberalerna oroas dock starkt av den skarpa kritik som finns från många aktörer om bland annat kostnadsökningar, förseningar, osäkerhet och driftsproblem. ERTMS är inte färdigutvecklat eller standardiserat på EU-nivå. Det ska tydligen finnas ungefär 50 olika dialekter. Det finns länder som är inne på att ta det lite långsammare med införandet, till exempel Tyskland.

Frågan är: Vad händer med nästa etapp, vad händer med Malmbanan och vad händer med malmtransporterna om denna osäkerhet kvarstår vid implementeringen? Vad har de för alternativ om det inte fungerar?

Liberalerna vill pausa på grund av de tekniska problemen, ekonomin och driftsstörningarna. Vi tycker att det var väldigt intressant att höra Emma Wallrup från Vänsterpartiet i dag, som nu också är inne på samma linje, att se över implementeringen av ERTMS.

Vi är bekymrade över att införandet av signalsystemet kan leda till nya inträdeshinder på marknaden därför att kostnaden för att uppgradera loken gör att vissa aktörer avstår. Det pågår en revidering av arbetsplanen från 2009 på grund av att implementeringen inte har gått i den takt som var tänkt inom EU. Detta arbete pågår nu. Den fråga som infinner sig är: Vilket budskap har regeringen och dess samarbetspartier skickat med anledning av revideringen av den nya arbetsplanen? Arbetet pågår just nu.

Vilket budskap har Sverige skickat, sett till att det ska göras förändringar i arbetsplanen? Kvarstår hållningen att implementeringen ska fortsätta, eller kommer man att skicka budskapet om anpassning mellan länderna och översyn av alla de problem som finns? Frågan hänger i luften. Vi anser att det är anmärkningsvärt att kostnaden för ställverken inte finns med i kalkylen, vilket också har nämnts i debatten.

Vi liberaler anser att man ska utvärdera effekterna och konsekvenserna i andra länder. Under pausen skapas dessutom ytterligare finansiellt utrymme för att vidta fler underhållsåtgärder som är till nytta för järnvägen. Aktörerna måste få ge sin syn. Många av dem säger samma sak: att man ska pausa tills man vet hur det blir. Vad innebär tillkännagivandet – ska det pausas eller inte?

Herr talman! En fungerande infrastruktur är avgörande för att hela Sverige ska leva. Tillgången till bra vägar, järnväg, kollektivtrafik och cykelstråk är grundläggande för människors möjlighet att ta sig till och från jobbet men även till skolan och fritidsaktiviteter. Vi anser därför att det bör tas ett helhetsgrepp kring behoven av infrastruktur.

Vi tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra. Vi behöver flyg, järnväg, väg, sjöfart och – inte minst i våra städer – cykel, för att människor ska kunna arbetspendla och resa.

Vi menar också att man ska fundera på i vilken takt man vidtar olika åtgärder. Vad betyder fyrstegsprincipen? På vilket sätt har denna princip beaktats vad gäller olika typer av åtgärder, inte minst höghastighetsbanorna?

Herr talman! Cykling borde betraktas som ett transportslag, som vi har nämnt tidigare här i dag. Detta är viktigt för att göra det tydligt vilka satsningar som kan och bör göras och för att kunna följa upp att de görs. Vi vill se ett kompetenscentrum och samla kunskap och best practice så att vi slipper upprepa misstagen och använder pengarna på ett klokt sätt.

Vi tror inte på stadsmiljöavtalen. Infrastrukturpropositionen visar att inte ens regeringen gör det, för det finns ingen förlängning till 2029. De pengar som avsätts för eventuella cykelåtgärder anges för år 2017.

Herr talman! När det gäller jämställdhet menar vi att det är viktigt att vi funderar på hur våra resmönster ser ut. Trafikanalys har redogjort för statistiken och hur vårt resande ser ut. Resandet med bil domineras av män. När det gäller resandet med kollektivtrafiken är det fler kvinnor som nyttjar den. Vi liberaler menar att kollektivtrafiken ska vara pålitlig, trygg och attraktiv.

Vi kan konstatera att till exempel här i Stockholm, där vi är nu, består andelen bussresenärer på resor kortare än 7 kilometer till största delen av kvinnor – 60 procent. De tar bussen, och detta tycker vi ska vara med i beslutsfattandet.

Herr talman! Det kostar att bygga ut infrastruktur. Finansieringen är som sagt helt avgörande, och därför menar vi att vi måste titta på andra former av finansiering, precis som man gör i andra länder. Vi tror att man kan utveckla OPS. Det kan finnas olika modeller för den typen av lösning.

Vi tror också att man ska se över andra sätt att finansiera. Om det finns aktörer som är beredda att bygga, drifva och finansiera – låt dem göra det! Vi behöver mycket infrastruktur i ett land som delvis är glesbebyggt. Detta sker i Norden, EU, USA och på andra håll. Vi tror att vi ska titta på de lösningar som finns. Där tycker vi att regeringen har varit alldeles för passiv. Den enda kompletterande metoden verkar vara medfinansiering från kommuner, och det tror inte vi räcker.

Herr talman! Vi är helt övertygade om att det finns mängder av vägar ute i landet som måste förbättras för att upprätthålla bärighet. Därför måste de tjälsäkras.

Jag vill också nämna de statliga lederna och faktiskt skoterlederna, som i dag inte underhålls i tillräcklig utsträckning. Vi tycker ett det borde vara självklart att se till att det görs.

Vi i Liberalerna har sagt nej till höghastighetsbanorna. Det handlar om prislappen som var 140 miljarder men som nu är 230 eller uppåt 320 miljarder. Det ger för lite effekt sett till kostnaden. Därför ska vi hitta andra lösningar, vilka vi också har presenterat.

Vi tror att de nya tekniska lösningarna över tid kommer att skapa nya möjligheter. Det kan vara magnetåg, det kan vara hyperloop eller någonting annat. Men vi måste följa med i utvecklingen. Vi tror på förarlösa tåg och bilar, elmotorvägar med mera.

Flygets klimatpåverkan kan påverkas genom utvecklingen av nya drivmedel och teknisk utveckling av flygplanen. Det behövs effektivare flygrutter och inflygningskorridorer. Men vi tror också att marktransporterna ska ingå när vi tittar på flygets miljöpåverkan.

Herr talman! Snart närmar sig en av årets helger, jul- och nyårshelgen, med många resenärer som ska besöka sina nära och kära. Transporter innebär mer än arbetspendling och godstransporter. Transporter bidrar även till att bygga relationer – mänskliga relationer, nationellt och globalt. Sverige och världen knyts samman. Låt oss bejaka detta.

(Applåder)

Anf. 93 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag måste börja med att korrigera Nina Lundström. Det är inte så att regeringen på något sätt är skeptisk till stadsmiljöavtal. Men exakt hur investeringsramen fördelas återkommer regeringen till när man fastställer den nationella planen. Jag tror att det finns fog att tro att man kommer att fortsätta satsningen på stadsmiljöavtal.

Men det var inte därför som jag begärde replik. Det gjorde jag för att diskutera spårtrafik. Jag tycker att Liberalernas reservation om den regionala tågtrafiken och trafik på lågtrafikerade banor är ganska sympatisk. Jag instämmer i dessa bedömningar om hur viktigt det är att människor kan fortsätta att tågpendla även på de banor som finns där det inte är som mest tätbefolkat.

Jag är nyfiken på reservation 10. Den yrkade Nina Lundström inte bifall till. Jag tycker nämligen att det finns ett visst glapp. Man kan gilla tågtrafik på lågtrafikerade banor. Sådan är mycket effektiv. Tågtrafiken är överlägsen när det gäller energi, material och yta i förhållande till många andra sätt att transportera sig. Men Liberalerna är negativa till nya stambanor med höghastighetståg. Å andra sidan står det i reservation 10 att de vill satsa på hyperloop, som är ett koncept som går ut på att man i kapslar färdas i ett rör med mycket lågt lufttryck i höga hastigheter. Är det detta som är alternativet till transporter mellan Stockholm och Malmö och Stockholm och Göteborg? Jag bejakar verkligen teknisk utveckling och framtid. Men vore det inte en poäng att man i stället använder den teknik som brukas i Japan, Kina, Spanien, Frankrike med flera, det vill säga höghastighetståg på järnväg? Ska godset också gå i kapslarna?

Anf. 94 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Den reservationen handlar om att man ska blicka framåt och följa med i fråga om forskning och innovation och den utveckling som finns. Tidigare talare har påpekat att regeringen och dess samverkanspartier inte anger när de så kallade höghastighetsbanorna ska vara färdiga eller om det över huvud taget finns finansiering för dem. Vi menar att utvecklingen går mycket snabbt och att vi måste följa med vad som sker i omvärlden.

Karin Svensson Smith nämnde inte att man har utvecklat maglevtågen, som svävar på magnetfältet, också i Sydostasien. Det finns även många andra lösningar.

Det som vi anser är mycket problematiskt är att höghastighetsbanorna från början var estimerade till ungefär 140 miljarder. Nu har vi hört siffrorna 230, 250 och 320 miljarder utan anslutningar och övriga kostnader

för att se till att dessa banor kommer på plats. Vi har inte heller hört något om finansieringen över huvud taget från regeringen. Det sägs att det ska ske i takt med att ekonomin tillåter det.

Vi menar att man måste fundera på hur vi tar oss från A till B på det klokaste, smartaste och effektivaste sättet. Man måste börja där.

Vi menar att det ska göras kopplingar ned mot Linköping. Vi ska se till att utveckla infrastrukturen också i andra regioner i Sverige. Men vi måste fundera på hur detta ska göras. Detta är den stora utmaningen. Dessutom har vi redan banor som måste underhållas.

Här är Karin Svensson Smith svaret skyldig. Hur ska ni finansiera satsningen, och när kommer satsningen att vara på plats? Då är frågan vilken teknik som hade varit bättre och mer lämpad.

Anf. 95 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jo, visst handlar det om att ta sig från A till B, från Stockholm till Malmö och från Stockholm till Göteborg och till ett antal stationer däremellan och att göra det på det mest effektiva sättet. Men regeringens bedömning, och den tror jag att vi delar med många andra, är att nya stambanor med möjlighet till höghastighetståg som går i 320 kilometer i timmen är ett sätt att just följa med och att ta tekniska landvinningar i anspråk i stället för att satsa på det förra århundradets teknik.

Vi har nog inte fog att tro att vare sig hyperloop eller maglevtåg är ett billigare sätt att ta sig från A till B på dessa sträckningar. Har Nina Lundström några prisuppgifter om vad det skulle kosta i så fall?

Jag har även en annan fråga som handlar om reservation 31. Där talar Liberalerna mycket framsynt om att man ska använda olika prismekanismer och avgifter, vilket man gör på många håll i landet. Beroende på vilket mål som ska uppfyllas kan priset variera och vara ett effektivt instrument för att nå framkomlighet.

Jag delar den uppfattningen. Men varför gäller inte detta flygtrafik och lastbilstrafik? Priset kan nog vara ganska viktigt och påverka även där om man ska få en bra prestanda och fördelning mellan väg, järnväg och sjöfart. Varför säger ni nej till en prismekanism som ni annars tycker är effektiv? Jag tror till exempel att både parkeringsavgifter och trängselavgifter är ett bra och marknadsmässigt sätt att få utbud och efterfrågan att möta varandra. Men varför ska detta inte gälla lastbilstransporter och flyg?

Anf. 96 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Vitsen eller syftet med ekonomiska styrmedel är att kunna styra när det finns alternativ. På många olika håll i Sverige finns det inga alternativ. Flyget måste finnas, och transporter på väg måste finnas därför att det helt enkelt inte finns några andra alternativ.

Vi menar att man kan ha två synsätt på de olika styrmedel som finns. Det ena är att man ser dem som finansiering. Det andra är att man ser dem som ett sätt att styra trafiken med trängselavgifter, exempelvis som i den region som vi befinner oss i just nu.

Det ena sättet är att också använda brukaravgifter för att finansiera. Internationellt är det ett sätt att finansiera ny infrastruktur, till exempel i Norge. Det tror vi är mycket klokt.

Det andra sättet är trängselavgifter för att kunna styra över till andra transportslag.

Men det finns regioner där man inte har något alternativ. Det är också därför som debatten om de regionala flygplatsernas tillstånd i Sverige är så otroligt viktig. Med långa avstånd kan det vara den enda möjligheten för tillväxt och näringsverksamhet i delar av regionerna.

Om det inte finns spår som kan fungera för godstransporterna måste lastbilarna fortsätta rulla på vägarna. Det ingår också i en del av tillväxten för Sverige och de olika regionerna för att de ska kunna nyttja den potential som finns i näringsverksamheten och där det inte finns alternativ.

Vi menar att den inriktning som regeringen och samverkanspartierna har är skadlig för svensk tillväxt. Den gynnar inte företagen, och den gynnar inte tillväxten så att folk kan bo i hela Sverige och bedriva näringsverksamhet. Vi tror på att man kan ha styrmedel. Men då ska de vara klokt utformade och inte slå undan fötterna för den regionala tillväxten som så väl behövs.

Min fråga till Karin Svensson Smith kvarstår, nämligen hur ni kommer att lösa frågan om tillväxt om ni drar undan fötterna för infrastrukturen.

Anf. 97 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. För ett glest befolkat land som Sverige är fungerande transporter av särskilt stor betydelse.

Kristdemokraternas transportpolitik utgår från att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser och sjöfart, samt snabb tele- och datakommunikation, är därför en viktig förutsättning för hela Sveriges framtida utveckling. Effektiva kommunikationer och transporter är avgörande för att företag ska kunna bedriva verksamhet även på mindre orter och för att vi ska möjliggöra arbetspendling till och från städerna.

Herr talman! Utbyggnaden av det nya europeiska signalsystemet ERTMS sker för att förbättra säkerheten och effektiviteten i järnvägsnätet och för att möjliggöra gränsöverskridande järnvägstrafik. Införandet är inte oproblematiskt för tågoperatörerna, med både driftsstörningar och höga kostnader. Att byta ut det gamla ATC-systemet mot ERTMS kostar ca 1 miljon kronor per lok, vilket blir miljoner i kostnader för tågoperatörerna. För statens del beräknas detta kosta ca 30–40 miljarder kronor. Redan när det nya signalsystemet är installerat krävs en uppdatering, vilket kostar ca 300 000 kronor per lok.

Det finns ingen anledning att experimentera med ett nytt europeiskt signalsystem som inte känns riktigt färdigt. En del europeiska länder har skjutit denna satsning på framtiden. Sverige har rätt att från Europeiska unionen begära undantag från ERTMS och pausa införandet. Kristdemokraterna vill pausa satsningen på ERTMS, herr talman. I stället vill vi satsa 19 miljarder kronor på underhåll av väg och järnväg som har en stor underhållsskuld och är i behov av stort underhållsarbete.

Vi vill omfördela dessa 19 miljarder från den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet, som omfattar 333,5 miljarder. Med Kristdemokraternas förslag blir detta anslag 314,5 miljarder. Vi vill omfördela dessa 19 miljarder enligt följande: Vi satsar 10 miljarder mer på underhåll av järnvägen och 9 miljarder mer på underhåll av vägar. Det är en nödvän-

dig satsning för att öka robustheten på vägar och järnvägar. Den ekonomiska ramen för statliga järnvägar blir 135 miljarder i stället för 125, och den ekonomiska ramen för statliga vägar blir 173 miljarder i stället för 164 miljarder.

Herr talman! Den svenska järnvägen är gammal, och de svenska stambanorna är 150 år gamla. De har tjänat Sverige väl under lång tid, men det är nu uppenbart att de inte räcker till. De har kapacitetsbrist och kvalitetsbrist. Både persontrafiken och godstrafiken blir lidande, och de samhälls-ekonomiska kostnaderna är stora på grund av olika haverier i systemet som stoppar trafiken.

Vi vill se att nya stambanor byggs. Järnvägen har stor betydelse för tillväxten och bidrar till utvecklingen i landet. Det innebär att vi inte stänger dörren för några alternativ, men vi kräver en ansvarsfull finansiering. Den ska ske via anslag, och den ska inte tränga undan befintliga investeringar och underhållsbehov. En höghastighetsbana, eller nya stambanor, får inte tränga undan underhåll eller viktiga nyinvesteringar i resten av infrastrukturen.

Herr talman! Kristdemokraterna ser stora fördelar med nya stambanor för höghastighetståg, och vi är positiva till Sverigeförhandlingen. Nya höghastighetsbanor skulle innebära bättre förutsättningar för att jobba och bo i olika delar av landet genom kortare restider, nya bostäder kring stationslägena och en förtätning av arbetsmarknadsregionerna. De skulle också möjliggöra mer godstrafik på järnväg och mer fungerande persontrafik, vilket stärker hela Sveriges konkurrenskraft.

Som en del i Sverigeförhandlingen ligger Ostlänken, med planerad byggstart 2017. Den bör byggas färdigt under denna planperiod. Denna sträckning, som är en ca 15 mil lång dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping, bör prioriteras högt. Det är viktigt att därefter komma igång med att även bygga nya stambanor på sträckningen Göteborg–Borås.

Herr talman! Kristdemokraterna stänger inte dörren för höghastighetsbanor. Sverigeförhandlingen pågår, och förslag på finansiering och genomförande ska presenteras. Det är för tidigt att ta slutlig ställning till frågan om att börja bygga höghastighetsbanor i enlighet med det presenterade förslaget. Exempelvis har ingen överenskommelse gjorts om medfinansiering med Stockholm, Göteborg och Malmö ännu. En investering på ca 230 miljarder måste ha en hållbar finansiering. Vi anser att det finanspolitiska ramverket ska hållas och att nya stambanor behöver finansieras ansvarsfullt. Den del som ska finansieras av staten ska finansieras i enlighet med gällande budgetregler.

Herr talman! En stor del av infrastrukturen är i behov av nyinvesteringar, inte minst i Stockholmsområdet, som växer snabbt. Här finns också flera förbindelser av riksintresse. En sådan är Södertäljebron, som i somras var nära att kollapsa efter en allvarlig olycka. Bron är den enda förbindelsen över Södertälje kanal för två av landets viktigaste vägar – E4 och E20. Trots att olyckan inträffade under sommartid kostade den över 100 miljoner i bland annat förlorade arbetsintäkter, och det kostade 20 miljoner att reparera bron. Mot bakgrund av detta, herr talman, vill Kristdemokraterna se över möjligheten till en ny förbindelse över Södertälje kanal under denna planperiod.

Herr talman! Stockholm är en av få huvudstäder i Europa som inte har en trafikringled runt huvudstaden. Samtidigt växer Stockholm snabbt, vilket kräver en infrastruktur som kan möta detta. För att skapa goda förutsättningar för regional utveckling i Stockholmsregionen samt minska trafiken i innerstaden är det viktigt att vägprojektet Östlig förbindelse, det vill säga en ringled från Ropsten i norr till Nacka i Söder, byggs för att skapa en komplett trafikled runt Stockholm.

Herr talman! Decennier av underinvesteringar har lett till den allvarliga situation på väg och järnväg vi i dag befinner oss i. Underhållsskulden växer, och flera vägar befinner sig i slutet av sin livscykel. Järnvägen har kapacitetsbrist, brister i kvalitet och är hårt ansatt eftersom trafiken ständigt ökar. Det är en mycket allvarlig situation, som behöver åtgärdas. Annars är risken stor att jobb försvinner och tillväxten minskar. Därför vill Kristdemokraterna att regeringen tar fram en nationell underhållsplan för väg och järnväg.

Herr talman! Kristdemokraternas mål är att allt fler transporter ska ske miljövänligt, och då är tåget ett av våra bästa transportslag. Vi vill öka kapaciteten på banorna, men det krävs också att kapaciteten ökar för de enskilda godstågen – något även näringslivet efterfrågar. Vi vill förbereda och anpassa svensk järnväg efter de tåglängder som gäller i Danmark och Tyskland.

Herr talman! Enligt Transportstyrelsen transporteras ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel på sjön, och ungefär 30 miljoner passagerare per år transporteras med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfartssektorn och alla omgivande företag sysselsätter ungefär 100 000 personer. Sjöfarten används alltså framför allt för utrikestransporter.

Om vi menar allvar med att ställa om till ett mer klimatvänligt transportsystem behöver också de inre vattenvägarna användas för mer gods-transporter. För att möjliggöra det behövs en rejäl upprustning av infrastrukturen på de inre vattenvägarna.

Herr talman! Regeringen har öppnat för att införa en kilometerskatt. Det gör mig väldigt orolig. Jag blir orolig för jobben och för näringslivets konkurrenskraft. Lastbilarna står för 90 procent av Sveriges godstransporter inrikes. Den sammanlagda kostnaden för åkerinäringen bedöms bli ca 5 miljarder per år. Ofta finns det inget alternativ till lastbil. Godset måste transporteras till järnvägen, till hamnen, till grosshandlarna, till butikerna med mera.

En kilometerskatt kommer att slå ut många åkerier. Flera företag kommer att bli tvungna att säga upp åkare. Detta är näringsfientlig politik. Utredningen om kilometerskatten borde läggas i papperskorgen omedelbart.

Herr talman! Regeringen ligger inte på latsidan när det gäller att försämra för svenskt näringsliv. Nyligen kom en utredning om nationell flygskatt. Det är en flygskatt som riskerar att minska resandet med över 1,2 miljoner resor per år och som kan kosta uppåt 10 000 jobb. Många regionala flygplatser kan tvingas stänga. Det drabbar såväl turistnäring och arbetspendling som många små och stora företag.

I Norge infördes en liknande flygskatt. Ryanair slutade då flyga till Rygge flygplats. Konsekvensen blev att flygplatsen fick läggas ned, och flera hundra jobb försvann. Nederländerna avskaffade sin flygskatt efter bara ett år.

Detta är fel väg att gå. En nationell flygskatt slår hårt mot familjer, fördyrar utlandsresor, fördyrar arbetspendling och försvårar etablering av små och stora företag på vissa orter. Inte minst turistnäringen kommer att drabbas hårt. Den nationella flygskatten är skadlig och hämmar tillväxten i landet. Flygskatten kommer att slå ut en stor del av de regionala flygplatserna i landet. Kristdemokraterna säger nej till nationell flygskatt.

Herr talman! Sverige är världens näst bästa land för innovationer, enligt Global Innovations Index. För detta bör vi känna tacksamhet gentemot alla entreprenörer och innovatörer som sliter sju dagar i veckan året om för att de tror på sina idéer. Vi inom politiken har ett ansvar för att sätta upp bra spelregler för dem. Men det är de enskilda människorna som satsar sina liv och sina pengar på att förverkliga sina idéer som gör skillnad.

Fordonsindustrin står inför en ny era. För säkrare och mer effektiva transporter behövs även självstyrande bilar. Kristdemokraterna vill att Sverige ska ligga i framkant vad gäller både självstyrande bilar och elbilar. Därför vill vi att regeringen tar fram två strategier, en för självstyrande fordon och en för elbilar.

Herr talman! Vi står bakom Alliansens gemensamma reservationer och Kristdemokraternas reservationer. Jag yrkar bifall till reservation 18, 19 och den alliansgemensamma reservationen 1.

Anf. 98 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Vi debatterar alltså den här produkten – propositionen – som jag nu visar för kammarens ledamöter. Det är en produkt som jag är väldigt stolt över. Det är en framtidsinriktad och ambitiös produkt, som pekar ut en riktning för infrastrukturbyggnaden i Sverige de närmaste tolv åren. Den är dessutom ganska snygg – om jag får säga det själv. Jag har inte stått för utseendet, men innehållet står jag för.

Jag tänker börja med att säga två saker om vad det här inte är. Det är inte en transportpolitisk proposition. Allt som vi vill göra på transportområdet finns alltså inte med här. Det här är en proposition som visar hur vi vill att infrastrukturen – alltså spår, vägar och farleder – ska utvecklas.

Det är inte heller en nationell plan som pekar ut alla objekt som kommer att rymmas i den kommande nationella planen.

Det här är en inriktning och en omfattning. Omfattningen är ganska mycket större än tidigare ramar på området. Vi lägger till drygt 100 miljarder, utöver det som ligger i den gällande planen. Vi kommer att ha rejält med pengar att röra oss med under nästa planperiod. Och det behövs.

Vi står inför stora utmaningar i Sverige. Vi har en ökande befolkning. Järnvägen har ett eftersatt underhåll, sedan ganska lång tid tillbaka. Vi har en ambitiös politik när det gäller tillgänglighet i hela landet, när det gäller exportföretagens utvecklingsmöjligheter, när det gäller jobbtillväxt och när det gäller nya bostäder. För alla de områdena har transportinfrastrukturen oerhört stor betydelse.

I infrastrukturpropositionen lägger vi vikt vid att ha ett transportslagsövergripande synsätt. Vi ställer alltså inte olika trafikslag mot varandra. Det handlar om att utforma ett system där de olika trafikslagen kompletterar varandra och där man utnyttjar den potential som finns hos olika transportslag.

I den här propositionen lägger vi också stort fokus på järnvägen. I grunden är det oerhört positivt att allt fler väljer att resa med tåg. Det är nämligen så det förhåller dig. Men de som vill åka tåg har lite utmaningar. De banor vi har i dag är nämligen ganska gamla. De är till delar ganska slitna. Och i dag är det faktiskt fler som vill köra tåg än det finns utrymme för på spåren.

Vi står inför en utmaning som innebär att vi behöver både underhålla och vårda den anläggning vi redan har. Den är ju den största delen av infrastrukturen. Även om vi har höga ambitioner kommer vi inte att bygga mer infrastruktur än den som redan finns. Det innebär att vi behöver lägga betydligt mer kraft på att underhålla och vårda den vi har.

Men vi kan inte nöja oss med det. Den kapacitetsbrist som vi ser i dagens anläggning på järnvägen går inte att enbart underhålla bort. Vi kommer att behöva orka tänka nytt och ta höjd för att göra nya investeringar i ny infrastruktur.

När man lyssnar på debatten här i kammaren i dag kan man få intryck av att det är enormt stora skillnader mellan hur partierna ser på behoven i infrastruktursystemet framöver. Men jag vill ändå framhålla att vi till stora delar är överens. Vi är överens om att vi behöver göra mer på järnvägssidan. Vi är överens om att vi behöver höja ambitionsnivån. Vi är överens om behov av ytterligare omställning av transportsektorn. Och vi är överens om att bostäder och kopplingen till infrastruktur är viktig.

Jag tror att just samsynen i de breda, viktiga perspektiven är betydelsefull, inte minst för alla dem som nu förväntar sig att vi politiker ska ta ansvar för utvecklingen på området. Näringslivet efterfrågar bred samsyn. Många enskilda företag efterfrågar bred samsyn. Många intresseorganisationer, kommuner och andra förväntar sig att vi åtminstone i de breda dragen har stor samsyn när det gäller de här stora, viktiga investeringarna.

Vi är övertygade om att vi behöver lägga större vikt vid kopplingen mellan just bostadsbyggande och infrastruktur. I dag har vi bostadsbrist i alla landets kommuner i stort sett. För bara några få år sedan pratade man om bostadsbrist i storstäderna. Ytterligare något år senare pratade man om att det var bostadsbrist i de stora kommunerna. I dag kan vi säga att det är bostadsbrist i nästan alla Sveriges kommuner.

Om vi ska kunna bygga bort den bostadsbristen och samtidigt säkerställa att människor kan få rimliga pendlingstider och möjligheter till jobb behöver vi också bygga ut infrastrukturen. Vi riskerar annars att gå miste om viktiga tillväxtmål genom att bostadsbristen förhindrar att man kan dra nytta av att vi är inne i en kraftig högkonjunktur.

Vi ser också ett enormt behov av att fortsätta att ställa om transportsektorn. Transportsektorn står i dag inför en stor utmaning att minska sina klimatutsläpp. Det kommer inte att räcka med att bygga ut infrastruktur.

Vi kan inte heller här enbart bygga oss till ett hållbart transportsystem, men det är självklart av stor vikt att vi gör rätt investeringar i transportsystemen och i infrastruktursystemen. Där kommer vi att fortsätta att gå vidare dels genom de enorma satsningar som vi nu gör på järnvägsunderhållet, dels genom att vi möjliggör för nya investeringar. Vi kommer också att återkomma i andra sammanhang med andra åtgärder som inte ryms i en infrastrukturproposition, men som krävs från andra håll.

I den här propositionen slår vi också fast att vi kommer att behöva att bygga nya stambanor i Sverige. Vi behöver bygga ihop Stockholm och

Göteborg respektive Stockholm och Malmö med effektivare tågtransporter. Det finns en ganska bred samstämmighet i Sveriges riksdag om detta. Jag vill framhålla att här går inte skiljelinjen mellan regeringspartierna och oppositionen, utan den går genom de forna allianspartierna, de partier som satte igång Sverigebygget så sent som 2014. Man uttalade då att Sverige skulle genomföra bygget av nya höghastighetsbanor och att detta skulle kombineras med ett stort bostadsåtagande. Jag tycker att den dåvarande alliansregeringen gjorde helt rätt som vågade satsa på Sverigebygget.

Vi fortsätter att våga, även när andra fegar ur. Den nya kapacitet som den här satsningen skulle tillföra kommer att vara behövlig, kanske inte i det kortaste perspektivet, men om vi förutsätter att Sverige kommer att fortsätta att växa, att det blir en fortsatt urbanisering, att vi vill ha framgångsrika exportindustrier och fungerande godsjärnväg i Sverige, ja, då är detta en nödvändig satsning.

Det som frågan egentligen gäller är inte om vi behöver eller inte behöver ny kapacitet, även om man kan tycka att det låter så i debatten. Vad frågan faktiskt handlar om är om vi ska bygga den nya kapaciteten med gammal eller ny teknik. Där tycker regeringen att vi ska bygga med ny teknik.

Samtidigt är det viktigt att säga att utbyggnaden ska ske i en takt som ekonomin tillåter. Vi ska som alltid handskas varsamt med skattebetalarnas pengar. Vi ska se till att dessa satsningar inte tränger ut andra angelägna satsningar. Men vi behöver slå fast att det här är den väg som vi ska gå. Jag är ganska övertygad om att när det här arbetet fortskrider kommer det att finnas en bred samstämmighet kring hur vi ska förhålla oss till utbyggnaden av nya stambanor framöver.

Till detta hör naturligtvis frågan om ny teknik, för det här är ju en ny teknik. Jag har väldigt stor tilltro till att teknik kan lösa många av de utmaningar som vi står inför. Vi har bara sett början på vad digitalisering och automatisering kan innebära för att förändra infrastruktur och transportsystem. Ytterst handlar det om att vi använder de system som vi har på ett så effektivt sätt som möjligt.

Genom att det blir en alltmer uppkopplad infrastruktur, realtidsinformation till både resenärer och godstransportörer och mer eller mindre självkörande fordon på både väg och spår kommer vi att få ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, både när det gäller godsflöden och i fråga om persontransporter.

Jag vill avsluta mitt anförande med att göra en liten utblick utanför Sveriges gränser. Många av våra transporter, inte minst när det gäller varutransporter, stannar ju inte vid vårt lands gränser. Vi har en omfattande arbetspendling över gränserna. Det finns också ett stort beroende av att de gränsöverskridande transporter fungerar för både import och export.

Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram en åtgärdsplanering för nästa planperiod. Då är det viktigt att man håller det internationella perspektivet högt i det fortsatta arbetet.

Vi här inne är överens om att godsets framkomlighet behöver värderas upp. Jag ser framför mig att vi också behöver förstärka samarbetet både med våra nordiska grannländer – vilket jag tidigare har tagit initiativ till – och inom EU, eftersom en väldigt stor del av vår exportmarknad finns i just EU.

Transportsystemets utveckling stannar ju inte i och med att den här riksdagsdebatten avslutas i dag, utan detta är ett arbete som kommer att fortgå dels genom att vi har gett Trafikverket i uppdrag att återkomma med en åtgärdsplanering, dels genom att vi kommer att behöva fatta många modiga – kanske nya och lite annorlunda – beslut för att tillgodose behovet av tillgänglighet och av effektiva transporter för människor och gods – för att samtidigt möta klimatutmaningen.

Jag ser fram emot ett fortsatt gott samarbete i dessa frågor. Jag är övertygad om att vi i de riktigt viktiga stora frågorna kommer att nå en samsyn mellan nästan alla partier i den här kammaren.
(Applåder)

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

Anf. 99 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Vi är som sagt överens i vissa delar. Vi är överens om att det behövs satsningar på svensk järnväg och på underhåll och kapacitet. Men det finns ingen samsyn i Sveriges riksdag om att de 230 miljarderna på höghastighetståg är rätt väg att gå. Där finns det snarare en väldigt stor splittring, om man ska vara ärlig.

Man kan landa i olika slutsatser. Men ministern raljerade lite över att det inte var så länge sedan som Sverigebygget presenterades. Då vill jag fråga statsrådet hur villig hon är att ta till sig nya fakta. Det finns rätt många nya fakta på bordet sedan dess.

Jag hör sällan regeringspartierna analysera siffrorna om en kostnad på minst 230 miljarder. Som någon sa tidigare kan de lika gärna gå upp till 320 miljarder, det vet vi inte. Trafikverket beräknar en samhällsförlust på 250 miljarder. Är den typen av siffror helt irrelevanta för regeringspartierna när man nu går vidare med den här satsningen?

Vi kan lika gärna bygga för ny teknik, sägs det. Det beror på hur man ser på ny teknik. Frankrike började bygga höghastighetståg på 80-talet och Japan på 60-talet – nytt och nytt. Framför allt är det dubbel så dyr teknik jämfört med vanlig järnväg. Vill man ha nytta för pengarna kan man möjligen hamna i en annan slutsats.

Jag håller med om att det är en fin produkt och en fin framsida, men den är faktiskt ganska tunn. Sverigeförhandlingen nämns på en sida. Kan statsrådet ge oss här i kammaren i dag någon fingervisning om när höghastighetstågen förväntas stå klara? Om hon inte kan ge ett exakt årtal kanske hon ange åtminstone ett decennium. Och vilken finansiering?

Jag har förstått att det är anslagsfinansiering som gäller. Vilka sträckor ska i så fall finnas med i den plan som kommer, och hur mycket beräknas de kosta?

Anf. 100 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Man kan börja med att konstatera att förutom att Trafikverket presenterar en negativ nettonuvärdeskvot för projektet visar man på att alternativet – det vill säga att tillföra ny kapacitet i befintlig sträckning med befintlig teknik – ger ganska exakt samma negativa nettonuvärdeskvot.

Det som Trafikverket också framhåller är ju att projektet med nya stambanor sannolikt tillför andra nyttor som inte fångas i kalkylerna till skillnad från gammal teknik i befintlig sträckning.

Det är klart att vi också analyserar de siffror som presenteras. Att det ska ske på ett sätt som är samhällsekonomiskt försvarbart innebär att vi inte kommer att ge något slutdatum för när satsningen ska vara genomförd. Det kommer naturligtvis att påverkas av hur de statliga finanserna utvecklas framöver. Skulle olyckan vara framme och det blir ett regeringsskifte med nya enorma skattesänkningar under flera år i rad kommer naturligtvis tillgängliga medel för infrastrukturutbyggnad att begränsas – för att ta ett exempel.

Man kan också tänka sig att det sker andra saker i omvärlden som påverkar i vilken takt som man klarar av att genomföra en utbyggnad.

Det handlar naturligtvis också om vilka resurser som krävs i andra delar av infrastrukturen. Vi är tydliga med att detta ska vägas mot andra behov och att det inte ska hanteras så att man först finansierar höghastighetsbaneutbyggnaden och sedan ser vad som blir över till annat. Alla de satsningar som vi gör framöver ska inrymmas enligt samma prioriteringsprinciper. Detta är viktigt att framhålla i debatten.

Anf. 101 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Det stämmer att Trafikverket har presenterat alternativa beräkningar. Vad skulle det då kosta att investera i befintlig stambana? Vi kan konstatera att det är dubbelt så dyrt att bygga höghastighetstågen – det kan vi väl åtminstone vara överens om – jämfört med ett komplett alternativ: att rusta upp den befintliga stambanan.

Det som är lite problematiskt, herr talman, är de luftslott som regeringen bygger. Ni säger att ni är för att bygga höghastighetståg, men när man kikar lite närmare på det hela kan man konstatera att det som ska byggas är Ostlänken och banan mellan Göteborg och Borås. Det senare har det rått viss osäkerhet om i andra debatter här i kammaren.

Men okej, det blir Ostlänken och Göteborg–Borås. Sedan har ni sagt att vi får se. Ändå står ni och talar väldigt svulstigt om att det ska bli ett helhetssystem. Det skulle alltså i teorin kunna vara klart om hundra år. Det finns ingen tidsplan. Det enda jag har hört statsrådet säga är att det inte blir 2035, så som Sverigeförhandlingen har angett, utan snarare senare.

Det är väl i och för sig klokt att inte rusa iväg värre än så, men det är också problematiskt. Någon gång ska vi ju planera långsiktigt för vad vi vill göra med vår infrastruktur. Man kan bestämma sig för att Västra stambanan, Södra stambanan och industrins behov i Norrland ska tas om hand. Man kan dock inte parallellt med detta också diskutera en satsning på 230 miljarder, som tyvärr inte heller når syftet. Detta gör mig bekymrad.

Det vi vill åt är att säkerställa att godset får fungerande transporter men också att den regionala arbetspendlingen fungerar. Inget av detta löser man genom att bygga nya stambanor. Där kommer det att handla om snabbtåg som går mellan våra tre största städer och ingenting annat. Annars är det totalt onödigt att använda en dyr teknik som är baserad på den långväga trafiken.

Jag beklagar att vi inte kan få närmare besked om när man har tänkt att dessa system ska stå klara. Jag tror också att man lever i en drömvärld om man tänker sig få utrymme för det här utan att det tränger ut något annat.

I så fall har man missat Trafikverkets beräkningar av hur stora behoven i vårt vägnät och inom vår järnväg faktiskt är.

Anf. 102 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Det är inte riktigt så som Jessica Rosencrantz säger om att detta bara skulle rymma höghastighetståg från ändpunkt till ändpunkt. En stor fördel med att bygga nya stambanor och tillföra kapacitet på sträckor där det i dag inte finns järnväg är att man väver in nya orter i det totala järnvägssystemet.

Detta är heller inte ointressant, vilket det dock skulle kunna vara. Om man valde att gå fram med Maglev, Hyperloop eller någon annan väldigt ny teknik skulle man inte få en möjlighet att leda om eller koppla an fortsatt trafik exempelvis upp till Arlanda flygplats eller ned till Kastrup. Det skulle bli ett inneslutet system.

Vi tillför i stället kapacitet genom en teknik som möjliggör pendeltågs- trafik och frigör kapacitet till godståg på nuvarande Södra respektive Västra stambanan. I vissa delar kommer etapper av de nya stambanorna också att tillföras kapacitet i det som i dag är Södra och Västra stambanorna. I vilken takt man bygger ut detta kommer att avgöras av hur behoven ser ut i transportsystemet, vilka samhällsekonomiska kalkyler man gör och hur den statsfinansiella utvecklingen ser ut.

Jag har väldigt svårt att se att det skulle vara mer ansvarsfullt att hugga till med ett årtal. Vi behöver veta mer, och vi behöver utreda mer. Vid varje tillfälle behöver vi väga olika behov mot varandra så att vi totalt sett får så hög tillgänglighet för så stor del av befolkningen och näringslivet som möjligt till så låg kostnad för skattebetalarna som möjligt.

Anf. 103 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Det vore väldigt bra om samsynen kunde utvecklas. Jag vill återkomma till frågan om samsyn där vi i Sverige skulle kunna verka inom ramen för EU-samarbetet för att underlätta. Det gäller inte minst de driftsstörningar inom ERTMS som många av oss har varit inne på.

Statsrådets proposition har en formulering som lyder: "Regeringen följer noga arbetet med att utveckla stomnätskorridorerna, sjömotorvägarna och ERTMS." Många av aktörerna har kontaktat både departementet och utskottets ledamöter angående detta. De har beskrivit vilka utmaningar som finns, vilken oro man har inför fortsatta driftsstörningar och vilken utveckling som sker ute i världen. Apropå teknikutveckling vet vi att Kina håller på att utveckla en annan typ av teknik. Vi vet också att detta handlar om de nio gränsöverskridande korridorerna.

Mot bakgrund av den oro som finns, och som även många i utskottet ger uttryck för, blir jag fundersam över vad regeringens linje kommer att vara. Det pågår en revidering av handlingsplaner, och det finns utrymme för att föra diskussioner. Det finns även diskussioner i andra länder. Med tanke på allt detta vill jag ställa ett par frågor till statsrådet: Vilken linje driver Sverige i de diskussioner som pågår just nu? Hur kommer den oro som även kommer till uttryck i utskottets behandling, diskussioner och debatt att göra avtryck i den fortsatta hanteringen av handlingsplanen?

Anf. 104 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Den nuvarande regeringen gör ingen annan bedömning av vare sig utbyggnadstakt eller behov än den tidigare regeringen vad gäller ERTMS. Planen ligger fast, och vi fullföljer den planering som den dåvarande alliansregeringen startade. I den innevarande planperioden har man tagit höjd för att införa ERTMS i Sverige. Detta är precis i enlighet med de krav som EU ställer på oss. Det ska vara färdigställt på stamnätverket i Sverige till 2030. Vi har ingen ambition att frånga det.

Vi har vid olika tillfällen däremot uttryckt att det är viktigt att Trafikverket verkligen säkerställer att tekniken fungerar bättre från start när man går vidare med nya etapper än vad fallet har varit när det tidigare har införts. Trafikverket har ingen annan uppfattning. När man nu går vidare med exempelvis Malmbanan, som är oerhört kritisk för gruvnäringen, ska man säkerställa att störningarna vid införandet blir så små som möjligt och att man har förberett så mycket som möjligt genom att dra lärdom av införandet på tidigare etapper.

Vi ser också ett stort behov av att ha nära kontakt med olika andra intressenter, till exempel operatörer, kommuner och andra, för att säkerställa att vi har en så bred samsyn som möjligt. Samtidigt har både regering och riksdagsledamöter ett ansvar att se till samhällsnyttan och inte enbart till enskildas intressen. Vi behöver bevaka att vi får ett signalsystem som håller för framtiden och som underlättar gränsöverskridande transporter. Regeringen ser inget annat än att ERTMS är den lösning som vi behöver gå vidare med.

Anf. 105 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Herr talman! Det som är problematiskt när man fattar politiska beslut är förstås när dessa låser in lösningar i ett teknikval. Jag tror att det ibland vore bra om vi funderade på hur man kan utforma bästa möjliga funktion utan att låsa fast i en tekniklösning.

Jag delar naturligtvis statsrådets uppfattning om att frågan har rullat på länge. Även före alliansregeringen fanns den uppe på beredningsnivå. Det är dock ändå intressant att konstatera att arbetsplanen från 2009 måste revideras, för implementeringen inom EU har inte gått så som man tänkt sig. Mot bakgrund av diskussionen om utmaningar, svårigheter, riskbilder och reaktioner, liksom att andra länder för en liknande diskussion, tycker jag att det vore bra att ändå fundera på vad detta innebär i den svenska kontexten när det nu finns en öppning och möjlighet att påverka fortsättningen.

Ett sätt är att även från regeringens sida göra medskick in i den fortsatta diskussionen om handlingsplanen. Jag tolkar det dock som att några sådana medskick inte kommer att finnas.

Avslutningsvis vill jag kommentera stadsmiljöavtalen. Jag hänvisar till s. 63 i den tryckta produkt som statsrådet visade upp. Där står det att stadsmiljöavtalen gäller till och med 2018, och därefter bör satsningen förlängas.

Jag vill fråga statsrådet: Vad innebär detta? I den här produkten finns ju ingen fortsättning av stadsmiljöavtalen till år 2029.

Anf. 106 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Som jag har uppfattat det finns det ingenting som tyder på att kommissionen skulle ändra sig vad gäller ambitionen att ERTMS

ska införas i alla medlemsstater till 2030. Däremot kan enskilda länders tidtabell ändras. Danmark har brukat framhållas som ett exempel. Där skjuter man fram genomförandet från 2021 till 2023. Men i huvudsak fortgår den här utbyggnaden. Syftet är att underlätta gränsöverskridande trafik och få en kompatibilitet mellan olika trafiksystem i Europa, vilket i grunden naturligtvis är väldigt positivt.

Sedan håller jag med om att det är önskvärt med regelverk och ambitionsnivåer som är så teknikneutrala som möjligt och som syftar till funktion och mål. Det pågår ett parallellt arbete i EU och i Sverige med våra nationella lagar och regler för att lagstiftning och regelverk på olika områden ska bli mer mål- och funktionsbaserade. Till exempel beträffande drönare kommer det kanske att vara tydligare att det är åt det hållet man går när det gäller EU-lagstiftningen. Men det är svårt att åstadkomma kompatibla system utan att ha några som helst teknikkraV. I det här fallet är det nog lite så att tåget har gått. Jag tror inte att det vore lyckat att vänta på att nästa tekniska revolution ska inträffa, för då kan vi nog få vänta ganska länge. Det här är ett krav som EU ställer på oss, och vi får följa det.

Ambitionen är att vi ska fortsätta att ha stadsmiljöavtal in i nästa planperiod. Men eftersom det här inte är en nationell plan där vi pekar ut en fördelning av medlen inom varje anslagsområde har vi heller inte avsatt en specifik summa för stadsmiljöavtal. Detta har dock visat sig vara ett väldigt bra sätt att samarbeta mellan olika nivåer i samhället – kommuner och stat i det här fallet.

Anf. 107 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Som sagt stänger inte Kristdemokraterna dörren till höghastighetsbanor. Vi ser stora fördelar med nya stambanor för höghastighetsjärnväg, som jag sa i mitt huvudanförande.

Men, herr talman, när man tittar på regeringens vision om ”nya stambanor för höghastighetståg” på s. 51 i propositionen *Infrastruktur för framtiden* kan man inte hitta något konkret, utan det finns bara något slags viljeinriktning från regeringen. Vi ser inget konkret förslag om tidsplan, inget konkret förslag om finansiering, inget konkret förslag om genomförandeplan och så vidare. Samtidigt står det i texten: ”Nuvarande utredningsläge avseende det mest omfattande utbyggnadsalternativet visar att ett fullt utbyggt system skulle kunna färdigställas 2035–2040.”

Det känns som att detta egentligen är något vilseledande information. Eftersom det inte finns medel avsatta i den budgetproposition som vi diskuterat i dag är frågan på vilket sätt regeringen har tänkt sig att det här ska genomföras. Vad har Trafikverket fått för ekonomiska muskler? Vad vill regeringen ha sagt med detta? Är det endast en viljeinriktning utan konkretisering som man ska ta ställning till?

Anf. 108 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Så skulle man kanske kunna uttrycka det. Som jag sa inledningsvis är det här är inte en åtgärdsplan utan en infrastrukturproposition som anger en inriktning för den fortsatta planeringen och ramar för de ekonomiska ambitionerna på området. Det innebär att det inte finns någon konkret utbyggnadsstrategi kopplad till infrastrukturpropositionen.

Precis som är fallet med alla andra utbyggnadsstrategier för alla andra objekt kommer detta att genomföras och finansieras med de pengar som görs tillgängliga i infrastrukturpropositionen. Så brukar det vara med de flesta infrastrukturpropositioner. Det är väldigt ovanligt att man har kompletta utbyggnadsstrategier kopplade till projekt, utan där har vi expertmyndigheter som tar vid och kommer med det konkreta genomförandet i nästa steg.

Det här är inte heller att jämföra med ett objekt, utan det är ett nytt system. Vi säger nu att vi tror att detta är rätt väg för Sverige att gå. Vi pekar ut en inriktning och beskriver att det rent tekniskt skulle kunna finnas förutsättningar för färdigställande till 2035–2040, men vi har inte någonstans angett att det är regeringens ambition.

Man kan dessutom tillägga att den här propositionen täcker åtgärdsplanen för åren 2018–2029. Inte ens enligt den allra mest ambitiösa tidsplanen skulle hela höghastighetsbanan vara färdigställd till 2029. Därför skulle det vara helt orimligt att ha hela kostnaden i den här produkten.

Anf. 109 ROBERT HALEF (KD) replik:

Herr talman! Jag undrar om detta ens är möjligt med de avsatta medlen, förutom att man har planerat för Ostlänken, som redan är projekterad. Jag undrar om det finns ekonomiskt utrymme i det här anslaget på 622,5 miljarder. I tidigare infrastrukturproposition var det 522 miljarder, och så har det höjts med 100 miljarder för tolv år framöver. Om vi skulle bortse från de 84 miljarderna från era föreslagna skatthöjningar – kilometerskatt och nationell flygskatt – skulle det innebära att man höjer detta anslag med endast 16,5 miljarder på tolv års sikt. Men låt oss anta att skatthöjningarna går igenom. Då har vi en höjning på 100 miljarder på tolv år. Om man skulle fördela denna summa på alla de anslagsposter som vi har diskuterat i dag ser jag inte att det skulle finnas något ekonomiskt utrymme för att ens börja bygga den här höghastighetsjärnvägen förrän någon gång efter 2030. Är det så?

Anf. 110 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Höghastighetsbanesystemet ska byggstartas nästa år i och med att bygget av Ostlänken kommer igång. Det är första etappen i ett tänkt höghastighetsbanesystem, och det finns medel avsatta för den första etappen i befintlig plan. Detta kommer alltså att påbörjas.

Den här propositionen förutsätter inga specifika skatthöjningar, utan vi gör bedömningen att de här anslagsnivåerna på 622 ½ miljard över hela perioden ryms inom nuvarande ekonomiska ramar. Dessutom kan man enligt budgetlagen inte koppla en viss angiven skatt till ett visst utgiftsområde på det sätt som Robert Halef antyder. Budgetlagen säger att regeringen ska lägga fram en budgetproposition där intäkterna räcker till de utgifter man planerar. Där ser man intäktsmassan som ett helt och utgiftsmassan som ett helt. Robert Halef påskiner att den här produkten och utbyggnaden av höghastighetsbanor på något sätt skulle vara avhängiga av att det införs flygskatt eller kilometerskatt. Det är helt taget ur luften, och det skulle dessutom strida mot budgetlagen. I det avseendet kan jag lugna Robert Halef. Så är det inte.

Anf. 111 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! Jag och statsrådet är nog rörande överens om att det råder kapacitetsbrist i det svenska järnvägssystemet. Jag tror nog att samtliga i den här församlingen är överens om detta.

Vad beror då kapacitetsbristen på? Jag tror inte att den beror på att det rullar för många tåg på svenska järnvägar. Kapacitetsbristen beror på att järnvägen i dag är väldigt fragmenterad. Det rullar godståg med en högsta tillåtna hastighet på 80 kilometer i timmen. Vad gäller pendeltåg och S-tåg tror jag att det är 60. Det finns snabbregionaltåg med 200, och så har vi SJ:s flaggskepp X 2000 med 200 kilometer i timmen.

Herr talman! Statsrådet nämner många gånger i sitt anförande ny teknik. Min fråga till statsrådet är: Är det ny teknik och rätt väg att gå att köra med längre, tyngre och långsammare godståg? Har vi ett system som i dag är fragmenterat blir systemet ännu mer fragmenterat med längre och tyngre godståg.

När vi nämner ny teknik vill jag upplysa statsrådet om att det förra året presenterades en ny boggi som tillåter godstågen att köra 160 kilometer i timmen med en axellast på 25 ton. Den har utvecklats på avdelningen för järnvägsfordon vid Berlins tekniska universitet och ingår i EU-projektet Sustrail. Min fråga till statsrådet är: Har man haft i beaktande att man i stället för att satsa på längre och tyngre godståg kan satsa på snabbare och kortare godståg?

Anf. 112 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Jag har inget emot att man använder ny teknik för att göra godstransporter snabbare och effektivare. Jag kommer inte att föreslå något teknikval. Det vi har uttryckt är att vi ser positivt på att man framför allt på vissa utpekade sträckor där det finns sådana behov möjliggör för både längre godståg och tyngre godståg där det ökar effektiviteten i systemet. Om det finns annan teknik som är lämpad för att öka effektiviteten på annat sätt ser inte jag att det skulle finnas en konflikt. Tvärtom ska vi väl vidta alla de åtgärder som vi kan för att få ett så effektivt transportflöde och godsflöde som möjligt på både våra järnvägar och våra vägar.

Anf. 113 PER KLARBERG (SD) replik:

Herr talman! På tal om ny teknik var trafikutskottet i Kina och Japan för ett drygt år sedan. Där studerade vi ny teknik. Det finns en viss anledning till att 60 procent av världens alla höghastighetsjärnvägar i dag finns i Kina. Där bygger man höghastighetsjärnväg med ny teknik – man bygger höghastighetsjärnväg på bro liksom man gör i de andra länder där man i dag bygger höghastighetståg; det är Indien, USA och snart också i Thailand. Min nästa fråga till statsrådet är: Tycker du att man bygger med ny teknik i Sverige när man envisas med att bygga på mark och med ballast i stället för att bygga uppe i luften på ett modernt sätt?

Anf. 114 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! När det gäller teknikval överlåter jag med varm hand åt de expertmyndigheter som vi har till vårt förfogande att göra bedömningen om vad som är mest samhällsekonomiskt försvarbart och tekniskt fördelaktigt.

Jag skulle nog ändå vilja framhålla att den jämförelse som ibland görs med till exempel Kina vad gäller hastigheter, framdrift och annat haltar något. Jag skulle vilja påstå att vi har väldigt olika samhällssystem, olika demokratisyn och till vissa delar kanske också olika förutsättningar vad gäller säkerhetskrav och annat.

Jag tycker definitivt att vi ska bygga med den bästa tillgängliga tekniken och den mest samhällsekonomiskt försvarbara tekniken. Vilken den är tror jag att det finns ingenjörer som möjligen är bättre skickade att svara på än vi som finns i den här kammaren.

Jag avstår från att göra teknikval i debatten om infrastrukturpropositionen och ber att få återkomma när Trafikverket har gjort sina bedömningar.

Anf. 115 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Det är en snygg framsida på propositionen, statsrådet. Det tycker vi. Den är grön och vacker. Men rent substantiellt har vi kanske sett tyngre infrastrukturpropositioner.

Jag vill passa på att ställa en fråga.

I synen på jämställhet kunde vi redan på utskotts nivå mötas i en samsyn där Centerpartiet fick framgångar för sin syn på att på ett mer jämställt sätt planera transportinfrastrukturen. Tack för det, Pia Nilsson och Socialdemokraterna!

Utskottsbetänkandet innehåller också en rad tillkännagivanden om hur vi ska nå globala lösningar för utsläpp från sjöfart och luftfart, reall flygskatten. Det handlar om ERTMS, som vi har diskuterat mycket här i dag. Det handlar om synen på de regionala flygplatserna i ett system med tio nationella.

Det handlar om synen på hur vi på ett effektivt sätt ska kunna bedriva underhåll och utveckling av den svenska järnvägen slash ta in Gunnar Alexanderssons kloka synpunkter. Det handlar också om hur vi får fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik.

Herr talman! Vid sidan av att vi ställer ett enormt belopp pengar till statsrådets förfogande – för det är vad beslutet handlar om, en rambudget och en ramskrivning i en proposition – finns det fem konkreta medskick i form av tillkännagivanden. Min fråga till statsrådet blir då: På vilket sätt kommer de fem tydliga tillkännagivandena från Sveriges riksdag att påverka statsrådets arbete?

Anf. 116 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Till att börja med kan vi konstatera att texter inte alltid blir bättre bara för att de innehåller fler ord och fler sidor. Ibland är det så att om man är många partier som ska komma överens blir det väldigt många ord för att alla ska få sin del bekräftad. Det behöver inte nödvändigtvis innebära att det sedan blir konkreta avtryck i verkligheten.

Jag är ganska stolt över att vi har lyckats åstadkomma en stringent produkt med en väldigt tydlig inriktning på infrastrukturpolitiken under de närmaste åren. När vi började inleda arbetet med skrivningarna var vi ganska öppna för att ha breda diskussioner med flera partier. Vi hade också tagit initiativ till sådana samtal men hann egentligen inte ens börja dem förrän allianspartierna valde att inte fortsätta de samtalen. Det var tråkigt.

Jag tror att de tillkännagivanden på detta område som i dag finns från utskottet mycket väl hade kunna tillgodoses inom ramen för en sådan fortsatt förhandling om infrastrukturpropositionen.

Med det sagt kan jag också konstatera att så som tillkännagivandena är formulerade är det till största delen sådant som regeringen redan arbetar med, sådant som redan är omhändertaget i olika sammanhang och sådant som ligger väl i linje med de ambitioner som regeringen uttrycker. Jag tror inte att det ska bli några stora problem för regeringen att tillmötesgå trafikutskottet på de områdena.

Anf. 117 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Ordningen är den att nu överlämnar riksdagen ett mandat till statsrådet att utforma en nationell plan som vi utgår från att regeringen fattar beslut om våren 2018. Men det är här i kammaren som statsrådet hämtar sitt mandat avseende inriktning och ekonomi. Därför finns det skäl för statsrådet att ta hänsyn till orden oaktat deras mängd.

Apropå de samtal som statsrådet bjöd in till stämmer det. Jag blev inbjuden till tre samtal, ett var vid en frukost i januari och två var i september. Men septembersamtalen, statsrådet, var precis kant i kant med att denna produkt skulle tryckas. Utrymmet för samtal var utomordentligt begränsat. Det får vi tala om i ett annat sammanhang.

Jag vill ha lite mer konkret besked. På vilket sätt kommer tillkännagivandena om att inte arbeta med nationella lösningar som flygskatt, att ta stor hänsyn till operatörer, tågbransch, vid införandet av ERTMS och att tillgodose de 36 regionala flygplatserna att påverka arbetet? Vi kan nöja oss med det. På vilket sätt kommer det att färga regeringens arbete?

Jag vill i sammanhanget passa på att tillönska statsrådet en god jul i denna debatt som närmast antagit Gripenstedtska proportioner.

Anf. 118 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! När det gäller samtalen var vi väldigt tydliga med att vi var öppna för att diskutera egentligen allting i innehållet. De förhandlingar som sedan vidtogs med Vänsterpartiet kan nog tjäna som bevis för att vi var väldigt öppna för att skapa så breda överenskommelser som möjligt av precis de skäl som jag angav i mitt anförande. Vi tror att det är viktigt för tilltron till politikens förmåga att möta utmaningar att vi har en bred samsyn kring de stora viktiga investeringarna.

Med det sagt är det viktigt för regeringen att det som riksdagen uttrycker också blir omhändertaget. Flera av de tillkännagivanden som är kopplade till propositionen är omhändertaget i sådant som regeringen redan gör. Vi har flera strategier som är under utarbetande och beredning i Regeringskansliet där ytterligare andra av de tillkännagivandena kommer att på olika sätt hanteras.

Jag kan i dagsläget inte i detalj redogöra för på vilket sätt regeringen kommer att ta till sig tillkännagivandena, men självklart lägger vi stor vikt vid det riksdagen uttalar.

Jag ska be att få återgälda tillönsknigen om en god jul och ett gott nytt år.

Anf. 119 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Förra veckan spred sig glädje över hela Sverige. Flera internationella utredningar visar att kunskapen har ökat hos eleverna runt om i landet. Det är viktigt för exportlandet Sverige. Det är viktigt att våra elever i skolan får mycket kompetens och kunskap så att de kan konkurrera med övriga världen. Ett exportland konkurrerar med hela världen.

Vi kan förstås inte vara riktigt nöjda. Det återstår en del att göra i fråga om kunskap.

I dag debatterar vi något som kan inleda denna vecka med ett glädjebesked. Vi kommer att öka ramen för infrastruktursatsningar med 100 miljarder. Nej, det är ingen som tycker att det är bra – eller?

Självklart kommer det att finnas fler och fler projekt som vi kommer att rama in i infrastruktursatsningen. Därmed kommer Sverige att öka sin konkurrenskraft. Vi behöver dessa satsningar för att folk ska kunna åka till jobbet eller nå fram till arbetstillfällena som ligger ännu längre bort. Vi ska göra arbetsmarknadsregionerna större.

Företag ska kunna exportera just in time. Då behöver de pålitlig infrastruktur. 1 miljard i veckan under elva år framöver kommer att investeras i infrastruktur från och med 2018. Varför? Vi behöver faktiskt hållbar konkurrenskraftig infrastruktur. Vi vet alla vilken miljöpåverkan som transporter kan orsaka. Därför är det viktigt med en hållbar infrastruktur. Därmed är satsningen på underhåll av järnvägen extra viktig. Den satsning som vi ska göra på nya stambanor är extra viktig.

Vi måste även se på hur transporter förflyttas och hur logistiken fungerar. Går rätt vara på rätt spår? Alla transporter behöver inte gå på vägar eller järnvägar. En del transporter kan gå via sjöfarten. Det är viktigt att vi optimerar det vi gör så att Sverige kan få konkurrensfördelar.

Herr talman! Vi har i dag fått höra att det är viktigt med kapaciteten. Flera talare har i debatten tagit upp frågan om kapacitet i transportsektorn. Vad är avgörande för kapaciteten på järnvägen? Självklart handlar det om dubbelspår så att det går att åka samtidigt i båda riktningar. Mötesplatser är också viktiga för kapaciteten, hur tätt eller glest det är mellan mötesplatserna. Vi tittar på dessa frågor när vi gör investeringar i kapaciteten på järnväg.

Sedan har vi förstås signalsystemen. Är det fel i signalsystemet i den här mikrofonen? Nej, det är det inte, herr talman. Det är sällan fel här i kammaren. Däremot är det många gånger fel på järnvägen. I dag stod tågen stilla mellan Stockholm och Malmö på grund av signalfel.

En del av kapaciteten beror också på hur långa tågen är. Det finns en del reservationer, men redan i dag finns längre tåg än vad som vanligtvis används. De är längre än 630 meter. Med en sådan satsning och med längre mötesplatser, med möjligheter att mötas i trafiken, går det att ha längre tåg över hela Sverige. Med de 662 ½ miljarderna som vi beslutar om i dag blir det i framtiden möjligt att öka Sveriges konkurrenskraft.

Hur många gånger ska man säga kapacitet? Det är en viktig sak. Ungefär lika viktig som kunskapen är i skolan är kapaciteten i transportsystemen. Den är grundläggande. Vad gör man för att öka kapaciteten? Underhåll är enormt viktigt, herr talman. Då blir det en bra kondition på de järnvägar och vägar som finns, och de kan nyttjas till fullo.

Herr talman! Låt mig påpeka att underhållet har ökat sedan Socialdemokraterna tillträdde som regeringsparti. Men det är inte nog. Underhållet har varit eftersatt länge. Bildregeringen orsakade stora underskott, och då gick det inte att investera i underhåll. Man var tvungen att prioritera. Sedan lämnade Reinfeldt-regeringen också en del miljarder i underskott. Men vi har prioriterat underhåll denna gång, och vi har resurser att göra det.

Vi behöver också titta på hur det går att jobba med logistiken. Det är viktigt. Rätt vara på rätt spår.

Nya stambanor är också en del i den ökade kapaciteten.

Låt mig bara säga att innan Botniabanan och Ådalsbanan byggdes var det 60 000 resor längs Norrlandskusten. Nu är det på samma sträcka 1,3 miljoner resor. Jag blir lite upphetsad och irriterad över att Moderaterna hela dagen i talarstolen har pratat om Norrland och behovet av gods-transporter. Det finns faktiskt folk som bor där. De behöver åka till och från jobbet. Det har gått från 60 000 till 1,3 miljoner resor.

Vad är viktigt? Det är viktigt att bygga nya banor. De genererar möjligheter att röra på sig och söka jobb längre bort. Botniabanan innebär att Ö-vik och Umeå är en och samma arbetsmarknad. Edward Riedl kan ta upp detta senare i sitt anförande. Där är vi överens.

Vad händer med de stora företag som inte bara finns på den svenska arbetsmarknaden med svenskt ägande utan också har utländska ägare och tillgång till en marknad som sträcker sig över hela världen? Vad innebär det? Jo, det innebär att man inte bara är tvungen att ha bra kompetens, som jag var inne på från början, utan man är även tvungen att ha bra konkurrensfördelar när det gäller transportsystemet. Man är tvungen att söka efter arbetskraften på längre avstånd, och där kommer det här med regionförstoring in. Man är tvungen att producera och skicka varor enligt just in time-konceptet, och då är det viktigt att man kan förlita sig på det transportsystem som finns.

Herr talman! Jag inser att jag har talat länge. Jag har fyra manuslappar kvar, så jag fortsätter lite grann.

Moderaterna har visat i den här debatten att de svänger lite grann. Det är jätteviktigt att vi kan ha ett bra samarbete, men som det ser ut just i dag känns det osäkert. För bara några år sedan gav Moderaterna direktiven om nya stambanor, och i dag kallade en företrädare för Moderaterna i den förra debatten det här för ett politiskt prestigeprojekt.

Nu är jag intresserad av om ni moderater tycker att ni kan hålla en rak linje eller om ni fattar beslut efter vindriktningen. Vill ni hålla er till en sak? Det här kräver något av oss politiskt. Det här är investeringar långsiktigt sett, för det här är investeringar som gör att företagen vågar eller inte vågar investera i Sverige. Vi måste alltså ha en klar linje när det gäller hur vi vill att Sverige ska utvecklas på den här sidan.

Ni har ju sagt, för två eller tre år sedan, att ni vill bygga en höghastighetsbana och att ni vill öka bostadsbyggandet. Nu svajar det här lite grann. Frågan är verkligen vad Moderaterna vill i det här fallet.

Jag kan säga, herr talman, att vi vill utveckla infrastrukturen för att öka konkurrenskraften för våra företag eftersom vi behöver få fler företag i det här landet. Vi behöver fler möjligheter för arbetsmarknaden, för fortfarande har vi 350 000 arbetslösa i det här landet. Därför är det viktigt att fler företag får fler möjligheter till kompetens och möjlighet att sälja varor

utanför Sverige. Därför kommer vi från och med 2018 att investera 1 miljard i veckan på infrastruktur. Det är jätteviktigt för Sveriges utveckling. (Applåder)

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

Anf. 120 BORIANA ÅBERG (M):

Herr talman! Vi moderater anser att de olika transportslagen inte ska ställas mot varandra. Sverige behöver såväl väg som järnväg, sjöfart, flyg och cykel. Därför är jag mycket bekymrad över regeringspartiernas iver att lägga en massa olika skatter på lastbilstrafiken, till exempel kilometerskatten och den årliga uppräknings av bensin- och dieselskatterna.

Vi behöver lastbilen. Vi ska inte bekämpa lastbilstrafiken, utan vi ska göra den miljövänlig. För att vårt näringsliv ska kunna blomstra och hela landet kunna leva är lastbilstransporter alldeles nödvändiga. Det finns gods som måste levereras snabbt till ställen där varken järnväg eller sjöväg finns.

Åkerinäringen är en näring som skapar många jobb, de flesta i små företag utan resurser att utföra komplicerade beräkningar av hur kilometerskatten ska fördelas mellan olika kunder. Det verkar som om de som har kommit på idén om kilometerskatt har trott att det bara handlar om transporter av samma typ av gods från punkt A till punkt B. Verkligheten är en helt annan. En lastbilstransport hämtar och lämnar gods på olika ställen på vägen till slutmålet. Det är gods av olika slag och med olika vikt som fraktras på olika avstånd.

I fredags besökte jag Abbekås Åkeri i Staffanstorp. Det är en stor aktör i branschen. Ägaren, Per-Anders Andersson, var bekymrad över kostnaden och det extra regelkrångel som den nya kilometerskatten kommer att innebära. Redan nu har han en heltidsanställd för att hantera krånglet med kör- och vilotidsreglerna.

De som förespråkar kilometerskatt säger att syftet är gott. Man vill minska vägslitaget och underlätta överförandet av gods till miljövänligare transportslag, till exempel sjöfart. Jag är den första att välkomna större mängder gods på våra sjövägar, men jag är tveksam till metoden. Piskor är sällan lika effektiva som morötter.

Om regeringen nu vill, som statsministern uttryckte i regeringsförklaringen, att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart undrar jag varför man inte ser till att underlätta för sjöfarten i stället för att försvåra för lastbilstrafiken. Till exempel kan man satsa på bättre infrastruktur i hamnarna, bättre väg- och järnvägsanslutningar och djupare farleder som möjliggör för stora fartyg att komma fram.

I princip alla aktörer i branschen – hamnar, rederier och övriga näringslivet – har varit mycket kritiska till förslaget om nya farledsavgifter. Det talas mycket om att satsa på inlands- och kustsjöfart, men de nya farleds- och lotsavgifterna betraktas av inlandssjöfartsaktörerna som direkt kontraproduktiva. Varför har man inte involverat branschen i utformningen av dessa avgifter om man nu menar allvar med att satsa på sjöfart?

Prot. 2016/17:44
12 december

*Infrastruktur för
framtiden*

Herr talman! Det är viktigt för Sverige att den gränsöverskridande trafiken fungerar väl. Sveriges välstånd bygger till stor del på export, och det är av stor betydelse att det finns tillförlitliga förbindelser både med väg och järnväg över gränserna.

Per Klarberg nämnde järnvägsolyckan i november 2012 vid Farris i Danmark där ett godståg spårade ur och orsakade skador på rälsen som fick repareras i två veckor. Under reparationstiden blev järnvägstransporterna med färja via Trelleborg räddningen för den svenska exportindustrin. Tur i oturen var att rederiet hade ledig kapacitet. Men vad skulle ha hänt om det inte hade varit så? Att säkerställa en pålitlig infrastruktur är en uppgift för regeringen och inte för enskilda företag.

Det är bra att Karin Svensson Smith i sitt anförande uppmärksammade risken att Trelleborgs hamn mister järnvägsfärjorna till kontinenten.

Ministern nämnde det internationella perspektivet. Vågar vi tro på en räddning för järnvägstrafiken via färjor i Trelleborg? För att vara på den säkra sidan har trafikutskottet föreslagit att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska de negativa konsekvenserna som uppkommer vid störningar i trafiksystemet.

Ett exempel på negativa konsekvenser för pendlarna i Öresundsregionen är införandet av id- och passkontroller. Problemet är inte kontrollerna i sig själva utan sättet som de har utformats på. Om dessa två kontroller skulle samordnas skulle pendlarnas restid kortas med 20 minuter. Många pendlare säger att gränsen är nådd. De säger upp sig från sina arbetsplatser eller väljer att ta bilen över sundet.

Regeringen har vid flera tillfällen lovat lindring, men utan resultat. Kommer det att komma en uppgörelse med Danmark innan arbetsmarknadsregionen Öresund fullständigt slås sönder?

Herr talman! Enligt arbetsordningen är det regeringen som fastställer den nationella planen. Det är således inte riksdagens uppgift att ta ställning till infrastrukturprojekt. Det är dock ingen hemlighet vilka projekt som vi moderater tycker är angelägna. För tids vinnande ska jag bara nämna några som berör Skåne.

Ett viktigt projekt är Södra stambanan, där sträckan Malmö–Hässleholm är en flaskhals som behöver åtgärdas med extra spår.

Ett annat är Västkustbanan, som mellan Helsingborgs centrum och Maria behöver förses med dubbelspår och grävas ned. Som det är nu går tågspåret genom den bästa delen av Helsingborg, parallellt med stranden, genom ett bostadsområde.

Skånebanan, i synnerhet sträckan Hässleholm–Kristianstad, behöver också kapacitetshöjande åtgärder.

I lördags publicerades en debattartikel om behovet av att bygga ut E6:an till en trefilig motorväg mellan Malmö och Helsingborg. Artikelförfattare var två socialdemokratiska riksdagsledamöter. Det var glädjande, för den moderata Skånebänken och allianspartierna i Skåne har länge påpekat behovet av utbyggnad av E6:an. Situationen är kritisk. Trafikköer bildas dagligen när människor är på väg till och från sina jobb.

Sträckan Malmö–Helsingborg är också ovanligt olycksdrabbad. Det är ingen överdrift att säga att påkörningsolyckor sker var och varannan dag.

Herr talman! I början av mitt anförande sa jag att vi inte ska ställa olika trafikslag mot varandra. Jag märker att jag inte har nämnt någonting om cykeln, som är ett transportmedel på frammarsch, särskilt i urbana miljöer.

Riksdagen riktade ett tillkännagivande till regeringen med uppmaningen att återkomma med en cykelstrategi. Först skulle strategin komma i våras. Nu är vi i december. Det är angeläget att cykelstrategin presenteras snarast.

Om flyget och den skadliga flygskatten kommer min kollega Edward Riedl att tala. Som skåning kan jag bara konstatera att skåningar, blekingar och smålänningar troligtvis kommer att välja Kastrup i fortsättningen om en flygskatt införs. Sturup kommer därmed att förlora värdefulla arbetstillfällen.

Slutligen, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationerna 1 och 14. (Applåder)

I detta anförande instämde Sten Bergheden, Erik Ottoson, Edward Riedl och Jessica Rosencrantz (alla M).

Anf. 121 JIMMY STÅHL (SD):

Herr talman! Det Borian Åberg sa om sjöfarten kan jag inte säga bättre själv. Vi har precis samma åsikt i den frågan – sjöfarten är jätteviktig.

Jag kan dock inte låta bli att tala om höghastighetsjärnvägen, som har varit så omtalad här inne i kammaren. Jag tänkte berätta om en resa vi gjorde till Kina, där vi skulle få uppleva att åka just på höghastighetsjärnväg. Jag tänkte att det skulle bli en härlig, flashig upplevelse.

Vi skulle åka från Peking och söderut till Shenzhen, om jag inte minner mig. Vi fick komma till den härliga stationsbyggnaden som de hade byggt upp, med enorma köpcentrum och fastigheter.

Vi satte oss på tåget, i bekväma fätöljer, lutade oss tillbaka och fick upp fotstöden. Efter en stund funderade jag på när tåget skulle börja åka. Jag tittade ut, och vi var redan i full fart.

Först när jag fick syn på hastighetsmätaren förstod jag hur fort vi körde, för när jag tittade ut såg det ganska normalt ut, ungefär som när man åker bil i normalhastighet.

Det var inte en unik, fräck upplevelse att åka höghastighetsjärnväg. Däremot var det en väldigt behaglig upplevelse. Detta, att kunna åka bekvämt, är någonting som man kan tycka att vi borde kunna ha i Sverige också. När jag sätter mig på X 2000 är det en helt annan upplevelse. Då känner man till och med när tåget drar iväg. När man ska gå till bistron sätter man sig troligtvis i åtminstone någons knä.

Det är med denna teknik, som vi har i Sverige, som regeringen vill bygga höghastighetståg. På ballast. På mark.

Vi i Sverigedemokraterna har följt byggandet, eller planen på byggandet, ganska länge. Vi har funnit att de har ändrat lite grann och vill bygga på slab track. Men detta innebär egentligen att man bygger en mur rakt igenom Sverige – från Stockholm, via Jönköping, ned till Skåne. Detta skulle vara en mur som tar enorm plats och gör enorm åverkan på natur och mark.

Vi förespråkar därför att man inte bygger höghastighetsjärnvägen. Vi har också hört i dag att det inte finns något slutdatum, vilket kan vara klokt.

Men det finns i alla fall en byggstart, i och med Ostlänken. Ostlänken behövs. Men precis som Jessica från Moderaterna var inne på behövs sträckan i alla fall, och sträckan kan man bygga med konventionell järnväg där man kan trafikera i 250 eller kanske till och med 270 kilometer i timmen.

Jag tänkte säga något om OPS. Vi har sett att Riksrevisionen har granskat bland annat Arlandabanan. Vi kommer att behöva alternativa finansieringsåtgärder, för hur mycket pengar man än satsar på infrastruktur saknas det alltid pengar. Vi är nu inne på den sjunde timmen av infrastrukturdebatt bara i dag. Detta berör allt och alla. Infrastruktur berör allt man gör, allt gods som finns – infrastruktur berör precis allt.

Arlandabanan var en OPS-lösning, det vill säga en offentlig-privat samverkan. Jag tycker att det är ganska intressant att följa OPS. Vi har inte något särskilt emot OPS, men man måste följa upp avtalen och se hur man kan göra förändringar i framtiden.

Vad gäller Arlandabanan vet vi att biljettpriserna är väldigt höga, men det har också varit en stor risk i och med att detta var en ganska tidig OPS-lösning. Arlandabanan har ett konkurrensskydd som gör att det är svårt att konkurrera om man hade velat utveckla trafiken mellan Stockholms central och Arlanda flygplats.

Med detta konkurrensskydd är det ändå förvånande att Arlanda Express enbart har 13 procent av trafiken, lika mycket som taxi ut till Arlanda. Bilanvändandet ut till Arlanda sträcker sig till 32 procent. För bussarna är det 6 procent. Jag tycker att Arlanda Express borde kunna ha en större andel, men jag anser också att det är alldeles för dyrt. Nu har jag sett att de har mer fördelaktiga biljettpriser, vilket vi välkomnar.

Vad gäller OPS och andra finansieringslösningar vill jag nämna något annat vi gjorde när vi ändå var i Kina. Vi passade på att åka till Hongkong, där vi fick träffa MTR. De hade ganska sluga och bra lösningar på just alternativ finansiering, så vi i utskottet diskuterade med MTR hur de gjorde och hur deras infrastruktur fungerade.

De berättade att när de bygger infrastruktur sluter de avtal om marken runt stationsbyggnaderna. De bygger fastigheter, kontor och köpcentrum, och med hjälp av de vinster de gör vid byggandet av köpcentrum och fastigheter samt kontorslokaler bygger de ännu mer infrastruktur. De sa att de alltid behåller köpcentrum, för de går jättebra. En viss del av fastighetsbeståndet sålde de ut och använde då naturligtvis pengarna till att bygga ännu mer spår. De använde även en del av pengarna för att hålla nere biljettpriserna, så att fler människor valde att åka, vilket innebär att de får en högre fyllnadsgrad och även tjänar pengar därför att fler åker tunnelbana.

Detta är ett suveränt sätt att bygga infrastruktur, att låta staten slippa betala för allting och låta även privata aktörer vara med och finansiera framtidens infrastruktur.

I detta anförande instämde Per Klarberg (SD).

Anf. 122 LARS TYSKLIND (L):

Herr talman! Jag förstår om folk börjar bli lite matta nu av att höra allting om infrastruktur.

Jag står naturligtvis bakom allt som min kollega i Liberalerna, Nina Lundström, har framfört här tidigare.

Vad jag skulle vilja ta upp som en central utgångspunkt i utvecklingen av infrastruktur och transporter under den kommande planperioden är det förslag som finns från miljömålsberedningen om att vi ska minska klimat-effekten genom att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med 70 procent från 2010 fram till 2030. Det är alltså en enorm utmaning, och det är mycket mångfasetterade lösningar som krävs för detta.

Elektrifieringen har nämnts här tidigare. Det är klart att tågtrafiken är elektrifierad, men även personbilsflottan ligger väldigt nära till hands att elektrifiera.

Hur som helst är det viktigt att vi tänker transportslagsövergripande, optimerar de transportslag vi har och tänker enligt fyrstegprincipen, för det handlar som sagt om att optimera.

Med detta sagt kommer jag att fokusera på det som står i propositionen om landsbygdsperspektivet, behovet av gränsöverskridande infrastruktur i Norden och utvecklingen av inre sjöfart. Jag passar då på att yrka bifall till reservation nr 7, som handlar om just gränsöverskridande trafik.

Herr talman! När det först gäller landsbygdsperspektivet handlar det ofta om mindre åtgärder som ger ganska stora effekter och effektiviseringar. Det är inte alltid de stora projekten som gynnar landsbygden.

Halva Sveriges befolkning bor i ett drygt femtiotal kommuner. Stora delar av landet utgörs av ganska glesbefolkad landsbygd och mindre orter. I Liberalernas trafikpolitik tar vi höjd för detta och tar hänsyn till landsbygdens förutsättningar, som är väldigt annorlunda än städers och tätorters förutsättningar, enligt devisen, som är ganska sliten nu, hela landet ska leva.

Vägstandarden på landsbygden spelar en central roll. Vi kan prata om vägar och järnvägar och sätta dem mot varandra, men på större delen av landsbygden är vägarna det enda alternativet, och bilen är naturligtvis helt nödvändig för det dagliga livet.

Från Liberalernas sida har vi förslag om bland annat differentierade reseavdrag som sätter tummen på att där alternativen saknas bör man rimligtvis ha rätt till större reseavdrag än där det finns särskilt goda förutsättningar för kollektivtrafikalternativet.

Vi har pratat här om alternativa finansieringsformer, offentlig och privat samverkan och så vidare. Jag tror inte att det ska begränsas till storstadsregionerna, utan detta är någonting som kan förekomma var som helst i landet. Det kan också gälla broar och annat i glesbygd, där det har en väldigt stor betydelse och där man är beredd att betala brukaravgifter. Inte minst finns det en del färjeleder där färjetrafikens kostnader och brukaravgifter i kombination kan vara en alternativ finansiering.

Herr talman! Både landsbygd och storstäder är beroende av att de stora järnvägsstråken fungerar. Det kanske är tur att de, vilket är min personliga upplevelse, fungerar bättre i verkligheten än vad det låter som här från talarstolen. Egentligen är väl inte svensk järnväg så jättedålig, även om den har sina brister.

När det gäller de stora stråken pratar vi om både person- och godstrafik.

Nina Lundström nämnde lågtrafikerade banor och deras roll i systemet. Det är lätt att säga att där åker inte så många, så det har inte så stor betydelse. Men det har naturligtvis en enorm betydelse för de människor som åker på dem, och de utgör ändå en ganska stor del av järnvägssystemet. Vi liberaler tycker att det är viktigt att det tas fram en strategi för att passa in

de lågtrafikerade banorna i det övriga järnvägssystemet. När det gäller lågtrafikerade banor handlar det kanske ännu mer om att med små åtgärder få stora effekter. På vissa lågtrafikerade banor kör man inte när det blåser 15 sekundmeter därför att man inte har trädsäkrat. Den typen av tillgänglighet är ju inte så himmelens dyr att skapa, så vi hoppas att det kommer att finnas utrymme i åtgärdsplanen för sådana saker.

Generellt sett är vi i Sverige väldigt beroende av internationella transporter och speciellt den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden. Det var ett möte här den 9 november mellan de nordiska infrastrukturministrarna. Jag tycker att det var ett positivt steg att man började prata med varandra. För att man ska kunna gå vidare med detta måste det bli kontinuitet i samtalen, och då handlar det mycket om planering. Det finns ju inte något motsatsförhållande mellan nationell och gränsöverskridande planering. Det handlar egentligen bara om att kommunicera. Det finns inget hinder för att komma igång med ett tätt samarbete inom de befintliga strukturerna i Norden. Detta står också nämnt i propositionen, men nu gäller det att vi verkligen följer upp det.

Om till exempel Oslo och Göteborg hade legat i samma land är jag helt övertygad om att det hade funnits en betydligt bättre järnväg mellan Norges största stad och Sveriges näst största stad. För att inte verka så lokalpatriotisk finns det mycket att ta upp i frågan för Oslo, Stockholm, Kvarken, Nordkalotten och inte minst Skåne som transitregioner.

Herr talman! Jag ska säga några ord om sjöfarten, som det har pratats mycket om här. Jag tror att det nämns mer än tio gånger i propositionen att godstrafik ska flytta från väg till järnväg och sjöfart, vilket är en ambition som vi från Liberalernas sida delar. Men för att detta ska ske krävs det att vi har en konkurrenskraftig sjöfart. Annars kommer det inte att hända. Nu är inte Karin Svensson Smith kvar här, men hon nämnde att anledningen till att man inte tar upp sjöfarten så mycket i propositionen är att infrastrukturen är liksom gratis, att den redan finns på plats. Det är en sanning med ganska stor modifikation.

Först och främst handlar det om att för att kunna använda sjöfarten effektivt krävs det infrastruktur till och från hamnarna, både vägar och järnvägar, som fungerar bra.

För att sedan gå över till den inre sjöfarten och de leder som vi pratar om att utveckla i Sverige handlar det mycket om Mälartrafiken och Göta älv–Vänerstråket. Det går inte att komma ifrån att om man tänker behålla sjöfarten på Göta älv–Vänerstråket måste ramen kunna innehålla satsningar på nya slussar i Trollhättan.

Det är inte fråga om ett bästföredatum 2030, utan sista förbrukningsår är 2030. Enligt Trafikverkets stråkstudier finns det ingen möjlighet att genom underhåll förlänga livslängden. Detta måste vi ha med.

Regeringen nämner att man ska flytta mycket till sjöfart, men man nämner inte hur det ska gå till.

Även för utvecklingen runt Väner och de investeringar som görs är det viktigt att vi tidigt får en signal om hur man tänker göra. Jag har ställt frågor till infrastrukturministern, och svaret att det ingår i åtgärdsplaneringen är ju rätt, för så är det.

Men denna åtgärd är en grundsten. Annars har vi ett icke-beslut i denna fråga, och det är detsamma som att lägga ned den inre sjöfarten mellan Göteborg och Vänerhamnarna.

(Applåder)

Anf. 123 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Nu har vi ältat infrastrukturen i ett antal timmar, och vi har hört alla upprepningar ett tiotal gånger. Jag ska försöka att inte göra samma sak.

Låt mig nämna några bortglömda frågor som borde ha varit med och som vi borde ha fördjupat oss i och fortsatt att verkställa.

Jag ska först och främst nämna lastbilstrafiken. Vi ser dagligen hur tillståndet förvärras alltmer. Man har till exempel uttryckt att den oseriösa trafiken har happy hour eftersom polisens trafikkontroller är obefintliga.

Det sägs också rent ut i medierna och av Transportarbetareförbundet att kriminella ligor alltmer är med och styr de utländska åkerierna, som år ut och år in reser omkring på våra vägar och totalt nonchalerar alla regelverk.

Sverigedemokraterna har i årtal föreslagit konkreta åtgärder mot den oseriösa trafiken. Vi har föreslagit mer europeiska metoder för att sköta övervakningen och att man ska utbilda särskild personal och framför allt se till att den finns där den behövs.

Vad gör regeringen? Jo, man sätter ytterligare en spik i den svenska åkerinäringens likkista genom en ny skatt. Det är vad man har att komma med, och vi känner igen detta beteende. Denna skatt drabbar de svenska åkerierna, vilka redan är nedtyngda av skatter och avgifter. De oseriösa kommer knappast att betala något som de snabbt kan köra förbi, så vi kommer inte att tjäna mycket från det hållet. De har sina egna regler. Det om detta.

Jag tänker på förra mandatperioden då vi i stor enighet i utskottet gick samman i en undersökning, konstaterade vad bristerna var och åtgärdade en hel del. Efter mycket hojtande i kammaren fick vi till slut igenom ett par saker. Böterna åkte upp rejält, och klampning tilläts, om än i begränsad form.

Då gjordes något, men nu tycks frågan vara bortglömd. Nu händer ingenting.

Herr talman! En annan fråga som förefaller vara bortglömd är mobilringande med handhållen telefon. Jag tror att de som har varit med några år känner igen frågan. Vi har ältat den hit och dit. Den förra regeringen kom med en lam historia om att det inte var så lätt att göra något åt, för då måste man förbjuda så mycket. Så är det inte alls.

I synnerhet de socialdemokrater som sitter här borde förnya den entusiasm de hade förra mandatperioden så att vi gemensamt kan göra något åt detta genom lagstiftning.

Åtgärderna vi fick igenom var tyvärr otillräckliga. Jag har väntat i två år på att detta ska fullbordas, men det är dödyst.

Jag ska ändå göra någon liten upprepning. Vi har hört förskräckligt mycket om ERTMS i dag. Sverigedemokraterna anser fortfarande att det är en klart olönsam och onödig investering. Vi kommer att ångra oss bittert om vi än en gång är totalt lydiga mot EU.

Jag är glad över att flera talare som omfattar vår ståndpunkt vad gäller de regionala flygplatserna. Här måste något göras. Jag tillät mig att säga att jag personligen inte skulle ha något emot ett förstatligande av dessa flygplatser för att en gång för alla få saken ut världen. Jag påstår inte att det är den enda rätta vägen att gå, men det är en väg som i alla fall hade löst problemet med EU:s överstatlighet i denna fråga.

Herr talman! Vad gäller flygskatten har Sverigedemokraterna nog talat klarspråk. Vi kommer att gå emot den så länge det någonsin är möjligt.

I detta anförande instämde Sara-Lena Bjälkö, Per Klarberg och Jimmy Ståhl (alla SD).

Anf. 124 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Riksdagen skickar i dag ett tillkännagivande till regeringen om att riksdagen tycker att regeringen ska jobba med ICAO och globala lösningar vad gäller flyget och inte med nationella sär lösningar som flygskatt.

En nationell flygskatt slår bara mot svensk konkurrenskraft och drabbar främst de delar av landet som finns utanför våra storstäder.

Dessutom har flygskatten en marginell klimateffekt. Regeringen konstaterar själv att det mesta kommer att flyttas över till väg. Det är negativt för större delen av Sverige.

Vidare visar erfarenheterna av flygskatt att man inte bara exporterar arbetstillfällena utan också resandet till andra länder. De som skattar mest om regeringen får igenom en flygskatt är Köpenhamn, Oslo och Helsingfors, för det är de som kommer att få den ökade flygtrafiken från Sverige. Danmark, Holland och Irland införde flygskatt men avskaffade den när de kom fram till just att det enda man exporterar är arbetstillfällena och resandet till andra länder.

Flygskatten fördyrar nödvändiga jobbresor inom landet, flygskatten fördyrar vanligt folks välförtjänta semesterresande och flygskatten kommer inte att bidra till att rädda klimatet.

S-MP-regeringen har tagit fram ett riktigt dåligt förslag på flygskatt med endast marginella klimateffekter. Men förslaget var inte tillräckligt dåligt. Jonas Sjöstedt och Vänsterpartiet klurade sannolikt ett tag på hur de kunde göra detta dåliga förslag ännu lite sämre. Vi kunde läsa om det i tidningen i dag.

Man ska alltså ta intäkten av denna flygskatt, som främst betalas av norra Sverige, och subventionera tågbiljetter i främst södra Sverige. Det är genialt. En riktigt dålig politik kan faktiskt göras ännu lite sämre med Vänsterpartiet.

Det är skickligt av regeringen att ta fram en skatt som gör alla till förlorare. Det blir färre jobb och sämre tillväxt. I slutändan blir det därför lägre skatteintäkter, mindre pengar till välfärd, mindre pengar till skola och mindre pengar till den sjukvård som en del från regeringspartierna har talat sig varma för. Det blir alltså mindre pengar till det man har pratat om när skatter som i slutändan minskar statens intäkter genomförs.

Med respekt för nästa utskott ska jag inte bli mer långrandig än så, men jag uppmanar regeringspartierna att ta tillkännagivandet på allvar. En ma-

joritet av riksdagen är emot den flygfientliga politik som regeringen försöker genomdriva. Jag tror att man skulle vinna på att lyssna in vad en majoritet av Sveriges riksdag tycker om detta.

(Applåder)

I detta anförande instämde Sten Bergheden, Erik Ottoson och Jessica Rosencrantz (alla M).

Anf. 125 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Infrastrukturpropositionen innebär finansiering med skattepengar, väldigt mycket skattepengar. Pia Nilsson från Socialdemokraterna sa tidigare att man inte har prioriterat skattesänkningar. Nej, men man har verkligen prioriterat nya skattehöjningar.

Vi har redan i dag en av Europas högsta skatter på drivmedel, både bensin och diesel. Ändå sitter regeringen i dag med Miljöpartiet i förarsätet och planerar nya flygskatter, nya kilometerskatter och nya höjningar av bensin- och dieselskatter.

En ny flygskatt kan innebära att vi tappar ungefär 10 000 arbetstillfällen i Sverige. En ny vägskatt på våra lastbilar kan innebära att företagen ska betala in över 10 miljarder kronor mer i skatter för att regeringen ska klara sin budget.

Regeringen har helt enkelt bestämt sig för att sänka transportererna i detta land. Man ska se till att allt stannar. Man ska se till att företagen får betala den politik man har tänkt föra. Innebörden av denna politik blir att jobb flyttar utomlands och att vi får de högsta skatterna för alla transporter. Regeringen gör allt för att få stopp på Sverige.

Herr talman! I stället borde man titta på nya möjligheter att stoppa fuset på våra vägar och få in skatteintäkter till Sverige. Man skulle se till att alkobommar kommer upp, men nu har det gått två år utan att något har hänt. Man har inte infört beställansvar, vilket innebär att personer kan beställa en transport utan att den behöver vara laglig.

Landsbygdens människor beskattas stenhårt med den nya ekonomi och de nya skatter som ligger i regeringens budget och som ska finansiera vår infrastruktur.

Regeringen har dessutom lyckats försämra de klampningsbeslut som vi fattade i riksdagen och som vi i Alliansen jobbade fram. Det har man nu lyckats devalvera ned till en nivå som gör att det inte längre är tillämpligt ute på vägarna. Det är allvarligt, och det kommer att minska ännu mer. Detta borde regeringen ägna sig åt, inte nya skattehöjningar.

Vad har då regeringen gjort under dessa två år? Jo, man har höjt bensinskatterna, man har höjt dieselskatterna och man planerar för nya skatter. För säkerhets skull har man dessutom tagit bort trafikpolisen, så att den olagliga trafiken inte kan jagas. Detta är allvarligt, och det syns ute på våra vägar.

Infrastrukturpropositionen i sig handlar mycket om våra satsningar. Vi ser en risk för att man är inne och petar i gamla projekt när det gäller vägar. Bland nämnda projekt riskerar utbyggnaden av E20 att fördröjas därför att man nu måste ta andra miljöhänsyn.

Vi vill ha en satsning på Västra stambanan, och vi vill bygga ut E20 enligt planerna. Vi bör också bygga ut Göteborg–Borås enligt vårt förslag.

Prot. 2016/17:44
12 december

*Infrastruktur för
framtiden*

Men vi behöver inte regeringens skattehöjningar för detta. Vi behöver inte hämta ännu mer pengar hos våra svenska företag.

Herr talman! Satsningen på höghastighetståg är så olönsam att varje satsad krona ger 60 öre tillbaka. Ingen bank skulle satsa på det. Regeringsföreträdare har hörts tala om att pensionsfonder kanske kan användas till detta. Då tycker jag att det är viktigt att regeringen först frågar om pensionärerna tänker vara med och betala för höghastighetståg. Vi säger nej till höghastighetståg, herr talman.

(Applåder)

I detta anförande instämde Erik Ottoson, Edward Riedl, Jessica Rosencrantz och Borian Åberg (alla M).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 13 december.)

Näringsliv

§ 6 Näringsliv

Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU1
Utgiftsområde 24 Näringsliv (prop. 2016/17:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 126 LARS HJÄLMERED (M):

Herr talman! I förra veckan besökte jag företaget Estrella i Angered i Göteborg. Estrella tillverkar chips – massor av chips. Om man frågar folk hur mycket chips och nötter de äter står det inte riktigt i korrelation till hur mycket som faktiskt säljs på den svenska marknaden. Estrella är en av de stora aktörerna.

I praktiken leder varje såld chipspåse till jobb i Angered och Göteborg. Jag tycker att företaget Estrella är intressant också av andra skäl. Det är ett medelstort företag med bortåt 200 anställda. Bland medarbetarna finns 23 nationaliteter. Företaget är en viktig lokal arbetsgivare i en del av Göteborg, och det är viktigt för integrationen. Företaget ägs av en internationell företagsgrupp.

Beslut som vi fattar i Sveriges riksdag påverkar Estrella liksom en mängd andra företag. Finns det kompetens? Vad kostar transporter? Finns det bostäder till medarbetare om man anställer folk? Hur står sig Sverige mot andra länder när man ska investera i en ny line för chipsproduktion? För Moderaterna handlar näringspolitiken om att på olika sätt underlätta för och hjälpa företag som Estrella i deras utveckling.

Bortom det, herr talman, möter Sverige ett antal större utmaningar under de kommande åren. En sådan handlar om den svenska konkurrenskraften, där Sverige och svenska företag på daglig basis prövas gentemot konkurrenter i andra länder och andra delar av världen.

Som politiska beslutsfattare måste vi hela tiden fundera på hur de beslut vi fattar nationellt och lokalt men också gemensamt i Europa påverkar såväl stora svenska företag som mindre, som är handelsberoende och finns i andra delar av världen. Konkurrensen är knivskarp, och olika beslut som vi fattar om transport, kompetens eller skatter påverkar vardagen för landets företag.

En annan stor utmaning, herr talman, handlar om utanförskapet och jobben. Regeringen säger själv i budgetpropositionen att det en vanlig dag i dag är över 900 000 människor som inte går till jobbet. Detta håller inte långsiktigt för de enskilda människor som inte kommer in på arbetsmarknaden och som inte får en egen lön med allt vad det betyder – kunna köpa en bil, hyra en lägenhet och åka på semester. Det håller för den delen heller inte om vi tittar på den stora och viktiga integrationsutmaning som Sverige har och möter, när vi vet att det kanske bästa sättet att bli en del av det svenska samhället och lära sig språket är att komma in på arbetsmarknaden.

Vi har en utmaning med entreprenörskapet utifrån att fler ska vilja starta företag men framför allt att fler företag ska växa till, och detta behöver vi lyfta upp på olika sätt. Slutsatsen för oss handlar om att vi måste ha fler förslag och beslut som underlättar företagande och entreprenörskap.

Samtidigt, herr talman, har vi en regering som tydligt för Sverige i fel riktning. S, MP och V har, bildligt talat, gett en käftsmäll i ett antal beslut och besked som har kommit. Det handlar om försämringar av RUT och ROT och om att göra det dyrare att anställa och mindre lönsamt att arbeta. Man har jobbat med att försvåra för mindre företag att vara med i offentlig upphandling och på olika sätt trycka undan entreprenörskap inom vård- och omsorgsverksamheter. Man vill kraftigt fördyra transporter, med lastbilsskatt och flygskatt. Nu senast har vi förslaget om en kraftigt höjd entreprenörsskatt – det som emellanåt kallas 3:12-regelverket och som tydligt slår mot framför allt de minsta företagen.

Jag vet att alla inte blir imponerade när en oppositionsföreträdare säger att regeringen för Sverige i fel riktning på detta område, men det räcker med att fråga landets entreprenörer. Då ser vi att en majoritet tycker att det sker fel saker just nu.

Det kan för en företagare handla om 3:12-regelverket. För en annan kan det handla om ROT-försämringen. För ytterligare någon kan det handla om reglerna för den offentliga upphandlingen. Men det genomgående är egentligen mattan av åtgärder som på olika sätt trycker undan företagandet och entreprenörskapet.

Herr talman! Det som Sverige egentligen behöver är en agenda för företagande och entreprenörskap med satsningar på forskning och infrastruktur. Det behövs satsningar i skolan med längre undervisningstid och mer matematik. Det behövs också fler karriärtjänster för att förbättra undervisningen. Det behövs regelförenklingspaket för företag och bättre tillgång till riskkapital. Det behövs mer frihandel med avtal mellan Sverige och länder som Kanada och USA. Det behövs sänkta krav på aktiekapital. Det behövs bättre skattevillkor för entreprenörer som väljer att använda personaloptioner när de bygger sitt företag. När det gäller entreprenörskatter och 3:12-regelverket ska inriktningen vara att underlätta inte minst generationsskiften i stället för det som regeringen nu tittar på, nämligen en kraftigt höjd skatt.

Sverige möter ett antal större utmaningar under de kommande åren. Ska vi lyckas klara konkurrenskraften, trycka tillbaka utanförskapet och lyfta entreprenörskapet behöver vi fler förslag och beslut som på olika sätt underlättar och hjälper företagare och entreprenörer. Det menar jag att man får med allianspartierna men inte med regeringspartierna. Ytterst handlar nämligen näringspolitiken om att vi på olika sätt med de saker som vi gör

ska kunna underlätta för företag som Estrella att vara framgångsrika när de ska sälja chips och nötter till fredagsmyset.
(Applåder)

I detta anförande instämde Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Hans Rothenberg (båda M) samt Said Abdu (L).

Anf. 127 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag kommer senare i mitt anförande att tala lite mer om det ämne som jag tänker ta upp nu, nämligen införandet av kemikalieskatten som kommer att ske i och med denna budget.

Moderaterna skriver tämligen korrekt i sin budgetmotion om brister och nackdelar med införandet av denna kemikalieskatt på elektronikprodukter.

Moderaterna skriver: Den utformning av kemikalieskatten som regeringen nu föreslår fungerar enbart som en straffskatt på vitvaror och hemelektronik. Det är för den svenska aktören en betydande konkurrensnackdel jämfört med internationella konkurrenter och riskerar att endast ge begränsad miljönytta. I stället leder det till att konsumenterna gör sina inköp av vitvaror och hemelektronik via utländska återförsäljare.

Sedan skriver ni: Moderaterna vill därför på sikt se en annan utformning av denna kemikalieskatt.

Trots att ni inser vansinnet med denna skatt lyfter ni inte ett finger för att stoppa införandet av den. Vad kommer det sig? Hade det inte varit på sin plats att agera utifrån övertygelse? Eller är detta någonting som ingår i planen för att köra landet i botten så mycket det går för att öka Moderaternas chanser i valet 2018?

Anf. 128 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Josef Fransson talade om att köra landet i botten. Jag skulle snarare säga att politik för oss naturligtvis är på riktigt. I alla de förslag som vi har i vår budget och presenterar i övrigt tar vi som utgångspunkt vad som är de större utmaningarna för Sverige när det handlar om entreprenörskap, utanförskap, konkurrenskraft och andra saker. När vi tittar på olika typer av skatteförändringar och andra regelförändringar handlar det för oss om att se vad som är kostnadseffektiva åtgärder.

Om vi tittar på detta nu kan vi se att Sverige är ett mycket handelsberoende land. Ungefär hälften av vår ekonomi är kopplad till handel, det vill säga att vi importerar och exporterar. Med den gränsöverskridande handel som sker kan det ibland vara befogat med nationell lagstiftning och nationella styrmedel. Andra gånger måste man titta på gemensamma europeiska beslut.

Mycket ofta när det handlar om miljöpolitik landar vi på att man ska titta på gemensamma europeiska lösningar, till exempel när man ställer krav på vad som ska gälla för att få sälja en bil eller en lastbil och annat på den europeiska marknaden. Vi förordar framför allt att man ska ha internationella lösningar tillsammans i Europa. Det tycker vi borde vara mest lämpligt även inom kemikaliepolitikens område.

Sedan har det kommit ett förslag från regeringen. Vi överväger detta på olika sätt. Hur skulle en klok utformning kunna se ut när man tittar på

näringslivets konkurrenskraft i kombination med effekterna för det enskilda företaget?

Vi tror att det bästa många gånger är de internationella lösningarna. Det är Josef Franssons problem. Han och hans parti vill lämna Europeiska unionen. Det är en organisation med stora fördelar, men naturligtvis också med en hel del brister. Men många gånger är det mest framgångsrika för näringslivet att få gemensamma besked som gäller för att sälja till en hel kontinent. Då säger Josef Fransson: Låt oss lämna unionen.

Då får man 28 olika regelverk i Europa med olika skattesystem. Det skulle vara direkt dåligt, herr talman.

Anf. 129 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Just diskussionen om EU har vi haft förr, och jag tänker inte fördjupa mig i den här och nu. Jag tänkte faktiskt hålla mig till kemikalieskatten.

Det som är så anmärkningsvärt här är att Moderaterna, liksom Sverigedemokraterna, inser vansinnet i införandet av kemikalieskatten. Men ändå vill de behålla den miljard som regeringen tror sig kunna räkna hem i fråga om ökade skatteintäkter. Moderaterna inser alltså detta, men de väljer att bara skriva ett par kritiska rader. De vill uppenbarligen ändå använda dessa pengar till någon bjudpolitik för att ha så mycket reformutrymme att de kan bjuda inom andra områden. Men jag tycker inte att det är ett seriöst sätt att föra politik. Jag hoppas att vi alla här inne så snart som möjligt kan inse att detta bara kommer att vara dåligt för Sverige och inte leda till någon nämnvärd miljöförbättring, om ens någon.

Anf. 130 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Det som Josef Fransson kallar för bjudpolitik är en del av de viktigaste näringspolitiska reformer och välfärdsreformer som vi har i vår budget. Det handlar till exempel om att vi är tydliga med att vi tror att det vore en direkt dålig idé som regeringen nu tittar på, det vill säga att kraftigt höja entreprenörsskatten och försämra 3:12-reglerna. Det handlar också om att vi föreslår andra satsningar i vår budget, inte minst satsningar för att stärka skolan. Då måste man utvärdera varenda budgetpost för att se vad som är klokast.

Jag ska vara ärlig och säga att vi kan se brister med att man nationellt fattar vissa beslut när det gäller kemikalielagstiftning och annat. Men det betyder inte att man aldrig någonsin kan fatta den typen av beslut nationellt i Sverige.

Vi kommer naturligtvis att titta på denna typ av förslag i fortsättningen också, eftersom vi där har en gränsöverskridande handel. Många av oss konsumenter kanske går in på en prisjämförelsesajt och tänker kanske inte på, eller bryr oss kanske inte om, om leverantören är i Sverige, Danmark, Tyskland eller någon annanstans. Detta ger en stor konsumentmakt och stora möjligheter. Men det gör också att man lätt sidsteppar nationella beslut.

Det är inte minst därför som vi menar att man för att få ett fungerande näringsliv och stärka de svenska företagen måste ha gemensamma europeiska beslut på olika sätt. Det handlar om produktkrav och miljökrav som ställs på näringslivet. Det görs bäst tillsammans i Europa, därför att det då

gäller alla 28 medlemsländer. EU är sammantaget världens största ekonomi. Detta är Josef Franssons stora problem och blinda fläck, eftersom han och hans parti säger: Låt oss lämna Europeiska unionen.

Jag har respekt för att man kan ha den åsikten och att det finns nackdelar med samarbetet. Men problemet blir att vi får 28 olika regelverk. Det skulle bara krångla till det för svenska företag och inte underlätta, vare sig de håller på med kemikalier eller annat.

Anf. 131 JOSEF FRANSSON (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi näringsutskottets betänkande 1 *Näringsliv*.

Sverigedemokraterna har i detta betänkande en reservation som jag vill börja med att yrka bifall till. Vi är faktiskt det enda oppositionsparti som reserverar oss mot regeringens anslagsfördelning inom utgiftsområdet. Allt är som vanligt, med andra ord, där låtsasoppositionen ger Stefan Löfven röda mattan oavsett politiskt innehåll.

Herr talman! I dag tänkte jag passa på att tala om årets stora näringspolitiska haveri, nämligen kemikaliskatten som jag redan har varit inne och nosat på lite grann. Jag menar att den är så illa genomtänkt att man nästan ramlar av stolen av förundran. Men innan jag går in på den vill jag kort redogöra för våra anslagsförändringar.

Vår politik ligger i stort fast från föregående år på utgiftsområde 24, där vi har ett antal prioriteringar som skiljer sig gentemot regeringens.

Ramen för utgiftsområdet ligger på nästan 6 miljarder kronor. Av denna summa föreslår vi en total nedskärning om 200 miljoner kronor. Det är alltså inte särskilt mycket. Men detta är en följd av ett antal omprioriteringar.

Den största enskilda neddragningen gäller Vinnova. Där vill vi skära ned anslagen med totalt 260 miljoner kronor. Det är kopplat till att vi avvisar den stora ökning av Vinnovas budget som regeringen föreslår. Detta gör vi inte minst eftersom det är ifrågasatt av andra myndigheter hur effektiv denna stödjande verksamhet faktiskt är.

Däremot ger vi signifikanta tillskott till Tillväxtverket, Sveriges geologiska undersökningar och Tillväxtanalys. Den sistnämnda är kopplad till att vi ser ett stort värde i myndighetens omvärldsanalyser, vilka sker bland annat genom ett antal utlandsbaserade kontor. Detta är ett viktigt stöd för såväl näringsliv som politik. Sverige är, som åtminstone alla här inne känner till, ett mycket exportberoende land. Sverigedemokraterna ser goda möjligheter att fortsätta utveckla exporten med vår politik.

Detta var en kort sammanfattning av innehållet i vår reservation, herr talman. Den innehåller naturligtvis betydligt mer om vår näringspolitik, men återstoden av min talartid tänker jag ägna åt det näringslivspolitiska haveri som missvisande går under namnet "kemikalieskatt".

Herr talman! Den rödgröna regeringen är i akut behov av pengar, så nu har man hittat ett nytt sätt att beskatta det svenska folket – genom en punktskatt på elektronik. Det ska väl tillstås att denna skatt började utredas redan under den förra alliansregeringen, med Centerpartiet som drivande kraft, men med tanke på vad som kom fram av utredningen är det fullständigt obegripligt hur man ens kan överväga att gå vidare med förslaget.

Än mer märkligt är det att Sverigedemokraterna faktiskt var helt ensamma om att avstyrka införandet. Från allianspartierna välkomnar man i

stället detta haveri – möjligen bortsett från Moderaterna, vilket vi hörde i ett replikskifte alldeles nyss. Moderaterna har problematiserat förslaget med ett par rader, men pengarna vill man behålla.

Det är sällan vi får läsa så här uppenbart usla lagförslag. Det går inte ens med en stor kämpainsats att frambringa några som helst hållbara argument. I utformningen av skatteuttaget saknas i princip helt incitament att ändra beteende i form av att köpa andra, och då förment mer miljövänliga, produkter – detta inte minst eftersom man får betala en stor del av skatten även om produkten inte ens innehåller något av de listade ämnena.

Vidare har man listat lågtoxiska fosfororganiska flamskyddsmedel bredvid mer toxiska bromerade medel, trots att det inte finns andra alternativ att tillgå. Alla måste rimligen förstå att flamskyddsmedel finns i vår elektronik av en anledning, nämligen att våra hem och familjer inte ska förgöras i brand. Det är faktiskt helt otroligt naivt att tro att de globala elektronikjättarna, som Samsung, Apple eller Sony, skulle byta till mindre säkra brandskyddsmedel bara för att tillfredsställa en obetydlig mikro-marknad som Sverige. Flera experter och sakkunniga bedömer att skatten sannolikt inte kommer att leda till minskad kemikalieanvändning över huvudetaget.

Herr talman! Denna punktskatt slår hårt mot många produkter i framför allt lågprisskikten. Därmed drabbas familjer och mindre bemedlade extra hårt. Exempelvis kommer en liten tv till barnrummet för 1 400 kronor i framtiden i stället att kosta 1 800 kronor. En stationär dator med bildskärm blir 800 kronor dyrare, ett Xbox blir 400 kronor dyrare och så vidare.

Det värsta är dock kanske att skatten ensidigt gäller varor som säljs av företag på plats här i Sverige, vilket kraftigt kommer att påverka svensk detaljhandel och forcera ut affärer och arbetstillfällen till andra länder. Redan i dag är det mycket enkelt att handla hemelektronik via internet, och om i princip varenda vara kostar 400 kronor mer här kommer ju fler och fler konsumenter att gå över till det. Då går Sverige miste om arbetsgivaravgifter, inkomstskatter, moms, bolagsskatt och så vidare, vilket riskerar att vida överstiga de skatteintäkter Magdalena Andersson och company hade tänkt sig från första början.

Remissinstanserna står på rad för att avstyrka förslaget, och även utredningens egen expert från Skatteverket har i skarpa ordalag avstyrkt införandet. Branschen tror att skatten kommer att innebära att 500–1 300 jobb bara försvinner ur svensk industri. Förmodligen försvinner i storleksordningen lika många jobb även inom detaljhandeln. Jag menar att detta totalt sett sannolikt är årets största näringspolitiska haveri.

Herr talman! Det tråkiga ämnet till trots vill jag önska talmannen, utskottkollegor och övriga åhörare en god jul. Jag önskar er alla en lugn stund med familj och vänner.

Anf. 132 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Om man slår ihop alla EU:s 28 medlemsstater är det världens största ekonomi. EU har 500 miljoner invånare, och lägger man ihop alla länderna utgör de alltså en större ekonomi än både USA och Kina.

Som organisation har EU både förtjänster och brister. Bristerna är ganska tydliga – alltför generös jordbrukspolitik och sammanhållningspolitik samt byråkratin i Bryssel, för att nämna några exempel. Men det är uppenbart att det också finns ett antal väldigt stora fördelar, såsom att vi

kan fatta gemensamma beslut i delar av brottsbekämpningen och att det finns möjlighet för svenska ungdomar att studera och arbeta i andra länder. Det finns också en viktig del för näringslivet och svenska företag, nämligen möjligheten att få del av andra marknader i Europa.

Till exempel fattar vi gemensamma beslut om så kallade produktkrav. Det kan handla om vilka regler som ska gälla för att man ska få sätta en personbil eller en lastbil på den europeiska marknaden. Tidigare var inriktningen mer att det var olika regelverk som gällde i olika länder, men genom möjligheten att fatta gemensamma beslut kan man till exempel säga till ett företag som ska sälja en lastbil: Följande miljö- och produktkrav gäller. Det är *ett* krav för 28 medlemsländer, som utgör världens största ekonomi med 500 miljoner invånare.

I Josef Franssons hemstad Skövde finns en ansenlig del av den svenska fordonsindustrin, däribland världens största fabrik för tillverkning av stora dieselmotorer. Josef Fransson säger att vi ska lämna EU, och det innebär i praktiken att man går ifrån ett regelverk – en dieselmotor – för hela Europa och får olika regelverk i olika länder. Därför vill jag fråga dig, Josef Fransson: Varför vill du försämrade för en så viktig arbetsgivare som Volvo i Skövde?

Anf. 133 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Det var ju en fint formulerad fråga – varför jag vill göra det sämre för den stora arbetsgivaren i Skövde. Det är naturligtvis inte sant.

Frågan om det europeiska samarbetet är jättestor diskussion. Jag hoppas att den kommer att ta mer plats i den politiska debatten framgent, inte minst med tanke på Englands brexit. Fler länder kanske följer efter, och då blir det intressant att fråga sig vad som händer den dagen EU – detta monsterstatsbygge – faktiskt kollapsar.

Det jag tror att Lars Hjälmered och många andra med honom inte har förstått är att Sverigedemokraterna *vill* ha ett europeiskt samarbete. Vi vill ha ett nära samarbete med andra demokratiska europeiska stater på en lång rad områden. Däremot sluter vi inte upp bakom EU och ambitionerna att göra hela Europa till en enda stor monsterstat eller något som mer liknar USA än Europa med dess fria stater som har växt fram under årtusenden.

Jag menar att EU borde reformeras. EU borde inte ha en så stor budget över huvud taget, som exempel. Däremot kan vi samarbeta om till exempel gränsöverskridande brottslighet eller om kemikalielagstiftning, standardisering av olika produkter och så vidare. Jag vill ha en frihandelsunion – låt det vara solklart! Men EU skulle inte behöva vara allt det andra. Ta bort det! Låt det vara en ren frihandelsunion som har bilaterala och multilaterala samarbeten på ett antal politikområden. Det är dit jag skulle vilja komma, och jag tror att jag har Sverigedemokraterna med mig.

Anf. 134 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Man får ju ta de organisationer som finns tillgängliga, och då skulle jag säga att EU med alla dess förtjänster och brister är det vi har. Fördelarna med detta överstiger vida nackdelarna.

Jag är den första att säga att det måste ske ett antal rätt stora reformer av samarbetet. Jag nämnde några, som jordbrukspolitik, byråkratin och sammanhållningspolitiken, och vi behöver ha mer av frihandel i det europeiska samarbetet. Med detta kommer som sagt också att vi kan fatta ett

antal gemensamma beslut, såsom att säga vilka krav som ska gälla om man vill sälja en lastbil i Europa.

Josef Fransson började med att säga att den brittiska diskussionen föranleder oss att ta en svensk diskussion om ifall vi ska lämna samarbetet, och sedan säger han: Vänta, förresten, vi ska samarbeta lite grann! Det är ju här problemet uppstår, herr talman. Han säger att vi ska lämna EU men har egentligen ingen idé, annat än fromma förhoppningar och gissningar, om vilken typ av avtal, samarbeten eller effekter detta skulle få för det svenska näringslivet. Det gör mig djupt oroad.

För en så viktig arbetsgivare som AB Volvo, som finns i Josef Franssons hemstad och som tillverkar en ryslig massa dieselmotorer, är det en direkt konkurrensfördel att veta att ett enda regelverk gäller i hela Europa – för 28 länder, världens största ekonomi. Det är en enda marknad. Det vill Josef Fransson och Sverigedemokraterna splittra. Det blir sämre för Volvo att lämna EU och trampa den väg Sverigedemokraterna vill. Återigen, Josef Fransson: Varför vill du försämra för AB Volvo, som är en viktig arbetsgivare i Skövde?

Anf. 135 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Där fick jag samma fråga igen, lite klatschigt så där.

Lars Hjälmered kommer med tomma ord. Han talar om att EU behöver reformeras och räknar upp ett antal dåliga saker, till exempel jordbrukspolitik. Men det säger allianspartierna, eller partier som är EU-kritiska lite halvt på låtsas, vid vartenda val eller åtminstone vid varje val till EU.

Men alla vet att EU inte går bakåt. EU går bara framåt. EU backar aldrig. Därför blir det bara tomma ord. Det kommer aldrig att bli en reform av EU, om inte fler följer i Storbritanniens spår, om inte fler länder säger: "Enough is enough. Det här går vi inte med på längre. Vi vill ha ett Europa med fria nationer."

Det blir bara tomt.

Jag har inget mer att tillägga.

Anf. 136 HELENA LINDAHL (C):

Herr talman! Jag vill börja med att ställa mig bakom förslaget om ett särskilt yttrande om den fördelning av anslagen inom utgiftsområdet som vi debatterar i dag och som förordas i Centerpartiets motion 2016/17:3435.

Häromdagen träffade jag en företagare från min hemkommun. Han var ganska uppriven, emellanåt också ganska uppgiven, under tiden vi samtalande. Han äger ett verkstadsföretag, precis som många andra i vårt land. Han var upprörd över ytterligare regelkrångel som hans företag kommer att bli tvunget att sätta tänderna i från och med årsskiftet. Jag ska försöka göra en krånglig historia lite enklare att förstå.

Tidigare har verkstadsföretagen betalat 0,5 öre i elskatt för varje kilowattimme. Andra företag, som inte förbrukar lika mycket energi, har betalat 29 öre per kilowattimme till Skatteverket. Nu måste alla, det vill säga även verkstadsföretagen, betala 29 öre. Men var tredje månad ska de företagen få tillbaka mellanskillnaden.

Det blir som att gå baklänges. Först måste företagen lägga ut pengar. Det är pengar som skulle kunna användas till räkningar eller till att investera i företaget. Sedan ska de jobba med byråkratin för att få tillbaka

pengar. Och så håller det på var tredje månad. En företagare har inte tid att hålla på med sådant. Och det är bara en grej bland många.

Vad ska man då göra? Centerpartiet har några förslag. Vi vill införa krav på en regel in och en regel ut.

En annan sak vi pratar om är solnedgångsklausul. Det låter jättetjusigt. Men det betyder att en regel ges ett slutdatum då man ska titta på regeln. Om nackdelarna överväger fördelarna tar man helt enkelt bort den.

En annan tröskel för företagen är förstås att kostnaderna för att anställa är väldigt höga. Det gäller speciellt små företag. När man ska anställa den första personen funderar man på om man kommer att ha råd att betala lön hela året. Ibland är det toppar, och ibland är det dalar. Men den anställde ska ändå ha lön hela året. Centerpartiet föreslår därför att företag som anställer sin första person ska slipa betala arbetsgivaravgift de första två åren.

Vi föreslår också höjt tak för RUT. Regeringen har sänkt, från 50 000 till 25 000. Vi vill höja taket till 75 000. Det kommer nämligen många nyanlända. Och många med utländsk bakgrund har fått sina första jobb inom RUT-sektorn. Därför tror vi att det är viktigt att stärka den.

En annan idé vi har kan också gynna nya svenskar, även ungdomar och kanske många som funderar på att starta företag men tycker att det är krångligt. Vi föreslår ingångsföretag. Då behöver man egentligen två saker: en väldigt bra idé och en mobiltelefon. Man får omsätta max 250 000 per år. Om man har gjort ett arbete, fyller man i kostnaden. Appen drar direkt av 25 procent och skickar det till Skatteverket. Man slipper krångla med moms och arbetsgivaravgifter. Det kan också vara ett sätt att komma in i företagande direkt och prova vingarna.

Det finns några saker som jag inte kan låta bli att nämna. Trafikutskottet har nog talat om dem hela dagen i dag. Men eftersom det är viktigt tycker jag att man kan upprepa det i alla fall. Det gäller kilometerskatten och flygskatten. Jag ska lägga särskild tonvikt vid kilometerskatten, eftersom vi inte har så mycket tid.

För mig som bor i den norra delen av landet, där avstånden är långa, blir det problem med en avståndsskatt. Man kan också se det som en straffskatt för landsbygden.

Även norra Sverige bidrar till Sveriges export. 50 procent av de inkomster vi får kommer från export. Vi har höga löner i Sverige och kommer alltså inte att kunna konkurrera med det. Om ytterligare kostnader läggs på våra produkter kommer det att bli svårt att konkurrera.

Jag blev lite provocerad för en månad sedan när Magdalena Andersson uttalade sig i Västerbottensnytt. Hon sa att Norrland har så dåliga vägar att det som kommer att komma in från vägslitageavgiften – som den också så fint kallas – kan läggas på en del av vägarna där.

Då undrar jag vilka som ska köra på de vägarna. Många av företagen kommer nämligen att ha gått i konkurs när det kommer till stånd.

En annan sak som jag är besjälad av och som är viktig att tala om är kvinnors företagande. I dag är var fjärde företagare kvinna. Det är inte ett jättebra betyg för Sverige, som är ett av världens mest jämställda länder.

Många kvinnor gick från hemarbete under 60–70-talen till att börja arbeta i offentlig sektor. Det i kombination med dagis och förskola gjorde att många kvinnor kunde komma ut på arbetsmarknaden. Och det har bidragit till att vi är så jämställda. Men det har också hämmat företagandet i

den sektorn. Det var egentligen inte förrän 2009 som vi fick rätt att välja utförare inom vård, skola och omsorg – tack vare alliansregeringen. Då började också kurvan för kvinnors företagande att vända uppåt. Men nu vänder den nedåt igen. Det är ingen hemlighet att diskussionen och utredningen om ett tak för vinster i välfärden har satt sina spår.

Många tycker att det är fel att de stora bolagen tar ut övervinster och försvinner med pengarna till ett lågskatteparadis. Men problemet är att man då drar alla över en kam. De flesta företagen är små, och många ägs och drivs av kvinnor. Att sänka taket för RUT kommer att leda till att många kommer att tvingas lägga ned sin verksamhet.

Avslutningsvis måste jag säga att det irriterar mig att den feministiska regeringen struntar totalt i vinster som manliga byggföretag, elföretag och snöröjningsfirmor gör via skattepengar. Men när det gäller branscher där majoriteten av företagarna är kvinnor då jädrar ska det sättas vinsttak.

I grunden handlar detta om att regeringen tycker att det finns ful- och finjobb. Det är inte speciellt feministiskt.
(Applåder)

I detta anförande instämde Said Abdu (L).

Anf. 137 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag vill återigen tala om kemikalieskatten. Centerpartiet var drivande i den frågan. Åtminstone upplevde jag det så. Du får rätta mig om du har en annan bild, Helena Lindahl. Men det är verkligen min bild.

I er budgetmotion skriver ni att regeringen föreslår i budgetpropositionen att kemikalieskatt införs, vilket är glädjande. Införandet har dock dröjt, vilket är olyckligt.

Sedan föreslår Centerpartiet att kemikalieskatten ska utökas. Det ska vara samma modell, men den ska innefatta fler produktgrupper för att inbringa ytterligare 2 miljarder till statskassan, redan under kommande år. Jag vet inte vilka produktgrupper ni tänker er, men vi kan hålla oss till vitvaror och elektronik. Det kommer obönhörligen att driva arbetstillfällen bort från Sverige – utan att det har lett till någon som helst mätbar nytta, vare sig för miljön eller när det gäller exponering av kemikalier.

Man kan fråga sig hur Centerpartiet har lyckats få ett sådant rykte om sig att vara företagsvänligt. Det skulle vara ganska intressant att få veta. Och varför tycker ni att det är bättre att utländsk detaljhandel förser Sverige med varor?

Anf. 138 HELENA LINDAHL (C) replik:

Herr talman! Tack, Josef Fransson, för frågan! Jag tror att man måste hålla flera bollar i luften. Det är väl känt att Centerpartiet är för företagande, men vi är också ett parti som värnar miljön. Vi tror på grön skatteväxling. Det betyder inte att vi bara höjer skatter enahanda och sedan går vidare, utan det betyder att vi vill höja skatter på det som smutsar ned och sänka skatter på annat, som gynnar företagande. Det gäller till exempel arbetsgivaravgifter, eller vad det nu kan vara för något. I slutändan är det inte tänkt att det ska bli dyrare för företagen.

Däremot är det som gäller miljön bekymmersamt. Vi måste ställa om, och jag tror att man kan göra både och.

Anf. 139 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Till saken hör att Centerpartiet inte har andats ett uns av kritik mot utformningen av förslaget. Det är det som är hela min poäng. Om ni hade kommit med en annan modell hade ni kunnat hänvisa till den, men ni har ingen annan modell. Här är det skatt på elektronik som säljs i Sverige, men om man i stället importerar sin tv från Danmark eller något annat EU-land eller från Norge slipper man skatten. 400 kronor för en billig tv – det är en väsentlig summa pengar åtminstone för de flesta medborgare här i Sverige.

Spelar det då någon roll om jag köper min Samsung-tv i Sverige eller om jag köper den från Danmark? Det spelar ingen roll för miljön. Det spelar ingen roll alls. Det enda som händer är att det svenska företaget får sälja mindre till förmån för det danska företaget eller att det svenska företaget bygger om sin bolagsstruktur och skaffar lager i Danmark. Svenska jobb försvinner från Sverige till en massa andra länder – till vilken nytta, till vilken nytta för miljön? Det är ingen nytta alls. Där är Centerpartiet svaret skyldigt. Varför vill ni inte ha de här jobben i Sverige? Vad gör det för skillnad?

Anf. 140 HELENA LINDAHL (C) replik:

Herr talman! Josef Fransson får det att låta precis som att det här skulle vara den enda posten i vår budget. Jag undrar: Har du bara letat specifikt efter den här posten, Josef Fransson, eller har du läst hela vår budget? I det senare fallet skulle du ha läst att det finns en hel del satsningar på jobb och företagande som absolut gynnar svenska företag och bidrar till att arbetstillfällena kommer att kunna stanna i Sverige.

Låt mig ge några exempel! Jag börjar med kvinnors företagande. Jag vet inte om det är så bekant för Josef Fransson, för jag har inte sett ett enda ord om kvinnors företagande förutom att ni vill ta bort olika jämställdhets-satsningar när det gäller statliga bolag. Vi vill främja kvinnors företagande genom olika satsningar, till exempel ungt företagande. Vi vill att unga redan i grundskolan ska få ta del av att starta och driva ett företag. Vi vill att kvinnorna som jobbar i offentlig sektor också ska få möjlighet att se sig själva som entreprenörer och innovatörer och att genom innovationscheckar kanske kunna utveckla en idé som kan ha betydelse för andra. Vi vill ha regionala satsningar på jämställdhet och på kvinnors företagande via Winnet, och vi vill se en mängd andra satsningar. Om det skulle vara lika många kvinnor som män som skulle starta och driva företag i det här landet skulle vi ha 220 000 fler företag. Det är ett exempel.

Ett annat exempel är att vi vill starta ingångsföretag, som jag nämnde i mitt huvudanförande. Också detta skulle kunna leda till att fler startar företag och att färre blir arbetslösa. Vi vill dessutom höja taket när det gäller RUT-sektorn, för vi ser att tjänstesektorn växer och att många skulle kunna få sitt första jobb där. Det är några exempel på satsningar som vi gör och som gynnar företagande och jobb i Sverige.

Anf. 141 SAID ABDU (L):

Herr talman! Vi liberaler vill att det ska vara enkelt, givande och lönsamt att driva företag. För oss är företagandet både ett uttryck för individens möjlighet att förverkliga sina drömmar och en grundförutsättning för vårt gemensamma samhällsbygge. Det är genom företagets möjligheter

att växa som jobben skapas. Fler jobb i växande företag betyder nya livschanser för individer och minskat utanförskap. I förlängningen betyder det ökade skatteintäkter, vilket i sin tur finansierar vår gemensamma välfärd.

Det är i denna dubbla tankebanan – frihet åt individen och solidaritet med den som ännu inte realiserat sina drömmar – som socialliberalismen har sin kärna. Företagandet är en förutsättning för att socialpolitiska satsningar ska kunna genomföras. Detta har genom åren formulerats i visioner från Bertil Ohlins ”fri företagsamhet med socialt ansvar” till Bengt Westerbergs devis ”Sverige behöver både företag och dagis”.

Balansgången mellan statens klåfingrighet och rovkapitalismens kartellbildningar kräver politiskt ledarskap och fingertoppskänsla. För att kunna stifta goda lagar som stärker näringsklimatet i ett land måste det finnas en insikt, en empati och – skulle jag vilja säga – en tacksamhet inför var grunden till vårt välstånd finns. Välståndet finns i företagandet. Det handlar om människor av kött och blod, herr talman, strävsamma välfärds-skapare som förtjänar vår respekt morgon som kväll.

Vi har ännu en gång samlats i denna kammare för att diskutera näringspolitiken som ett utgiftsområde, närmare bestämt utgiftsområde 24. Detta är ett politiskt feltänk som trängt hela vägen in i riksdagsordningen, skulle jag säga – som att näringslivet skulle vara en utgift för staten, när det i själva verket är precis tvärtom.

Bland utgiftsområdena återfinns exempelvis utgiftsområde 1 Rikets styrelse, utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap och utgiftsområde 25 Allmänna bidrag till kommuner. Samtliga ger exempel på statens utgifter av olika typer. Bland dessa kan inte näringslivet räknas in. Denna post behandlar ett av statens främsta intäktsområden och bör nämnas som ett sådant.

Herr talman! Det är företag och företagsamma människor som skapar jobb och tillväxt. Fler jobb i växande företag betyder ökade skatteintäkter, vilket i sin tur finansierar vår gemensamma välfärd och övriga utgiftsområden i statsbudgeten. Enligt Ekonomistyrningsverket uppgick statens intäkter till 1 787 miljarder kronor under 2015. Det är intäkter som kan fördelas på till exempel utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg, utgiftsområde 11 Ekonomisk trygghet vid ålderdom och utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning.

Vad jag här vill lyfta fram är egentligen synsättet, synen på den offentliga förvaltningen. Det är inte politiker och det politiska ingenjörskapet som skapar jobb genom offentligt ägda företag, offentliga satsningar på subventioner eller liknande.

Jag vill säga några ord om Valfärdsutredningen. Ilmar Reepalu överlämnade nyligen ett betänkande till regeringen. Utredningen har förslag om ett vinsttak på 7 procent för vissa bolag som verkar inom välfärden. Utredningen använder en ny juridisk term, ”övervinster”. Det är en utredning med nya direkt näringsfientliga förslag som slår direkt mot en hel bransch där många kvinnor är aktiva som bolagsägare, chefer och ledare.

Osäkerhetsregeringen må tänka sig ett vinstförbud som ett spel för att hålla stödet från Vänsterpartiet vid liv. Men för de näringsidkare som drabbas är detta ett direkt slag mot verksamheten. Att införa ett vinstförbud i välfärdsföretagande utgör en regelbörda som saknar motstycke. Blotta hotet om en sådan lagstiftning har redan slagit hårt mot nyföretagande för effektivisering av välfärden. Ett exempel är att banker börjat neka växande

företag finansiering, eftersom återbetalningsförmågan minskar lika mycket som vinsterna begränsas. Osäkerheten drabbar välfärdsskapande entreprenörer som vill effektivisera och skapa förutsättningar i vård, skola och omsorg, exempelvis via en centraliserad it-avdelning. Om det är något som ska begränsas, herr talman, är det enligt mig den här typen av lagstiftning.

Riktiga jobb skapas av riktiga företag. För att nå dit måste jordmånen vara näringsrik, och pengar måste satsas där de gör mest nytta. Inom intäktsområde 24 – jag vägrar kalla det något annat – gör vi i Liberalerna exempelvis en liten men genomtänkt avsättning för Almis fortsatta utveckling. Det gör vi för att investeringar ska göras i små och medelstora företag som en gång kommer att växa sig stora, företag som kommer att bidra med ytterliga intäkter till statskassan. Vi vet alla att fyra av fem nya jobb skapas i de små och medelstora företagen, och om vi ska satsa någonstans så är det där.

Herr talman! Vi liberaler ifrågasätter regeringens så kallade aktiva näringslivspolitik, som i huvudsak går ut på att gömma ytterligare skatteknor i korridorerna på statliga myndigheter. Hur dessa miljoner ska gynna företagen är oklart. Verket för innovationssystem skapar inga jobb. Det gör landets företagare, och de behöver mindre, inte mer, inblandning från politikens och det offentliga sida.

Liberalernas förslag för hur vi ska styra landet i rätt riktning är att betrakta som en helhet, med ett heltäckande och välavvägt budgetförslag. Vi ser ett värde i att hålla samman budgetprocessen och undviker således enskilda utbrytningar ur rådande budgetordning, i motsats till vad Socialdemokraterna gjorde 2013 när de bröt denna ordning.

I vårt förslag till en ansvarsfull näringspolitik för Sverige presenterar vi startjobb. Det är en anställningsform för unga och nyanlända med lägre ingångslön, lägre inkomstskatt och avskaffade arbetsgivaravgifter. Reformen är primärt en insats för att öppna dörren för de grupper i vårt samhälle som utestängts av inlåsnings effekterna murar. Men den finns också till för de näringsidkare som vill och vågar ta chansen att expandera sitt företag.

En aktiv näringslivspolitik måste börja och sluta i de välfärdsskapare som gör det möjligt för oss att samlas och fördela en statsbudget. Att fördela resurser ovanför deras huvuden känns i grunden fel för den som har vuxit upp med jobb på verkstadsgolvet på Saab Automotives och som entreprenör inom högskolevärlden. En lägre beskattning och smartare anställningsformer hade stärkt förutsättningarna för näringsidkarna. Det är dock ett beslut som Sveriges riksdag inte är redo för just i dag.

Jag ställer mig bakom vårt särskilda yttrande och önskar alla en god jul.

(Applåder)

Anf. 142 PENILLA GUNTHER (KD):

Herr talman! Vi vet att Sverige är ett av världens bästa länder på innovation men bland de sämsta på att kommersialisera resultaten. Kristdemokraterna vill stärka samverkan mellan universitet, forskningsinstitut och näringsliv och se nya gemensamma forskningsprogram som återspeglar näringslivets behov. Staten ska där delta som betydande finansiär. Men

hela det totala innovationssystemet omsätter en stor mängd offentliga medel, och det behövs en genomgång av aktörer på alla nivåer för att göra systemet mer lättillgängligt, begripligt och adekvat.

För att en innovation ska komma till stånd behövs kunskap och ett företag eller en entreprenör som kan omsätta kunskapen och idéerna till produkter, tjänster eller förbättringar rent allmänt samt en marknad där kunden köper produkterna och tjänsterna. Att ha ett tillåtande klimat i samhället där idéer uppskattas, tas om hand till uppfinningar och kan vidareutvecklas är en del av Kristdemokraternas syn på personlig utveckling som medverkar till ett medskapande Sverige, där allas unika och lika värde är grunden för samhällsbygget.

Jag tror att hela kedjan av aktörer i detta ekosystem säkert kan motivera sin existens och påvisa ett gott arbete. Trots detta och trots att det finns hjälp att få över hela landet startas många företag utan någon som helst kontakt med företagsrådgivare för att de inte vet var de ska leta efter någon som kan ge råd och stöd. Det kan också vara så att befintliga företag saknar kontakter med akademi och forskning liksom inte vet hur man söker medel för utveckling av företagen. Att ge uppfinnare stöd till deras idéer och ekonomisk support till ansökan om skydd för immateriella rättigheter eller till att söka patent är också angeläget och viktigt.

Startup-scenen, som det i många sammanhang talas om, låter som något käckt och flott. I Stockholm är tydligen startup-scenen en av Europas eller till och med en av världens främsta. Det finns många nystartade företag, som man ju också kan kalla dem. Vi har i Sverige även sex unicorns, alltså företag som är värderade till över 1 miljard dollar. Som ett litet land ska vi naturligtvis vara oerhört stolta över detta.

Låt mig dock också få belysa att startup-scenen inte bara behöver finnas i Stockholm. Vi behöver stöd och råd till företagsskapande även i Åmål, i Sundsvall eller någon annanstans i landet. Eftersom de flesta är beroende av både privata och offentliga medel på lokal, regional och nationell nivå behövs, enligt min mening, en översyn av processkedjan från uppfinnarstadiet till företagsrådgivning, forskning och utveckling.

Vi vet att statliga medel fördelas genom myndigheter, till exempel Vinova och Tillväxtverket. Andra typer av stöd ges genom forskningsinstitut och företagsrådgivarorganisationer. Det senare minskar dock stadigt med nuvarande regering. Frågan är hur det blir 2017. Ska osthyveln eller snarare tårtpaden tas fram även denna gång när regleringsbrevet skrivs?

Att, som man gjorde förra året veckan före jul och ända in i januari, dra ned på stödet i hela innovationskedjan för de riktigt unga via Snilleblixarna, för kvinnligt företagande via Winnet och för andra aktörer som Nyföretagarcentrum och Coompanion med flera är och var otroligt dåligt hanterat. Det handlar naturligtvis om att kunna ha en plan för hur man vill omfördela resurser och kunna motivera varför. Det har man fortfarande inte gjort på ett tillfredsställande sätt. När vi talar om en omfördelning och kanske en omplanering av dessa aktörers insatser ska det ske på ett sådant sätt att de känner att det fungerar.

Det måste kunna utvecklas en metod för att mäta inte bara antalet företag som kommer fram utan också hur dessa växer i omsättning ekonomiskt eller antalet anställda. Startup-företagen som finns runt omkring oss blir ju oftast inte unicorns. Det ska vi vara medvetna om. I stället är det ofta ganska små företag. Om vi talar om en startup-scen i Åmål eller

Sundsvall skulle de flesta nog inte känna igen sig i detta begrepp. De talar om att starta och driva företag utifrån ett behov som de har sett.

Detta med styrning och ledning av medel och vem som gör vad i innovationssystemet har det kommit påpekanden om från OECD, Esbri och Forska Sverige. Även andra organisationer har skrivit om innovationsutveckling på olika sätt. Det är inte så att regeringen inte har att ta av inför kommande forskningsproposition.

Det är intressant att näringsutskottet inte får forsknings- och innovationspropositionen för kännedom. Alla partier håller ju nu på att skriva följdmotioner till denna. Vi borde naturligtvis ha fått den med automatik. Om man talar om innovation bör vi ju få ha synpunkter på det. Det vore naturligt, tycker jag. Det finns ju emellanåt samordning mellan andra utskott. Varför finns det inte det mellan närings- och utbildningsutskotten?

Life science är också en viktig bransch för Sverige. Alla delar i innovationssystemet finns med där. Besöksnäringen är en bransch som verkligen behöver få mer stöd i sin forskning och utveckling. Jämför man med andra länder ligger vi klart efter på detta område. Rymd och flyg är andra näringar som Sverige är bra på, där det också krävs fortsatta satsningar på forskning och utveckling.

Vi har möjligheter att planera och genomföra satsningar med bärighet på kommersialisering, nyttogörande i allmänhet och för vissa områden i synnerhet så att inte minst den akademiska världen tillsammans med näringslivet och det offentliga kan bli mycket bättre på att få fram innovationer.

(Applåder)

Anf. 143 JENNIE NILSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att konstatera att det så här långt har varit en något märklig debatt, åtminstone om man betänker att det som vi ska debattera är NU1 *Utgiftsområde 24 Näringsliv*. Det som vi debatterar här är de insatser som vi gör för att stärka näringslivet i Sverige. Det är olika typer av riktade insatser fördelade via våra verk och myndigheter. Liberalernas missförstånd kan möjligen förklara varför man skär så otroligt hårt i detta anslag.

Samtliga partier avsätter betydligt mindre pengar än vad regeringen gör på detta utgiftsområde. Däremot drar man ned på väldigt olika sätt, vilket visar på en stor spretighet i dessa frågor. Tillsammans kapar man bort ohyggligt mycket, om man skulle väga samman alla deras olika hyvlingar på området.

Det är kanske det som är skälet till att man har valt att tala så lite om själva utgiftsområdet i den här debatten. Snarare har det handlat om allt möjligt annat, även om det för allt i världen är sådant som berör näringslivet.

Den gemensamma nämnaren så här långt är skattesänkningar. Räknar man ihop samtliga skattesänkningar som de borgerliga partierna föreslår landar man på drygt 80 miljarder. Då ska man komma ihåg att det inte är länge sedan som vi lämnade en politik som handlade om just skattesänkningar som universalmedel för att hantera alla utmaningar som både näringslivet och samhället i övrigt har.

Den förra borgerliga regeringen sänkte skatter med 130 miljarder kronor, utan att för den sakens skull få någon vidare skjuts på vare sig näringsliv, jobbtillväxt eller välfärd. Det är en politik som är testad och som har misslyckats.

Därför har vi nu i stället en regering som gör investeringar i människor, i att bygga svensk konkurrenskraft och som investerar i jobb och tillväxt.

Trots att man skulle kunna tro att det går väldigt dåligt för Sverige just nu kan jag – som motbild – konstatera att det inte är min bild. Det går bra för Sverige, och det går bra för svenska företag. Nyföretagandet ökar, inte minskar som man skulle kunna tro när man lyssnade på Helena Lindahl och Centerpartiet.

Investeringar i produktivitet ökar för första gången sedan finanskrisen. Det skulle man inte kunna tro när man lyssnar på Lars Hjälmered och Moderaterna.

Restaurangbranschen växer trots fruktansvärda övertoner om hur denna bransch skulle drabbas av en rödgrön regeringspolitik. Jag noterade att hamburgerkedjan Max, som har varit aktiv i valrörelsen och i den här debatten innan beslut fattades, nu planerar för sin största rekryteringssatsning någonsin. Man ska anställa 750 nya medarbetare på kort tid.

Jobben blir fler. Det har blivit ungefär 120 000 fler jobb. Det är lika många jobb som skapades under den borgerliga alliansregeringen. Man brukar säga att det beror på att det har varit finanskris. Det är sant. Vi hade en finanskris 2008 och 2009. Men innan dess var det två tillväxtår, och efter det var det fyra tillväxtår. Den matematiken gick inte ihop.

Den här regeringens politik för att stärka svensk konkurrenskraft har faktiskt lyckats.

Jobben blir fler. Arbetslösheten är nu under 7 procent, alltså lägre än vad den var under hela den borgerliga alliansregeringen. Ungdomsarbetslösheten är den lägsta i EU, vilket den definitivt inte var för bara några år sedan. Tillväxten har stabiliserat sig på höga nivåer, runt 3 procent, vilket för tillfället är den högsta tillväxten i hela EU – högre än i USA.

Givetvis har vi också stora utmaningar. De som de företagare som jag möter ofta beskriver som de största flaskhalsarna är bristen på personal med rätt kompetens. Det är brist på bostäder, så man kan inte flytta dit jobben finns. Det gäller också infrastruktur.

Alla dessa tre områden investerar regeringen tungt i. Det är också områden som, i varierande grad, de borgerliga partierna och SD avvisar i budgeten. Man vill inte lägga några pengar på dem. Man avvisar Kompetenslyftet med 70 000 nya utbildningsplatser i såväl yrkesvux som UH-platser och högskoleplatser. Detta är centralt och avgörande för en fortsatt svensk tillväxt.

Jag har noterat att man på sina håll har gjort avbön och bett om ursäkt för den förda politiken, inte minst hos Moderaterna. Finns det någonting som man borde göra avbön för är det att man inte satsade på detta område när man hade möjlighet.

Det byggs också mer nu än vad det har byggts sedan 70-talet, då man byggde miljonprogrammet. Det byggs 64 000 nya bostäder i år och 67 000 nya bostäder nästa år, enligt Boverkets prognoser.

När det gäller det utgiftsområde som vi har att hantera här i dag – alla andra frågor ligger egentligen på andra utgiftsområden – är det sorgligt att man från den samlade oppositionen avvisar regeringens satsningar på exempelvis nyindustrialiseringsstrategin.

Detta med fulljobb och finjobb får stå för den som säger det. För mig finns inga fula och inga fina jobb. Men man kan ju fundera på hur man tänker om man inte tycker att det är viktigt att satsa på digitalisering, på automatisering, på kompetensutveckling, på stärkt innovationskraft och på testbäddar – bara för att ta några exempel.

Också demofonden har stor betydelse för den fortsatta tillväxten. Den ligger också inom det här utgiftsområdet. Även Almis utlåning till företag i hela landet ingår i området. Det är områden som delvis skärs bort av flera av de borgerliga partierna.

Exportstrategin är ohyggligt viktig. Svensk konkurrenskraft och svensk tillväxt blir stark av att vi är ett starkt exportland. Också här skär flertalet – dock inte alla – av de borgerliga partierna ned på de satsningar som regeringen gör.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationerna.

(Applåder)

I detta anförande instämde Jonas Eriksson (MP).

Anf. 144 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Det slående i anförandet av Jennie Nilsson från Socialdemokraterna är hur otroligt nöjd hon är med sakernas tillstånd, hur fantastisk allting är i Sverige. Det finns inga problem och inga mörka moln någonstans.

Nyanserna finns där, och vi ser att Sverige i grunden är ett väldigt bra land. För många människor här fungerar det alldeles utmärkt, och det fungerar bra för många företag.

Herr talman! Vi har också en stor utmaning och problem med utanförskapet. För att använda regeringens egna siffror: En vanlig dag är det över 900 000 människor som inte kliver upp, klär på sig, dricker morgonkaffe och ger sig i väg till jobbet. Enligt regeringens egna siffror kommer antalet att öka till bortemot 1 miljon människor som inte jobbar en vanlig dag 2020.

Vi ser svårigheterna för unga människor som inte har läst klart gymnasiet och för utrikes födda med lite eller ingen utbildning. Det har kommit en stor mängd människor till Sverige under de senaste åren.

Man kan se på ett historiskt track record över hur det har fungerat i Sverige, och då pratar jag över tid och inte om denna eller den gamla regeringen. Efter åtta år har hälften av dem som har kommit från ett annat land varit i sysselsättning och en av fyra har arbetat. Det är en av våra allra största utmaningar.

Samtidigt vet vi att fyra av fem jobb kommer i de minsta företagen. Då borde den politiska slutsatsen vara: Hur kan vi på olika sätt underlätta för dessa människor och hjälpa dem?

Socialdemokraterna arbetar nu för en chockhöjning av skatten på landets småföretagare och entreprenörer, det som man kallar för 3:12-regelverket. Det kan röra sig om ett litet eller stort företag, men väldigt ofta handlar det om vanliga anständiga företagare: bagare, bilplåtslagare och andra som nu får en 25-procentig skattehöjning.

Herr talman! Jag vill därför fråga Jennie Nilsson: Varför chockhöjer ni skatten för landets småföretagare? Hur leder det till fler jobb?

Anf. 145 JENNIE NILSSON (S) replik:

Herr talman! Tack så mycket för frågan, Lars Hjalmered!

Jag kan dela delar av den problembeskrivning som Lars Hjalmered gör av de utmaningar som Sverige står inför. Däremot delar jag inte Lars Hjalmereds förslag till lösningar. Jag tror inte att jobben blir fler för att man enkom sänker skatter. Det krävs investeringar i utbildning, infrastruktur, bostäder och i stärkt svensk konkurrenskraft. Det gör regeringen, och det ger också resultat.

Vi har många utmaningar, inte minst kopplat till integration, som Lars Hjalmered lyfter upp. Där kan jag hålla med om att den etableringstid som vi har i Sverige är alldeles för lång. Det måste vara en prioriterad politisk fråga att korta etableringstiden in på svensk arbetsmarknad. Det är därför väldigt tråkigt att exempelvis Moderaterna och Lars Hjalmered avvisar det snabbspår för flyktingar att bli egenföretagare som finns på det utgiftsområde vi behandlar i dag. Man avvisar också de snabbspår som finns, om jag kommer ihåg rätt, på en del andra områden för att människor kvickare ska kunna validera sina kunskaper från sitt hemland och komma i arbete i Sverige.

När det gäller 3:12-reglerna vet vi inte hur det förslag som kommer från regeringen kommer att se ut. Det finns en utredning. Utredningen har varit på remiss. Men det har ännu inte kommit något förslag eller någon proposition från regeringen. Det hade varit betydligt lättare att diskutera ett förslag när vi faktiskt ser hur det ser ut när regeringen har vägt in de synpunkter som har kommit i remissrundan och satt ned foten i ett förslag.

Anf. 146 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Låt oss först konstatera att Moderaterna är för snabbspår. Vi har en särskild budgetsatsning på att få nyanlända att komma in i till exempel egen företagsamhet. Det blir också mer skolsatsningar med Moderaternas budget än med regeringens budget.

Tillbaka till detta med utanförskapet och villkoren för entreprenörerna. Vi konstaterar att en vanlig dag är det 900 000 människor i Sverige som inte går till jobbet. Det är snart bortåt 1 miljon. Då borde vi på olika sätt fundera: Hur kan vi underlätta för landets småföretagare och entreprenörer när vi vet att fyra av fem nya jobb kommer där?

Den tidigare alliansregeringen tillsatte en utredning som skulle titta över entreprenörskatten, 3:12-regelverket. Inriktningen på den utredningen och den tydliga uppgiften var att underlätta generationsskiften och att förbättra regelverket. Sedan valde denna regering att ändra regelverket. Nu har vi förslaget på bordet med en kraftig skattehöjning.

För en vanlig bagare, ett blomsterbud eller någonting annat innebär det en skatthöjning i storleksordningen 25 procent för den enskilde entreprenören och småföretagaren. Vill man inte lita på mig, för jag förstår att Jennie Nilsson inte alltid är så imponerad av vad en oppositionsföreträdare säger, kan man titta i tidningen Företagaren. Det är organisationen Företagarnas egen tidning. Den har 70 000 medlemmar.

Om förslaget regeringen arbetar med säger de: Resultatet kan beskrivas som företagsfientligt. Sammantaget ger utredningens förslag enligt vår uppfattning sämre förutsättningar för företagande, vilket skulle leda till minskat nyföretagande, färre investeringar och lägre sysselsättning.

De fortsätter: Det är återigen mycket företagsfientliga tongångar, något som vi dessvärre har tvingats uppleva vid flera tillfällen under den senaste tiden. Regeringen signalerar att det inte är önskvärt att man ska vara företagare. Det är inte heller önskvärt att anställa. Hela förslaget andas en negativ attityd mot landets små och medelstora företagare.

Jag undrar därför, Jennie Nilsson: Varför vill ni på ett så kraftfullt sätt slå mot just dem som skapar jobben och kan hjälpa oss att trycka tillbaka det stora och ökande utanförskapet?

Anf. 147 JENNIE NILSSON (S) replik:

Herr talman! Det är fortfarande så att vi inte har förslaget på bordet. Det som finns är utredningens förslag plus att frågan nu bereds i Regeringskansliet efter att den har varit ute på remiss. Där tar man och tittar på de olika synpunkter som har kommit in från olika intressenter.

Jag vill samtidigt säga att vi i dag har ett skattesystem som är gammalt och hade behövt ses över. Man hade framför allt behövt titta på hur man bättre premierar långsiktigt ägande och så vidare. Det finns en hel uppsjö av saker, när det gäller skatteområdet i dess helhet och dess syften, som vi hade behövt göra. Det är väldigt synd att inte Moderaterna så här långt har visat intresse för att göra det.

Däremot kan jag notera att den utredning som har initierat att vi nu över huvud taget tittar på 3:12-reglerna kom, precis som Lars Hjalmered sa, under alliansregeringen. Ett skäl var att 3:12-reglerna utnyttjades för att skatteplanera, att helt enkelt undandra skatt. Det fanns en problematik i hur systemet användes.

Jag tror att alla regeringar har ändrat i 3:12-reglerna. Det är bekymmersamt. Det innebär per definition i princip att man flyttar gränser någon annanstans i systemet. Jag hade helst sett att man hade tagit ett helhetstag. Men jag litar på att regeringen kommer att lyssna på de remissinstanser som finns och titta på den verklighetsbeskrivning som finns och landa i ett balanserat förslag.

När det kommer hoppas jag att Lars Hjalmered och Moderaterna kan ha en seriös diskussion om vad som är bra och dåligt i det och inte alltid bara vara förespråkare för så låga skatter som möjligt.

Anf. 148 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag har talat mycket kemikalieskatt här i dag, och jag tänker fortsätta på samma tema. Jag hoppas att ni när ni går och lägger er i kväll ska drömma om kemikalieskatt tillsammans med begreppet näringspolitiskt haveri. Om ni gör så känner jag att jag har lyckats.

Regeringen väljer nu att införa en skatt som är framhastad, illa genomtänkt och som knappast kommer att leda till andra effekter än att svenska jobb hamnar i andra länder. Sannolikt kommer också förlusterna från arbetsgivaravgifter, inkomstskatt, moms och bolagsskatt att vida överstiga de intäkter till staten som skatten är tänkt att dra in.

Hundratals jobb, kanske rent av tusentals, förväntas gå förlorade inom såväl detaljhandel som svensk industri. Min fråga till Jennie Nilsson är: Hur rimmar detta med Stefan Löfvens högtravande mål om EU:s lägsta arbetslöshet till 2020? Detta är i allra högsta grad precis den typen av jobb som vi behöver ha kvar i Sverige.

Anf. 149 JENNIE NILSSON (S) replik:

Herr talman! Tack så mycket för frågan, Josef Fransson!

Jag är fortfarande helt häpen över att Sverigedemokraterna i en hel budget, med så många satsningar på investeringar på massvis med områden som rör näringslivet, förslag på skattesänkningar och för den delen skattejusteringar uppåt, så totalt fastnar i en enda skatt. Den ligger dessutom inte på vårt ansvarsområde och finns inte med i vårt betänkande. Jag är helt förbryllad.

Det jag kan konstatera är att syftet med skatten är att vi ska ha en giftfri vardag och att förorenarna ska betala för sina utsläpp. Det är grundläggande principer som många av partierna i kammaren står bakom.

Jag kan också konstatera något annat. Om en producent kan visa, till skillnad från vad Josef Fransson sa i sitt anförande, att den inte har den här typen av ämnen i sin produktion kan den få en reduktion av skatten med upp till 90 procent. Jag har väldigt svårt att förstå hur man kan landa så hårt i bara den här skatten.

Jag vill ställa en fråga tillbaka till Josef Fransson som är kopplad till vårt utgiftsområde. Ni skär ned 490 miljoner kronor på anslaget 1:2 Forskning och utveckling. Ni gör det på det anslaget dessutom uttryckt i er budget på den delen som handlar om forskning och utveckling för små och medelstora företag. Det är betydligt mer relevant för den här debatten. Jag skulle gärna vilja ha ett svar på hur man tänker där.

Anf. 150 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är beklagligt att man viftar bort tusentals jobb bara så där.

Nu införs ett nytt system som utredningens expert från Skatteverket avfärdar – yrkar avslag på eftersom det kommer att bli administrativt krångligt och innebära en mängd kostnader.

Remissinstanserna och experter på en lång rad områden säger att förslaget inte kommer att innebära att vi exponeras för en mindre mängd kemikalier utan endast kommer att innebära att vi handlar våra produkter någon annanstans. Det är därför jag tycker att det är viktigt att ta upp frågan eftersom den inte har debatterats. Nu kanske den i första hand ligger på skatteutskottet – jag vet inte – men de har inte näringslivsperspektivet såsom vårt utskott har. Vi sysslar med näringsliv dagligdags, och därför anser jag att den frågan mycket väl kan lyftas upp här. Det är inte det minsta konstigt. Förslaget ska inte införas vid halvårsskiftet 2017. Kanske kan vi alla enas om att förslaget inte blev bra. Stryk det. Det kommer att kosta mer än det smakar.

Låt mig säga något om Jennie Nilssons fråga. En felaktig siffra kom med. Jag vill minnas att det är fråga om 260 miljoner – inte 400-någonting. Men siffran är kopplad till Vinnova, till den kraftiga kritik som myndigheten har fått därför att den inte kan visa på en bra effektivitet, ett bra utfall, av pengarna. Vi från Sverigedemokraterna tycker att det är konstigt att regeringen bara öser mer pengar på en verksamhet där det är svårt att påvisa nyttan.

Anf. 151 JENNIE NILSSON (S) replik:

Herr talman! Siffran var fel såtillvida att jag avrundade den snällt nedåt. Den exakta siffran enligt tabellerna är 493 miljoner kronor. Sverigedemokraterna motiverar det i sin budgetmotion med att utredningarna inte entydigt kan visa på ett resultat, men samtidigt kan utredningarna inte utesluta att förslaget ger resultat.

Sverigedemokraterna sopar bort nästan en halv miljard, det vill säga 493 miljoner, genom att säga att man borde utreda vilken effekt det blir innan man gör allvar av förslaget. Vad betyder det i budgetsammanhang? Givet oseriositeten i att över huvud taget hantera en budget på det sättet finns det en sak som Sverigedemokraterna skriver i sin reservation på området, nämligen att man konstaterar lite glatt att man står fritt från både socialdemokratiska och liberala ekonomiska teorier. Jag skulle vilja dra det längre än så. Jag hävdar att Sverigedemokraterna står fritt från alla ekonomiska teorier.

(Applåder)

Anf. 152 HELENA LINDAHL (C) replik:

Herr talman! Tack, Jennie Nilsson, för ditt anförande!

Jag noterade också att Jennie Nilsson var oerhört nöjd med de satsningar som regeringen gör på jobb och företagande. Hon talar framför allt om hur mycket regeringen nu satsar på jobb och tillväxt. Jag noterade att Jennie Nilsson glömde den lilla detaljen att regeringen också höjer skatter och avgifter för företagen med 30 miljarder.

Min fråga handlar om kvinnors företagande. I Centerpartiets budget har vi avsatt pengar för detta. Vi tycker inte att det är jämställt att var fjärde företagare är kvinna. Vi kan mycket bättre. Sverige skulle tjäna ekonomiskt om fler kvinnor startade och drev företag. Centerpartiet satsar på att återinföra Winnet. Vi vill också satsa på vardagsnära innovationer hos offentlig sektor. Det är kvinnor som kanske inte alltid ser på sig själva som innovatörer eller entreprenörer. De kanske inte ens har ett företag i dag. De flesta har inte det.

Vi i Centerpartiet vill dela ut innovationscheckar. Vi tror att det kan finnas guldgrubbor som kan effektivisera vård och omsorg och som kan bli revolutionerande. Det är inte bara fråga om de tjusiga företagen som tas upp i forsknings- och innovationspropositionen utan det finns många guldgrubbor även på arbetsgolvet.

Centerpartiet satsar på Ung Företagsamhet även i grundskolan och invandrarkvinnors företagande.

Vilka satsningar gör Socialdemokraterna i sin budget när det gäller att främja kvinnors företagande?

Anf. 153 JENNIE NILSSON (S) replik:
Herr talman! Tack, Helena Lindahl, för frågan!

Vi har delvis en annorlunda syn på vad som är effektivt i att lyfta fram kvinnors företagande. Regeringen gav 2015 ett uppdrag till Tillväxtverket att ta fram en strategi för att säkerställa att kvinnor och män har ett jämnt uttag av alla de företagsstöd som finns. Så är nämligen inte fallet. Det gäller exempelvis att Almi särskilt ska beakta och se till att det finns strukturer som gör att man både ser och förstår de innovationer, idéer och affärsplaner som kvinnor har som möjligen ser något annorlunda ut än de som traditionellt är kopplade till män. Det är en stor styrka, inte bara för att fler kvinnor kommer i fråga för lån eller för riskkapital utan också för att andra typer av företag kan komma i fråga för den typen av åtgärder i andra delar av värdekedjor och så vidare. Det är viktigt.

Jag kan också konstatera att förslaget om innovationscheckar, som Helena Lindahl pratar om, redan finns. 90 miljoner fördelat på tre år har Vinnova att erbjuda till små och medelstora företag, som då kan användas till utveckling av affärsidéer, produkter, tjänster och processer.

Jag tycker att vi har täckt in området väl, och vi tänker framför allt brett och med mer struktur.

Anf. 154 HELENA LINDAHL (C) replik:
Herr talman! Tack, Jennie Nilsson, för svaret!

Jag konstaterar att regeringen tog bort alla riktade satsningar på kvinnors företagande när den tillträdde. Nu har ni inga satsningar. Det är vad Jennie Nilsson förmedlar.

När det gäller innovationscheckar till små och medelstora företag har Jennie Nilsson missuppfattat. Förslaget är inte riktat till befintliga företag, utan det är riktat mot undersköterskor och vårdbiträden som jobbar på golvet och som inte har startat ett företag, som kanske inte ens ser sig själva som framtida entreprenörer eller innovatörer. Men det finns enormt stora värden som skulle kunna utvecklas.

Vi vill uppmuntra offentlig sektor eftersom vi tror att guldkornen kan finnas där.

På vilket sätt är regeringen feministisk? Ni säger att regeringen är feministisk när det gäller satsningar på kvinnors företagande. Det finns inte några riktade satsningar på kvinnors företagande. Det är bara en av fyra företagare som är kvinna. Jag önskar att det inte skulle behövas riktade satsningar utan att det skulle vara mer jämställt. Men nu är det inte så, och då behövs riktade satsningar.

Därför känns det för mig provocerande att ni vill sätta ett tak för vinster i välfärden där det finns så många små företag som ägs och drivs av kvinnor. Förstår ni inte att ni kapar kvinnorna vid fotknölnarna i er iver att jaga storföretagen som smiter i väg med penningpåsen till lågskatteländer? Det är inte detta det handlar om.

Varför sätter ni inte tak på mansdominerade branscher? Ni har aldrig någonsin pratat om dem som grusar vägar eller annat åt offentlig sektor, men kvinnorna ska ni ger er på. Varför gör ni det, Jennie Nilsson?

Anf. 155 JENNIE NILSSON (S) replik:

Herr talman! Jag vet inte riktigt i vilken ände jag ska börja, och jag har bara två minuter.

Jag börjar med att konstatera att enligt den information jag har – och jag är säker på att Helena Lindahl har precis samma – finns i princip inga små företag som ägs av kvinnor inom offentlig sektor som har vinster som är över 8 procent. Det är inte vad förslaget handlar om, och det är inte dem förslaget har för avsikt att komma åt.

Det som däremot är beklämmande med hela Helena Lindahls anförande och med samtliga förslag som hon lägger fram är att hon konsekvent riktar alla sina förslag för kvinnligt företagande till offentlig sektor. Kvinnorna ska hålla sig i offentlig sektor. Det är ju ett bekvämt sätt att själv säga sig vara feminist; då behöver man inte få någon kritik om männen blir upprörda om kvinnorna tar sig in på deras arenor.

För mig finns det varken fina eller fula företag. Däremot är det en grundförutsättning att företagare har en affärsidé där någon vill betala mer för varan eller tjänsten som man säljer än vad den kostar att producera. Det är grunden. Sedan behöver det uppmuntras med att man ser till att det finns goda förutsättningar runt omkring. Det ska finnas tillgång till kompetens, kapital, bostäder och så vidare. Det gäller både kvinnor och män.

Att lägga ett generellt tryck på samtliga myndigheter att exempelvis se till att det stöd som man betalar ut betalas ut lika till kvinnor och män är en ganska kraftfull åtgärd som Helena Lindahl bara räknade bort.

Jag kan bara konstatera att jag tycker att det är synd att vi inte kan ha en debatt om kvinnligt företagande som handlar om att vi vill se kvinnor som företagande i alla delar av vårt näringsliv. Det tycker jag hade varit en seriös debatt, och det tycker jag att kvinnorna hade förtjänat.
(Applåder)

Anf. 156 JONAS ERIKSSON (MP):

Herr talman! Som Jennie Nilsson påpekade är det utgiftsområde 24 Näringsliv som vi debatterar här i dag.

Jag tror att alla här i kammaren ser värdet av ett levande och väl fungerande näringsliv. Jag ägnade gårdagen åt att titta igenom förra årets debatt i den här frågan. Jag upptäckte att många av de olika politiska företrädarna pekade på samma mål men hade lite olika lösningar på det hela och väldigt olika bilder av vad de olika politiska förslagen innebär. Det har vi också märkt här i dag.

Målet för näringspolitiken uttryckt i regeringens budgetproposition är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler växande företag. Alla som har varit uppe här i talarstolen har alltså talat om precis samma sak, och det är skönt att vi har samma mål gällande det här politikområdet.

På golvet handlar det om möjligheter för människor att få sina behov tillgodosedda. Det handlar om att kunna köpa de varor och tjänster man själv inte kan producera men också om att tjäna sitt levebröd och utvecklas. Jag kommer själv från en företagarfamilj och vet vad det innebär att vara småföretagare. I andra delar av min släkt finns erfarenhet av den tunga industrin.

Näringslivet och politiken inom området påverkar inte bara mitt liv och mina medmänniskors liv utan också samhällets gemensamma och globala

utmaningar. Näringslivspolitikerna kan också handla om sociala, ekonomiska och miljömässiga frågor, som hållbarhet. Det är viktigt att väga ihop alla de här områdena i politiken.

De 6 ½ miljarder som det här utgiftsområdet har som ram används för att skapa goda villkor för företagsutveckling, främjande av entreprenörskap, arbete för att stärka innovationskraften, arbete för att förenkla för företag, konkurrensfrämjande arbete, turistfrämjande samt immaterial- och associationsrättsliga frågor.

Det här är komplicerad materia. När jag är utanför riksdagen möter jag enskilda företagare och branschorganisationer som har betydligt mer konkreta bekymmer. Gemensamt för de flesta som jag har träffat är svårigheten att hitta rätt kompetens. Man vill anställa men hittar inte människor med de kvalifikationer man söker. Det handlar inte längre om att matcha arbetsökande mot dem som vill anställa. Mer resurser behöver läggas på att hjälpa människor som saknar arbete att få den utbildning och kompetens som företagen söker.

Därför är jag glad över regeringens satsningar på utbildningssystemet. Det är satsningar på fortbildning, kompletteringsutbildning, yrkeshögskola och komvux – rätten att gå på komvux.

Det behövs särskilda utbildningssatsningar i bristyrken, och det här är saker som regeringen tar tag i och försöker åtgärda. Insatserna är många.

Vi behöver också bli snabbare på att ta vara på de nyanländas kompetens. Flera partier har nämnt detta i dag. Genom regeringens satsningar på sfi och snabbspår in på arbetsmarknaden ges utlandsfödda snabbare vägar in i samhället och in i arbete.

Även regeringens satsningar på transportinfrastruktur är betydelsefulla då de förstörar och knyter samman arbetsmarknadsregioner och ökar företagets möjligheter att hitta personal och bredda sina marknader.

Bredbandsatsningar är också viktiga då de skapar förutsättningar för företag i hela landet.

Herr talman! För de små och medelstora företagen som vill växa och anställa tillkommer många gånger andra svårigheter, inte minst när det gäller tillgången till kapital. För de allra minsta är bankernas allt färre lokala kontor ett bekymmer. Jag menar att regeringen behöver se över hur man kan förbättra tillgången till kapital, och jag vet att regeringen också jobbar med detta, inte minst genom sina egna myndigheter. Genom Almi och Norrlandsfonden har man ökat möjligheten att låna pengar. De statliga finansieringsinsatserna håller på att reformeras just för att stärka tillgången till kapital för innovativa och växande företag i hela landet.

Regeringen fortsätter också med att arbeta för ett minskat regelkrångel. Det är någonting som vi har ett gemensamt mål om: att göra det enklare för små och medelstora företag att utveckla och driva sin verksamhet. Jag har inte hört någon partiföreträdare säga att man har en ambition att göra det svårare. Däremot vet vi alla att vi behöver lagstiftning som dels borgar för en sund konkurrens, dels värnar om miljöskydd, arbetsskydd och många andra viktiga samhälleliga intressen.

Regeringen avser också att styra relevanta myndigheter mot att digitalisera många av de kontaktvägar man har med företagare och medborgare. Det ska vara förstahandsvalet, och på så sätt ska det bli lättare för företag att lämna uppgifter.

En annan viktig fråga som vi inte hinner gå in på i dag är förstås att jobba för de sociala och kooperativa företagen. De behöver också bättre förutsättningar för att växa, och de har en stor uppgift i samhället att vara en väg in för människor som i dag står långt från arbetsmarknaden.

Jag vill yrka bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 157 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Låt mig börja med frågan om kompetens, som Jonas Eriksson lyfte fram. Jag delar åsikten att det här är ett av de största tillväxthindren vi har just nu, och det är klart att en del av svaret är att utveckla det svenska skol- och utbildningsväsendet så att vi lär oss rätt saker och står förberedda för yrkesliv och kanske ett liv som egenföretagare senare.

Men bortom det finns också ett behov av att, tycker jag, vårda och utveckla den viktiga arbetskraftsinvandringsreform som Miljöpartiet tillsammans med allianspartierna drev igenom för sex sju år sedan. Den har varit otroligt betydelsefull, och vi ser att reformen som sådan i grunden är positiv och bra, men vi har stora utmaningar i dag på svensk arbetsmarknad kring tillämpningen av det hela. Det här slår inte minst hårt mot den svenska it-sektorn där man i stället för att se till en samlad helhet när man ska ompröva tillstånd slår ned på en enskild liten felaktighet, och människor som faktiskt arbetar och betalar skatt tvingas lämna landet samtidigt som vi har den breda diskussionen om utanförskapet.

Jag vill börja med att rikta en förhoppning till Miljöpartiet om att vi gemensamt kan ändra och utveckla detta, för vi behöver attrahera fler duktiga människor till Sverige.

Herr talman! Det andra jag vill komma in på handlar om entreprenörskapet och entreprenörskattskatten. Jonas Eriksson nämnde själv hur viktigt det är med tillgången till kapital. Då är vi inne på beskattningen av den enskilde småföretagaren och entreprenören.

Det finns en jättestor oro just nu i landet kring det förslag som regeringen har på sitt bord om en kraftfullt höjd entreprenörsskatt eller ett försämrat 3:12-regelverk som ju för vanliga, anständiga företagare kan betyda otroligt mycket i höjd skatt, både i kronor och ören och procentuellt räknat. Det var alltså det som organisationen Företagarna kallade för företagsfientligt.

Då vill jag ställa frågan: Vad anser Jonas Eriksson om detta? Är det verkligen rimligt att chockhöja skatten för småföretag och entreprenörer så som regeringen nu överväger att göra?

Anf. 158 JONAS ERIKSSON (MP) replik:

Herr talman! Jag tackar för detta replikskifte, vilket ger mig tillfälle att ytterligare utveckla några saker.

Jag är glad att ni vill fortsätta att utveckla politiken rörande arbetskraftsinvandring, som vi var överens om förra mandatperioden. Jag hoppas också att ni kan komma tillbaka vad gäller vissa andra områden, inom invandrings- och migrationspolitiken, där vi också hade en samsyn då.

Vad gäller 3:12-reglerna har inte jag något annat svar än vad Jennie Nilsson har. Vi representerar ju båda regeringen i denna debatt. Jag är övertygad om att regeringen kommer att lyssna på remissinstanserna och

göra rimliga avvägningar, vilket också har nämnts tidigare i den här debatten.

Det finns ju skäl till att man nu ser över 3:12-reglerna. Även tidigare regeringar har gjort detta. Målet är förstås inte att slå undan benen för småföretagare, eller företagare överlag, utan att komma åt missbruket av 3:12-reglerna som ett skatteplaneringsverktyg.

Anf. 159 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Jag hoppas – och det menar jag verkligen – att vi kan komma tillbaka till frågan om arbetskraftsinvandring, även om det inte är näringsutskottet som formellt har hand om detta i riksdagen.

Om vi tittar på behoven som finns inom viktiga delar av det svenska näringslivet ser vi att det finns ett behov av att attrahera fler talanger och fler duktiga personer till Sverige. Då behöver vi vårda och utveckla det regelverk som finns. Jag tycker också att vi bör titta på de förändringar som skedde 2014 i fråga om att hålla kvar duktiga utomeuropeiska studenter och forskare i landet. Detta är viktigt inom en lång rad delar av det svenska näringslivet.

Låt mig nu komma tillbaka till detta med 3:12. Jag är fullt medveten om att det här är ett utredningsförslag, men problemet för dessa regeringspartier är att det ligger en matta av åtgärder som på olika sätt har försämrats, fördyrat och – framför allt – skapat en stor oro hos småföretagare och entreprenörer.

Jennie Nilsson sa i sitt replikskifte med mig att svaret inte alltid är att sänka skatten. Detta är alldeles riktigt, men det regeringen gör nu är att kraftigt höja skatten för småföretagare och entreprenörer. Detta gör man samtidigt som vi har ett brett utanförskap med över 900 000 människor som inte går till jobbet en vanlig dag. Vi vet att fyra av fem nya jobb skapas i de minsta företagen.

Regeringen tittar på förslag som på olika sätt försämrar för enskilda småföretagare. För bagare, bilplåtslagare och blomsterbud – för enskilda entreprenörer och småföretagare – kanske det handlar om en 25-procentig skattehöjning. Då kan man ställa sig frågan hur detta skulle kunna leda till bättre förutsättningar för dem att driva sina idéer och skapa nya arbetstillfällen.

Tvärtom skulle jag säga att inriktningen borde vara att ta fasta på det som var huvudanledningen till att Alliansen tillsatte utredningen, nämligen att underlätta generationsskiften. Jag värjer mig mot regeringspartiernas syn när de talar om stora skatteläckage och målar ut småföretagarna som fifflare. Inriktningen borde snarare vara att man frågar sig hur vi kan hjälpa och underlätta för dem att skapa ytterligare jobb för att vi ska klara av de stora samhällsutmaningarna.

Varför denna skattechock, Jonas Eriksson?

Anf. 160 JONAS ERIKSSON (MP) replik:

Herr talman! Visst är det många som är arbetslösa i dag, men dem hjälper vi inte till jobb genom att sänka skatter. Vad de människorna behöver är utbildning, kanske en kompletterande sådan. Det kan hända att de befinner sig i något slags limbostadium där de tidigare har varit sjukskrivna och inte är tillräckligt duktiga för att söka ett jobb, men de är heller inte

tillräckligt sjuka för att vara sjukskrivna och på grund av detta få pengar att leva på.

Vad gäller de människor som är arbetslösa i dag handlar det inte längre om en matchningsproblematik, som vi tidigare har talat om. Det rör sig i stället om att man saknar den kompetens eller arbetslivserfarenhet som arbetsmarknaden efterfrågar. Kanske har man heller inte rätt kunskap om hur arbetsmarknaden fungerar.

Därför är det oerhört viktigt att regeringen fortsätter med sina arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Detta är dock inte detsamma som att man bara ska höja skatten för företagarna. Det måste finnas skäl för skatter. Skatterna är ju en finansieringsform, men skattesystemet måste vara korrekt utformat. Varken jag eller regeringen har någon ambition att på något sätt höja skatter för sakens skull. Det finns inga ambitioner av enbart sådan fiskal karaktär. Däremot finns det många andra skäl att se över skattesystemet.

Därför tycker jag, precis som Jennie Nilsson från Socialdemokraterna var inne på, att det vore positivt om vi tillsammans kunde börja att diskutera formerna för en större skatteöversyn som gör det billigare att jobba och dyrare att konsumera det som på sikt inte är bra för samhället eller för enskilda människor.

Anf. 161 HELENA LINDAHL (C) replik:

Herr talman! Tack, Jonas Eriksson, för ditt anförande!

Jag skulle vilja fortsätta med att tala om kvinnors företagande. Jag är nämligen lite intresserad av vad Jonas Eriksson och Miljöpartiet tycker.

Häromdagen kunde man läsa en debattartikel i Aftonbladet av två välkända näringslivsprofiler i Sverige: Rune Andersson, ordförande för Mellby Gård AB, och Carl Bennet, ordförande för Getinge AB.

De skriver att det stora revisionsföretaget PWC har gjort en analys av Ilmar Reepalus rapport. Skribenterna meddelar att ”revisorernas konsekvensanalys är krass. 25 procent av alla välfärdsföretag i Sverige, cirka 4 500 stycken, kommer att avvecklas tämligen omedelbart eftersom de i praktiken, med Reepalus strypkoppel, inte kommer att kunna göra någon vinst över huvud taget.”

Miljöpartiet medverkar uppenbarligen till att sätta tak på vinster i välfärden. Välfärden omfattar ju branscher där många kvinnor driver företag och jobbar. Jag undrar varför ni begränsar kvinnors möjligheter att tjäna pengar på ett väl utfört arbete när ni inte gör detsamma gentemot män. Och varför struntar ni i vinster som till exempel manliga byggföretag gör, via skattepengar, men sätter ett tak för kvinnor som exempelvis bedriver privat hemtjänst?

Anf. 162 JONAS ERIKSSON (MP) replik:

Herr talman! Jag vet inte om vi har olika uppfattning om vad som egentligen har hänt. Som jag minns det var det inte bara förändringar gällande RUT som regeringen genomdrev tidigare utan också förändringar i ROT – man införde en begränsning av möjligheterna att använda ROT. Att hävda att man bara ger sig på traditionellt kvinnliga företagssektorer är inte korrekt.

Jag tror att den absolut viktigaste jämställdhetspolitiska åtgärden, eller reformen, skulle vara om vi kunde få ett mer jämställt uttag av föräldrapenningen. Om föräldrarna som man och kvinna, man och man eller kvinna och kvinna kunde dela på rollen som föräldraledig skulle detta påverka arbetsmarknaden, förväntningarna på män och kvinnor och även möjligheterna för män och kvinnor.

Om vi kunde enas på det området, att få en delad föräldraförsäkring, tror jag att detta genast skulle slå igenom också vad gäller kvinnors möjligheter att starta och driva företag. De skulle då inte bara vara hänvisade till välfärdsområdet eller traditionella kvinnoyrken.

Anf. 163 HELENA LINDAHL (C) replik:

Herr talman! Tack så mycket för svaret, Jonas Eriksson! Jag kan sympatisera med en del av det du säger, men jag tycker ändå inte att jag riktigt har fått svar på de frågor som jag ställde. Detta handlar ju inte bara om RUT utan även om LOV, lagen om valfrihet, som helt kommer att försvinna i takt med att massor av dessa företag läggs ned. Människor kommer inte att ha någon frihet att välja.

När jag talar om den offentliga sektorn och om vård och omsorg gör jag det för att väldigt många kvinnor finns inom dessa branscher. Man kan se att kvinnors företagande ökade efter att LOV infördes 2009, men nu går kurvan ganska brant nedåt. Detta beror på att man är jätterädd, eftersom man inte vet vad som kommer att hända när det sätts ett tak på att göra vinst inom dessa branscher.

När det gäller offentliga pengar har jag aldrig någonsin hört talas om att ni över huvud taget har sagt: ”Vi ska kolla vad vi ska göra nu med det här byggföretagets pengar. Vi ska kolla hur stor vinst företaget gör och vad de gör med vinsten. De kanske inte ska tjäna så mycket pengar.”

Jag har heller inte hört något sådant i fråga om ett elföretag eller snöröjningsföretag som utför arbete åt en kommun eller ett landsting. Aldrig någonsin har ni sagt att ni ska sätta ett tak för de vinster som dessa företag gör.

Inom omsorg, vård och skola finns det väldigt många kvinnor representerade med sina företag, många gånger små företag. Inser ni inte att ni kommer att kapa dem vid fotknölnarna?

Anf. 164 JONAS ERIKSSON (MP) replik:

Herr talman! Enligt en Sifo-undersökning vill hela åtta av tio svenskar se begränsningar av vinstuttaget i välfärden. Regeringspartierna och Vänsterpartiet är också väldigt måna om att skattededlen i de här sektorerna faktiskt går till det som de är avsedda för.

På de företagsområden som du berör är rörelsemarginalerna inte särskilt höga, men avkastningen på eget kapital är mycket högre än i tjänstesektorn – i vissa delar så hög som 37–40 procent. Jag kan inte den exakta siffran.

Om man jämför oss i Sverige med de andra nordiska länderna sticker vi ut. Det finns andra sätt att organisera alternativen. Men jag har ingenting emot att man bedriver verksamhet även i de här sektorerna med privatägda företag. Egentligen spelar det inte så stor roll, men jag vill säga att om man nu tror att det finns företag som av vinstintresse inte längre vill driva de

här företagen finns det andra som är beredda att driva alternativa verksamheter där. Det fanns det även innan vi gav den här möjligheten.

Sedan är det oerhört många kvinnor i de här yrkena, och jag är glad att det är många som vill jobba i dem. Men bekymret är att det är så få män som vill jobba i dem. Vi måste väl jobba för att få in män i de här yrkesgrupperna snarare än att skjutsa in ännu fler kvinnor där. Vi behöver ha en jämställd arbetsmarknad på alla områden. Det är det som jag tycker att vi ska lägga krut på och inte att fortsatt möjliggöra stora vinstuttag i den här sektorn.

(Applåder)

Anf. 165 HÅKAN SVENNELING (V):

Herr talman! Sveriges ekonomi går bra, men det är långt ifrån alla som får ta del av det. Under lång tid har klyftorna ökat. Det har aldrig funnits fler svenska miljardärer än i dag, och de är rikare än någonsin.

Vi är många runt om i Sverige som vill ha en ekonomisk politik som är till för alla och som gör upp med ojämlikheten. Det var med det i ryggen som vi i Vänsterpartiet gick in i budgetförhandlingarna med regeringen. Och vi har fått igenom reform efter reform som gör livet bättre för vanliga medborgare.

Som vänsterpartist är jag stolt över alla de fina jämlikhetsreformer som vi har fått igenom. Men vi behöver bli fler som trycker på för att ta tag i den stora ojämlikheten. Det behövs en politik som tar problemen med de ekonomiska klyftorna på allvar. Det behövs en ekonomisk politik för alla, inte bara för de rikaste.

Herr talman! Jag skulle påstå att rådgivning och riskkapital som vågar satsa på nya idéer och företag är bland det viktigaste som staten kan göra för att stödja företagandet. Framför allt är det viktigt med rådgivning och kapital som kommer många personers idéer till del, så att många kan försöka och så att vi kan få fram de framtida spjutspetsarna till företag i Sverige.

I likhet med tidigare år skär alla de borgerliga partierna och det rassistiska partiet ned på utgiftsområdet näringsliv jämfört med vårt budgetförslag, trots att de själva lyfter fram sig som näringslivets vänner. Till sitt försvar drar de en lans för att det är åtgärder på andra områden – tänk då sänkta skatter – som ska stödja företagandet. Här går skiljelinjen i svensk politik. Det är en skiljelinje som är tydlig och ideologisk, för skattesystemet är redan riggat för de rikaste. Den politiska målsättningen är som sagt densamma, ett stärkt Sverige där företag utvecklas och växer.

Jag är i dag stolt över den budget som Vänsterpartiet har förhandlat fram med regeringen, med satsningar som tar sikte både på stora och små företag och med satsningar på både befintliga företagare och framtidens företagare.

Under året har det statliga riskkapitalet organiserats om. En slutsats man kan dra är att med den tidigare strukturen har de statliga aktörerna varit väldigt många och att möjligheterna till styrning och nya initiativ har varit små. Jag tycker därför att det var välkommet att regeringen lade fram propositionen *Staten och kapitalet*, som man förhandlade fram med oss, där man sa att en sammanslagning av Inlandsinnovation och Fouriertransform var rätt väg att gå. Vid årsskiftet startar det nybildade bolaget Saminvest AB. Jag tror att utskottet ska följa dess utveckling noggrant, för vi

behöver fortsatt bevaka det regionala perspektivet så att det statliga riskkapitalet bidrar till regional tillväxt i hela Sverige.

I arbetet med att stärka Sveriges konkurrenskraft anser jag att Almi har en nyckelroll i att stödja, ge råd och vara långgivare till människor som startar upp företag. Särskilt glädjande är det att Almis verksamhet i stor utsträckning lånar ut till kvinnor, personer med utländsk bakgrund och unga, grupper som annars riskerar att diskrimineras på lånemarknaden. Och när Almi lånar ut kommer också bankerna att vara med och våga skjuta till medel.

Herr talman! Jag tror att det är viktigt att också lyfta fram satsningar på andra utgiftsområden som är viktiga för företagandet och näringslivet i Sverige, och jag ska lyfta fram tre av dem.

Trots att körkort i många fall är nödvändigt för att få jobb är det många, framför allt unga, som inte har råd att fixa det. Därför finns det en avsikt i budgeten att införa CSN-lån för körkortsutbildning under mandatperioden. Detta tror jag kan leda både till att företag får lättare att hitta kvalificerad arbetskraft och till att underlätta för nya entreprenörer att starta sina företag.

Det kommer pengar till bredband, 1 miljard kronor. Satsningarna kommer att göras i områden där kommersiell utbyggnad inte är möjlig. Det innebär att det befintliga bredbandsstödet ökar från 3,25 miljarder kronor till 4,25 miljarder kronor. Tillgången till snabbt bredband gör det lättare för människor på landsbygden att bo kvar och för nya att flytta dit. Det underlättar också för nyetablering av företag och gör att de företag som finns där kan fortsätta att bedriva och utveckla sin verksamhet.

En fortsatt internationellt konkurrenskraftig industri är en av de viktigaste förutsättningarna för Sveriges välstånd. Politiken behöver stödja företagens omställningsförmåga och konkurrenskraft så att de kan dra nytta av den tekniska utvecklingen.

I dag fattade Billerud Korsnäs styrelse ett otroligt viktigt beslut för Sverige. Det handlar om att man ska bygga en ny kartongmaskin vid Gruvöns pappersbruk i Grums för 5,7 miljarder kronor. Maskinen kommer att ersätta fyra av dagens pappersmaskiner och är 400 meter lång, vilket gör att den kommer att bli en av världens största maskiner. Beslutet innebär att drygt 1 000 personer kommer att arbeta under byggtiden och att jobben vid pappersbruket i Grums kommer att finnas kvar för lång tid framöver, då man har stärkt sin konkurrenskraft.

Vänsterpartiet har i år lagt fram en industrimotion till riksdagen, vars förslag vi kommer att debattera i andra betänkanden. Jag tror att det är särskilt viktigt att vi gör som norrmännen och kopplar samman vår industripolitik med vår landsbygdsolitik så att hela Sverige faktiskt kan leva.

Herr talman! För Vänsterpartiet är arbetet för full sysselsättning centralt. Frågan är dock var de nya jobben ska utvecklas i den globaliserade ekonomin och hur framtidens välfärd och välstånd ska byggas. Det är Vänsterpartiets övertygelse att det inte är genom lägre löner och sämre villkor på arbetsmarknaden som vi skapar framtidens jobb. Vi behöver i stället vara ett land där vi utvecklar innovationer och nytänkande som omsätts i nya produkter och tjänster. Då kan Sverige stå starkt, nå målet om full sysselsättning och utvecklas som en kunskapsdriven nation. Därför var forskningspropositionen välkommen med ännu mer satsningar på Sverige som ett land som utvecklar framtidens företag. Därför är också satsningen

under anslaget 1:2 Forskning och utveckling med 265 miljoner kronor en viktig satsning.

Vänsterpartiet är ett näringspositivt parti som vill ställa om Sverige mot framtidens utmaningar för att behålla och stärka vår konkurrenskraft inför framtiden.

Jag yrkar bifall till budgetpropositionen.
(Applåder)

Anf. 166 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Nödvändigt för företag, nämnde Håkan Svenneling i sitt anförande. Ja, jag skulle säga att det finns ett antal saker som är helt nödvändiga. Att få fler handelsavtal är en sådan sak. Till exempel vore det väldigt bra om Sverige och Europa kunde få det med länder som Kanada och USA. Där vet vi att Vänsterpartiet tillhör de verkliga banerförarna, och Håkan Svenneling närmast personligen, när det handlar om att gå emot den typen av handelsavtal som är jätteviktiga för många industriföretag och andra företag i Sverige. Rimliga och bra villkor för småföretagare och entreprenörer är också en sådan sak. Vi har tidigare i dag diskuterat detta med entreprenörsskatten, och där kan man ju nästan gissa vad Vänsterpartiet vill, nämligen strama åt och klämma åt olika entreprenörer.

Herr talman! Jag skulle vilja lyfta fram en annan sak, nämligen detta med fristående aktörer som driver bland annat skolor och vårdcentraler. Där är ju Vänsterpartiet också banerförare när det handlar om breda penseldrag vad gäller vinst i välfärden. I praktiken handlar det om att på olika sätt trycka undan personalkooperativ, stiftelser och privata företag som driver olika typer av verksamheter.

Som göteborgare kan jag ta ett konkret exempel som visar hur det funkar om man är funktionsnedsatt i Göteborg och bedöms ha behov av daglig verksamhet. I Göteborg säger Håkan Svennelings kamrater att som funktionsnedsatt får du bara välja mellan olika kommunala utförare.

Jag ställer mig frågan: Varför? Det rimliga med denna typ av rättighetslagstiftning är att man får sina grundläggande och fullt rimliga behov tillgodosedda och att man själv som funktionsnedsatt avgör om det är assistans eller annat. Jag förstår inte varför Vänsterpartiet är bättre lämpat att avgöra vem som ska erbjuda daglig verksamhet än den funktionsnedsatta göteborgaren själv.

Anf. 167 HÅKAN SVENNELING (V) replik:

Herr talman! Lars Hjälmered tar upp många av de frågor som Vänsterpartiet driver och som vår politik handlar om.

Låt oss börja med vinster i välfärden. Vänsterpartiets förslag handlar inte om att minska mångfalden av utförare utan om att städa upp i de otroliga vinsterna och bland dem som har vinstjakten som incitament i välfärden. Vi ser hur stora internationella bolag skriver på sina hemsidor att de investerar i Sverige för att de vet att de får betalt för sina investeringar eftersom det går att plocka ut hur mycket vinst som helst. De kanske inte formulerar sig exakt så, men det är betydelsen av det de skriver på sina hemsidor.

Det vi vill göra och det Ilmar Reepalus utredning *Ordning och reda i välfärden* vill göra är att just skapa ordning och reda. Det handlar om att få ett tillstånd för att få ta emot skattemedel i syfte att bedriva verksamhet.

Det handlar om att pengarna ska gå till det som de är avsedda för. Om man bedriver personlig assistans, sjukvård, äldreomsorg eller skola ska pengarna gå till detta. De ska inte gå till något annat, och de ska inte hamna i ett skatteparadis. Därför har utredaren föreslagit att man ska ha en begränsning av hur mycket vinst man får göra.

I dag görs det övervinster inom välfärden, och dessa måste vi sätta stopp för. Jag förstår inte varför Moderaterna inte vill sätta stopp för dessa övervinster. Det här är resurser som vi tar in i skatt från våra företag och som vi vill använda till välfärd, men ni vill i stället låta dem gå till rika människor som gömmer dem i skatteparadis. Det är för mig ologiskt.

Det vore mycket smartare att sätta stopp för övervinsterna och skapa ett system där vi kan ha en mångfald av utförare som kan konkurrera om olika innovativa idéer. Nu konkurrerar man om vem som kan skära mest i lönerna, vem som kan servera barnen knäckebröd och vem som kan ge sämst omsorg till dem som behöver det. Det är inte den välfärd jag vill se i Sverige.

Anf. 168 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Herr talman! Moderaternas förslag är att man ska ha ett vinstförbud vid de tillfällen då en verksamhet inte håller rätt kvalitet. Här tycker vi att man ska strama åt ordentligt och på ett sätt vi inte har sett tidigare. Det är fullt rimligt.

Låt oss titta bortom Håkan Svennelings retorik och se vad detta innebär i praktiken. Vad är det han och hans kamrater egentligen vill? Det var därför jag tog det konkreta exemplet från Göteborg.

Har man en medfödd eller förvärvad funktionsnedsättning handlar det om basala och viktiga behov för att funka i samhället. Man kan bedömas ha behov av assistans, särskilt boende eller daglig verksamhet.

När det gäller den dagliga verksamheten säger Vänsterpartiet i Göteborg att man får välja fritt så länge man väljer kommunal verksamhet. Det innebär i praktiken att man beskär de funktionsnedsattas inflytande och makt över sin vardag. Det är så Vänsterpartiet vill ha det. Det andra det innebär är att om personalen i dessa viktiga verksamheter vill starta ett personalkooperativ säger Vänsterpartiet nej.

Det är så det är i konkret politisk handling. Agendan i den stad där de har styrt i två decennier är att man ska ha mindre inflytande om man är funktionsnedsatt och att vänsterpartistiska politiker ska styra över vilken verksamhet som är bäst.

Jag tycker att vi ska ha tydliga kvalitetskrav och möjlighet att strama åt om man inte lever upp till kvalitetskraven. Men vi ska också vara tydliga med att säga att människor som har fullt rimliga behov, till exempel funktionsnedsatta som behöver daglig verksamhet, ska avgöra var de får dessa tillgodosedda, inte vänsterpartistiska politiker.

Anf. 169 HÅKAN SVENNELING (V) replik:

Herr talman! Jag vågar påstå att Ilmar Reepalu i sin 856 sidor långa utredning om ordning och reda i välfärden tydligt kommer fram till varför man inte ska ha kvalitetskrav. Det funkar inte som modell, och därför föreslår han i stället en modell där det införs ett tak på hur mycket vinst man kan göra.

Låt mig ta ett exempel på varför det inte funkar. I Kanada har man en modell med tydliga krav på kvaliteten. Bland annat har man ett krav på att allas tandborstar på äldreboenden ska vara märkta med namn så att ingen får någon annans tandborste och blir sjuk. Det har nämligen hänt en gång på ett äldreboende i Kanada. Ett kriterium är alltså att tandborstarna ska vara märkta med brukarnas namn.

Jag tror att det är ett ganska dåligt sätt. Det är bättre att äldreboendet har mycket personal och en god omsorg där man tar hand om de gamla utifrån de gamlas behov. Det är denna väg jag vill gå.

Lars Hjalmered tog ett exempel från Göteborg. Jag kan ta ett exempel från min hemkommun Karlstad. Där valde det moderatledda styret att privatisera den personliga assistansen. Man gjorde det helt enkelt omöjligt att välja kommunen som utförare. Det hade helt tydligt ideologiska förtecken. Man valde att lägga ut det på en aktör som ägdes av ett riskkapitalbolag som gömde undan skatt. Effekten blev att människor slutade eller fick sämre lön, avtal och villkor, och det ledde till försämringar för brukarna.

Jag tror att vi har hamnat i en debatt i Sverige där man lyssnar väldigt lite på vad medborgarna vill och tycker. Till och med en majoritet av Lars Hjalmereds egna väljare vill ha begränsningar av vinster i välfärden. Men i stället ställer sig Moderaterna på kapitalets sida och löser inte de problem som vinsterna i välfärden har skapat.

(Applåder)

Anf. 170 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Herr talman! Debatten har som Jennie Nilsson sa inte riktigt handlat om det betänkande vi har framför oss. Det kan vara för att det råder ganska stor enighet bland de politiska partierna vad gäller näringspolitiken. Eller så är det för att övriga partier har lite lägre ambitioner och lägger lite mindre resurser än vad regeringspartierna tillsammans med Vänsterpartiet gör. En annan skillnad är att samverkan verkar ge en närmast allergisk reaktion.

Jag ska ta upp tre områden och börjar med just samverkan. Låt mig citera en nybliven Nobelpristagare, Bob Dylan: ”Strange how people who suffer together have stronger connections than people who are most content.”

De flesta företagare jag träffar är inte nöjda. De efterlyser mer dialog och mer samverkan mellan näringslivet, forskningen och det offentliga.

Vi tror precis som näringslivet på mer samverkan. Därför inrättade statsministern ett innovationsråd direkt efter regeringsskiftet. Innovationsrådet tog fem initiativ till samverkansprogram för att kraftsamla kring innovationsinsatser och förstärka Sveriges konkurrenskraft.

Det första handlar om nästa generations resor och transporter. Här är utmaningen att göra Sverige till ett mer transporteffektivt samhälle med mer resurseffektiva fordon, mer förnybara bränslen och mindre utsläpp. Det känns onekligen spännande med självkörande, delade och elektriska fordon i systemlösningar. Varför inte börja på landsbygden?

Det andra samverkansprogrammet handlar om smarta städer. Här belyses städernas växande miljöbelastning och skillnader för befolkningsgrupper i städer i fråga om hälsa och omsorg.

Det tredje handlar om uppkopplad industri och nya material. Sverige behöver industrins och de industrinära tjänsteföretagens innovationskraft

för att möta de samhällsutmaningar vi står inför. Här ingår hållbara material, molntjänster och additiv tillverkning.

Det fjärde samverkansprogrammet handlar om life science, och det har varit igång längst, ända sedan juni 2015. Här återfinns biologiska läkemedel, meritering och anställningsformer samt digital standardisering.

Det femte handlar om cirkulär och biobaserad ekonomi. På ett år förbrukas det som jorden behöver ett år och tre månader på sig för att åter skapa, och det är förstås inte hållbart. Här är innovationsupphandlingar, materialåtervinning och träbyggnad några viktiga områden.

Herr talman! Samverkan är viktigt liksom ett växande och väl fungerande näringsliv i hela Sverige. Här har skogen sin givna plats. 70 procent av landets yta är täckt av skog, och den är vår främsta naturresurs.

Tillväxtanalys och Statistiska centralbyrån har på regeringens uppdrag undersökt hur stor del av den svenska ekonomin som är biobaserad. Det rör sig om 7,1 procent av Sveriges bnp och 23 procent av den totala varuexporten.

Skogsbruket och produkter med skog som råvara dominerar den svenska bioekonomin och har alla möjligheter att öka. Allt man kan göra av olja kan man göra av skog, och inte minst kan träbyggnadsproduktionen öka. Det nationella skogsprogrammet, som regeringen har tagit fram i samverkan med intressenterna, har remitterats och jobbas med för fullt.

Herr talman! Det sista jag vill ta upp är den växande besöksnäringen, som sysselsätter människor från Abisko till Österlen. Det är en viktig näring i hela Sverige, inte minst hemma hos mig i Åre. Besöksnäringen tar just nu marknadsandelar från resten av Europa.

Besöksnäringen vill ha mer samverkan, och regeringen har därför inrättat ett forum för regelbundna möten där allt som är viktigt för besöksnäringen diskuteras. Regeringen har även tillsatt en utredning om en sammanhållen politik för hållbar turism och växande besöksnäring. Senast detta gjordes var år 2004.

Många insatser görs redan, och jag vill nämna några av dem. Tillväxtverket fortsätter med insatser för destinationsutveckling, Visit Sweden har mer resurser till marknadsföring av Sverige utomlands, i regeringens exportstrategi finns insatser för att få fler internationella evenemang till Sverige och regeringen och Sveriges Kommuner och Landsting har slutit en överenskommelse om förenklingar för restaurangföretagare med hjälp av digitala lösningar.

Avslutningsvis kan man genom samverkan och dialog framgångsrikt identifiera gemensamma prioriteringar och kraftsamla kring Sveriges styrkor och utmaningar, vilket gör att hela Sverige blir mer konkurrenskraftigt. Därför finns det även resurser avsatta till detta i regeringens budget. Till sammans är ett vackert ord, herr talman.

För övrigt instämmer jag i allt i Jennie Nilssons anförande och yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservationen.
(Applåder)

I detta anförande instämde Anna Wallén (S).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 13 december.)

§ 7 Regional tillväxt

Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU2
Utgiftsområde 19 Regional tillväxt (prop. 2016/17:1 delvis)
föredrogs.

Anf. 171 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Herr talman! Jag vill börja med att ställa mig bakom vårt särskilda yttrande, som berättar om vår syn på regionalpolitik som en del av vår samlade politik.

Området regional tillväxt har en ram om samlade utgifter som inte får överstiga 3 595 481 000 kronor. Vi har i betänkandet inte något annat förslag till anslagsfördelning än regeringen. Däremot skiljer vi oss åt i inriktningen för den regionala tillväxtpolitiken på ett flertal punkter, och politiken på området återfinns också i de andra politikområden som riksdagen har att hantera, såsom miljö och jordbruk, utbildning, trafik, arbetsmarknad med flera.

För oss handlar det om utvecklingskraft, tillväxtpotential, sysselsättningsmöjligheter och att människor kan växa och utvecklas. Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser, företag och kapital är avgörande för att regioner och kommuner ska bli konkurrenskraftiga och bidra till den nationella tillväxten.

Vi vill satsa på de gröna näringarna som tillväxtmotor, fortsätta arbetet inom ramen för landsbygdsprogrammet och samtidigt satsa på lokal service. Detta skapar viktiga förutsättningar för att människor ska kunna leva och verka på landsbygden. Tillgång till goda vägar och järnvägar och fortsatt utbyggnad av bredband och förbättrade möjligheter till mobil kommunikation är avgörande för kommunikationsmöjligheterna. Vi vill se en fortsatt positiv trend inom besöksnäringen, från norr till söder.

Vi vill även understryka flygets betydelse för att skapa regional tillväxt och knyta samman regioner. Varje dag pendlar ett stort antal människor från olika delar av vårt nordliga land för att mötas och göra affärer i våra storstäder och ute i regionerna. Därför är en tänkt flygskatt inte vad Sverige behöver.

Vi kan se hur stjärnfamiljer tar sig till mammor, pappor, mormödrar, farmödrar och så vidare som bor och lever i olika delar av landet. Inte minst nu till jul är det tydligt på våra flygplatser hur transporterna för människor närmare varandra. Att det blivit möjligt för många att flyga har skapat kortare vägar för familjeband samtidigt som tekniken utvecklats och kommer att fortsätta att göra det.

Våra städer behöver fortsätta att utvecklas och vara attraktiva såväl för det lokala näringslivet som för regionerna, nationen och för det globala intresset. Regional tillväxt är med andra ord att framhålla nödvändigheten i att Sverige fortsätter att utvecklas i hög takt och att hela Sverige ska leva.

De generella insatserna på nationell nivå för jobb, utbildning och ett förbättrat företagsklimat behöver kombineras med regionala tillväxtinsatser. Varje kommun och region har ett ansvar att genomföra nödvändiga insatser för att förbättra näringsklimatet.

Det blir därför märkligt när regeringen lägger fram förslag inom offentlig upphandling som utestänger de mindre företagen från att delta. Det lokala kittet på orten är ofta just nätverket av små företag. Här finns de som levererar närodlat mat till skolor och omsorg, och här finns också möjlighet att gemensamt med fler företag knyta samman och skapa nya innovationer och bra lösningar för människor och näringsliv.

Vi ser med oro på regeringens förslag om höjda skatter på jobb och företagande – en politik som står i skarp kontrast mot vår politik och som kommer att slå mot den regionala tillväxten i landet. Vi motsätter oss exempelvis regeringens förslag om höjd bensinskatt och införande av en kilometerskatt, vilket kommer att göra arbetspendling och transporter i näringslivet avsevärt dyrare.

Inom regional tillväxt finns EU-fonder som ska stärka den regionala tillväxten. Det som är viktigt att säga om dessa är det som också betänkandet i stort talar om, nämligen att utbetalda medel ska vara så effektiva som möjligt och ge så mycket nytta som möjligt tillbaka. Detta ställer krav på att de myndigheter som har att hantera medel i form av projektpengar ska följas upp, utvärderas och visa på måluppfyllelse. Vi vill se en fortsatt tydlighet i detta. Vi ser i sammanhanget positivt på Almis nya roll och vill också här se tydliga utvärderingar längs vägen.

Att våra myndigheter behöver gå i takt med vårt näringsliv för att hitta lösningar och inte låsningar är oerhört viktigt för att utveckla och inte avveckla företag. Som exempel ska jag nämna drönare, som är en teknik som fyller en direkt funktion för svenskt näringsliv. Två exempel är skogsbruk och jordbruk, där man med bilder får direkta och stora vinster för livsmedelsstrategi och miljö liksom korta ledtider och förenklingar i kontakt med länsstyrelser. Ta tag i detta snabbt! Det finns möjligheter här.

På området forskning och utbildning har regeringen lagt fram sin proposition. Jag vill bara kort säga att det är hög tid att regeringen sätter ned foten när det gäller de förslag som inkommit för att växla upp verksamheten och skapa nya möjligheter för landet regionalt, nationellt och internationellt. Jag talar om ESS och Max IV.

Rymdforskning i norr, för att ta en annan del, har en potential såväl innovativt som när det gäller utveckling av turismen. Detta och mycket mer för Sverige framåt. Vårt avlånga land behöver mycket mer. Mer om dessa diskussioner och innehållet i denna budgetdel av betänkandet kommer vi att återkomma till i vår.

(Applåder)

I detta anförande instämde Hans Rothenberg (M).

Anf. 172 JOHAN NISSINEN (SD):

Herr talman! Regional tillväxt är förmodligen inte det mest intressanta ämnet för de flesta lyssnare, trots att det är ett oerhört viktigt ämne som berör många människor i Sverige. Vi får därmed göra vårt bästa för att väcka allmänhetens intresse.

Sverigedemokraterna ser positivt på landsbygdens möjligheter. Samtidigt kan vi inte blunda för de stora utmaningar som finns, inte minst den ofrivilliga urbaniseringen.

Vi anser att staten bör ha en aktiv roll vad gäller förutsättningar för regional tillväxt. Olika styrmedel såsom regleringar, skatter och subventioner kan mildra vissa problem på kort sikt men kan inte lösa de stora utmaningarna på lång sikt. För att främja reell tillväxt krävs därför ett ömsesidigt positivt samspel mellan både privat och offentlig sektor.

En avgörande förutsättning för att företag och medborgare ska ha möjlighet att verka i hela Sverige är tillgången till såväl privat som offentlig service. En större samordning av det offentliga och det privata är kanske den bästa lösningen. En lokal matbutiks överlevnad kan avgöras av att man har möjlighet att tillhandahålla offentlig service.

Vår målsättning är att skapa förutsättningar för en kraftig men hållbar tillväxt så att företag och medborgare kan bo och verka i hela Sverige – i alla regioner. Vi anser att en växande turism är positiv för sysselsättningen på landsbygden men också för att främja inflyttning och motverka avfolkning.

Lokala entreprenörer spelar en viktig roll för landsbygdens utveckling, vilket var mycket tydligt när jag nyligen besökte ett livsstilsboende utanför Gnosjö. Företaget är oerhört kreativt genom att ta vara på allt material som finns på hela industritomten, och man planerar att bygga ett eget värmekraftverk som ska drivas med avfall från omkringliggande industrier. När boendet är färdigt kommer det att skapa nya tjänstestillfällen kopplat till boendet, samtidigt som det kommer att öka befolkningstillväxten kraftigt på den lilla orten.

Friluftslivet når många samhällsgrupper och är en viktig resurs för regional utveckling och därmed en viktig del av det kluster av näringar som samspelar och skapar förutsättningar för ett levande näringsliv i en levande landsbygd.

Tillsammans med våra nordiska grannländer finns det stora möjligheter för ett tätare nordiskt samarbete för att främja friluftslivet. Ett starkt och utvecklat friluftsliv ger många arbetstillfällen, närmare bestämt ca 200 000 i Norden. Dessutom har friluftslivet ett stort ekonomiskt värde. Det nordiska samarbetet har också en viktig roll i utbytet av exempelvis arbetskraft, erfarenheter och turism mellan länderna.

Herr talman! En grundpelare i vår regionalpolitik är att delvis utlokalisera statliga arbetstillfällen från större städer till landsbygdsorter, att nyetablera myndigheter och verk på landsbygden samt att förhindra en flytt av statliga jobb från landsbygd till storstäder.

Med dagens tekniska utveckling finns det goda möjligheter att förlägga statliga arbetstillfällen utanför storstäderna, och det finns få godtagbara skäl att generellt centralisera dessa jobb.

Omlokalisering är emellertid ett långsiktigt mål. Om den sker för snabbt innebär det ekonomiska, sociala, logistiska och organisatoriska problem. Utlokaliseringar ska alltså ske med försiktighet och som ett komplement till nyetableringar som i huvudsak ska ske på landsbygdsorter.

Omlokaliseringar ger positiva effekter för de berörda kommunernas skatteunderlag, vilket innebär bättre välfärd i form av skola och omsorg. Detta i sig ökar i förlängningen attraktionskraften i att bo på dessa orter.

Under lång tid har fokus legat på städernas potential och utbyggnad, vilket man tydligt ser i regeringens politik. Regeringen verkar inte se landsbygdens förutsättningar, utmaningar och konsekvenser av den förda politiken. Satsningar på kollektivtrafik är bra, och i städerna är möjligheten

att välja kollektivtrafik före bilen större. Men på landsbygden finns ofta inte kollektivtrafik som alternativ och kommer inte heller att finns under överskådlig framtid. Om Sverige ska fortsätta att ha en levande landsbygd måste styrmedel och satsningar göras med en helhetssyn. Man måste prioritera både landsbygd och städer.

Regeringens aviserade styrmedel är enbart gjorda för stadsbor, såsom höjd bränsleskatt, flygskatt och kilometerskatt, och riskerar att slå ut en stor del av Sveriges landsbygd.

Jämfört med kostnaderna för höghastighetsjärnvägen kan man med tämligen blygsamma summor väsentligt korta restiden samt utöka kapaciteten på befintliga stambanor. Samtidigt skulle utrymme finnas för viktiga investeringar inom vägtrafik, flyg och sjöfart, både regionalt och nationellt. Därför säger vi nej till höghastighetsjärnvägen.

I sammanhanget kan jag nämna att Storstockholms Lokaltrafik har ungefär lika många resenärer på en dag som SJ har på sträckan Stockholm–Göteborg på ett helt år.

I detta anförande instämde Josef Fransson (SD).

Anf. 173 PETER HELANDER (C):

Herr talman! I Sverige råder det högkonjunktur, vilket vi har hört tidigare i kväll. Därför borde fler jobb växa fram, och sysselsättningen borde stiga. Men i stället ökar tudelningen av samhället. Tudelningen finns mellan stad och land, mellan nord och syd, mellan unga och äldre, mellan högutbildade och dem som saknar gymnasieexamen samt mellan inrikes och utrikes födda.

Medan storstäder och regioncentrum växer och utvecklas drabbas många mindre orter på lands- och glesbygden av neddragningar i globaliserings- och centraliserings spår. Denna tudelning finns även i andra länder, vilket visade sig på ett lite överraskande sätt för många av oss i samband med brexitomröstningen och presidentvalet i USA. Regional näringspolitik är inte bara en fråga om jobb och företagande, utan det är också en fråga om att hålla ihop ett land och skapa en framtidstro för alla medborgare.

Herr talman! Regeringen har valt att föra en politik där underskotten ökar, trots att det är i goda tider som man borde bygga skyddsvallar inför den framtida lågkonjunktur som vi alla vet kommer. De åtgärder som regeringen finansierar med lånade pengar har enligt regeringens egna expertmyndigheter en obefintlig eller negativ effekt på arbetsmarknaden. Det är inte en ansvarsfull politik. Jag och Centerpartiet anser att Sverige behöver ett nytt ledarskap för att förnya den svenska modellen.

I Centerpartiets budgetmotion stakar vi ut en annan riktning för Sverige. De frågor som jag och Centerpartiet anser ska prioriteras handlar om att genom ekonomiskt ansvarstagande rusta Sverige för kärvare tider. Det krävs också insatser för att bryta den tudelning av samhället som skapar ett utanförskap. Det handlar då bland annat om att genomföra arbetsmarknadsreformer, skattesänkningar och åtgärder som syftar till att få människor i arbete och lämna ett bidragsberoende, vilket skapar en egenmakt och ökar tryggheten i hela landet. Dessutom behöver kommunsektorn stärkas och fler satsningar göras på jobb och företagande.

Herr talman! Jag och Centerpartiet vill att Sverige ska vara ett föredöme på miljöområdet. Det är beklagligt att Sveriges klimatutsläpp inte längre minskar och att regeringen aviserar skatthöjningar på sådant som äventyrar jobb på landsbygden och som har liten effekt på klimatutsläppen.

Klimatomställningsarbetet måste förstärkas. För detta krävs kraftfulla styrmedel, där förorenaren betalar och där intäkterna från miljöskatter finansierar sänkt skatt på jobb och företagande i en grön skatteväxling.

Jag och Centerpartiet anser att det i en högkonjunktur finns en unik chans att bygga svensk ekonomi stark, att genomföra strukturreformer för att bredda tillväxten och skapa jobb till fler för att kunna ta nästa steg i klimatomställningen.

Herr talman! Eftersom riksdagen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den jag och Centerpartiet önskar kommer vi inte att delta i beslutet om anslagets fördelning. Men självklart ställer jag mig bakom Centerpartiets särskilda yttrande i detta betänkande.

Centerpartiets budgetförslag ska betraktas som en helhet där delar inte kan brytas ut och behandlas isolerat.

Jag ska nu lite grann redovisa hur Centerpartiets politik för att hålla ihop och utveckla landet ser ut.

Oavsett bostadsort ska alla människor ha likvärdiga möjligheter att leva, arbeta och driva företag. Landsbygden och städerna delar många utmaningar med varandra. På landsbygden, i bruksorter och i förorter finns det behov av fler jobb och av en välfungerande och klimatsmart infrastruktur.

Även behovet av en reformerad bostadsmarknad är stor i hela landet, oavsett om det handlar om att möjliggöra byggande i strandnära lägen på landsbygden eller om det handlar om att reformera hyresmarknaden i storstäderna.

Likvärdiga möjligheter i hela landet innebär dock inte likformighet, menar jag, utan politiken behöver utformas med insikt om att förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet. En sådan utveckling möjliggörs av en decentraliserad och närodlad politik, där beslut fattas så nära människorna som möjligt.

En välfungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet.

Centerpartiet prioriterar ökat underhåll av järnvägen, ökade och tidiga-relagda investeringar i transportinfrastrukturen med hjälp av alternativa finansieringslösningar och ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad.

Herr talman! I budgetpropositionen framgår det att regeringen avser att införa både kilometerskatt och flygskatt. Centerpartiet har ingen avsikt att medverka till att avstånd beskattas och att landsbygdens företag, jobb och möjligheter minskar i takt med att kostnaderna på grund av en avstånds-baserad vägslitageavgift, som egentligen borde kallas landsbygdsskatt, höjs.

I stället för att införa skatter som har liten miljöeffekt borde regeringen ha en mycket tydligare inriktning som premierar teknisk innovation och minskade utsläpp och som inte slår mot en landsbygd som redan har oddsen emot sig.

Likaså är den digitala infrastrukturen nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. Alla ska kunna vara en del i det digitala samhället, och Centerpartiet vill därför se en digital allemansrätt som garanterar stabil och snabb uppkoppling i hela landet. Sveriges mål är att 90 procent av alla hushåll och företag ska kunna få snabbt bredband senast 2020. Centerpartiets långsiktiga målsättning går ännu längre: Alla hushåll i hela landet ska ha tillgång till bredband.

Herr talman! Tillsammans med de övriga allianspartierna har Centerpartiet lämnat en motion där vi redovisar vår gemensamma syn på regional tillväxt. Den kommer att behandlas senare under det innevarande riksmötet, och jag får då möjlighet att återkomma och redogöra ytterligare för den politik jag förordar för att skapa en stark regional tillväxt som är hållbar i hela Sverige.

(Applåder)

Anf. 174 SAID ABDU (L):

Herr talman! Globaliseringen leder till förändringar som får genomslag i olika delar av Sverige. Samhällen förändras. Urbaniseringen bygger i grunden på människors fria val, något som jag och Liberalerna givetvis försvarar. Samtidigt finns det utmaningar och skillnader mellan städer med en stark, växande tjänstesektor och områden med lokala utmaningar i form av hög sårbarhet och ett fåtal större arbetsgivare.

Utgångspunkten för mig som liberal är att värna människors makt över sin egen situation och möjlighet att skapa sin egen framtid. En liberal landsbygdspolitik strävar efter att skapa förutsättningar för dem som vill bo och arbeta på landsbygden eller i en mindre tätort. Näringslivsutveckling, arbetskraftsförsörjning, utbildning, tillgång till offentlig och kommersiell service samt investeringar i informationsteknik och infrastruktur är väsentliga inslag i en modern regional tillväxtpolitik. De är en förutsättning för att livet utanför tätorterna ska fungera och för att vi ska ha en levande landsbygd.

För att människor ska vilja bo och för att företag ska vilja verka i hela Sverige är det viktigt att det finns tillgång till en fungerande grundläggande service på rimligt avstånd. Detta gäller såväl myndigheter som kommunal och kommersiell service. Upprätthållandet av en grundläggande servicenivå över hela landet är även viktigt för att människor ska känna sig trygga. Det är samtidigt en viktig förutsättning för att hela Sverige ska kunna vara med och bidra på ett positivt sätt när det kommer till flyktingmottagandet.

Samhällets olika funktioner behöver finnas tillgängliga såväl i landsbygds- och glesbygdskommuner som i storstadskommuner. I glesbygdskommuner har framför allt servicelösningar som bygger på lokala förutsättningar och samverkan med företag och civilsamhället möjlighet att bli långsiktiga och bärkraftiga. En bra förutsättning här är att upprätta så kallade servicecenter i anslutning till den lokala lanthandeln eller andra etablerade samlingspunkter i landsortssamhällen.

Herr talman! Jag vill även lyfta fram vikten av fungerande kommunikationer i hela landet. Vi tycker att det är viktigt att vi fortsätter att investera i järnväg, väg och annan infrastruktur. Vi har debatterat det tidigare under dagen, så jag tänker inte gå alltför djupt in på de frågorna, men en

väl fungerande transportnäring – inklusive trafiknäringen – är av betydande vikt för ett land med Sveriges geografi.

Vi behöver samtidigt ta hänsyn till de pågående klimatförändringarna, och därför har Liberalerna föreslagit en omläggning av reseavdraget. Förslaget innebär att reseavdraget ska begränsas i regioner med en väl fungerande kollektivtrafik och vara mer generöst där kollektivtrafiken är mindre utbyggd. Med andra ord behöver man bilen i större utsträckning när man bor på landet.

Vidare är jag och Liberalerna emot införandet av en så kallad kilometerskatt, som innebär dyrare transporter och därmed sämre konkurrensvillkor. Kilometerskatten hämmar den regionala tillväxten genom att påverka industrin, företagandet och jobben negativt.

Herr talman! It-kapaciteten i glesbygden behöver förbättras. Bredband och tillgång till uppkoppling är i dag en lika viktig del av infrastrukturen som el- och vägnäten. Likaså är en god uppkoppling av stor vikt för regional tillväxt, företag och privatpersoner. Statens uppgift bör vara att skapa förutsättningar genom att undanröja de hinder som finns för denna utveckling men även att stötta upp där lönsamheten för uppkoppling blir bristfällig.

När det gäller anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder anser jag att en återgång till tidigare anslagsnivåer är rimlig. Med tidigare anslagsnivåer avser jag en nivå som motsvarar anslagen för 2015 genom riksdagens beslut i december 2014. Det innebär att jag anser att vi borde minska nuvarande förslag med 88 miljoner i förhållande till regeringens förslag.

Liberalerna har tillsammans med övriga allianspartier redovisat våra partiers gemensamma syn på regional tillväxt, och vi kommer att behandla detta senare under innevarande riksmöte. Vi får då möjlighet att ytterligare redogöra för den politik som jag, Liberalerna och Alliansen förordar. Vi står givetvis bakom vårt särskilda yttrande, men jag nöjer mig så här tills vidare.

Jag önskar alla en god jul!
(Applåder)

Anf. 175 PENILLA GUNTHER (KD):

Herr talman! I den tidigare debatten om näringslivsfrågor fick vi höra många olika påståenden från regeringspartierna och Vänsterpartiet. De framstår naturligtvis som de goda gåvornas givare – det är ju en roll de har. Kanske speciellt så här i juletider kan man ju förvänta sig att tomten kommer, men hur många av oss tror på tomten?

När det gäller regional tillväxt är det i första hand näringspolitik det handlar om. Hur ska det annars kunna bli tillväxt? Vi kristdemokrater tror ju att det är de små och medelstora företagen, som ofta är familjeföretag, som ska stå i centrum för utformningen av näringspolitiken. Det är nämligen där jobben skapas. Företag ser dock olika ut. Människor är olika och skapar olika sorters företag.

Jag tycker ändå att det är märkvärdigt att man så lite talar om vikten av att skapa just olika typer av företag som passar i olika branscher och vid olika tillfällen – i olika stadier, så att säga – för att skapa en långsiktig verksamhet. Där tänker jag till exempel på företagande inom den sociala ekonomin, där civilsamhället har en jättestor roll att spela inte minst på

landsbygden. Det är kooperativa verksamheter, fonder, stiftelser och så vidare, som behöver goda villkor för att kunna vara kvar och verka även på landsbygden eller i små kommuner.

Tittar vi på vård- och omsorgsföretag kan vi se att regeringens politik kraftigt har minskat intresset inte bara för att starta den typen av företag utan även för att fortsätta driva dem. Därför finns det en viktig fråga att ställa, vilket många har gjort också under den tidigare debatten: Är det så att man anser att detta bara är en storstadsfråga? Anser man att enbart folk i storstaden, där det finns möjlighet att driva olika typer av företag, ska få välja någonting? Tänker man så från regeringspartiernas sida? Eller är det så att även människor som bor på andra ställen i landet faktiskt ska kunna välja till exempel vilken typ av äldreboende eller barnomsorg de ska ha?

Jag tror att det är viktigt att alla partier ser att människors inneboende skaparkraft ibland behöver stimulans på olika sätt. Det handlar inte alltid om pengar, utan det handlar om en viktig attityd och en inställning till inte minst företagande. Det har kommit förslag om en förändring i 3:12-reglerna, och man kan säga att förslaget lämnar en hel del övrigt att önska. Kristdemokraterna hade helst avskaffat 3:12-reglerna, men när de nu finns vill vi gärna använda dem för att underlätta generationsväxlingar i just familjeägda företag och förbättra möjligheterna till kapitalförsörjning för små och medelstora företag.

Att mindre kommuner har fått stor tillökning i form av människor som har kommit till Sverige från andra länder, liksom att de kanske har några få internationella företag, borde borge för att även kommunerna ute i landet har intresse för att skapa mer internationella verksamheter. När jag pratar med företagsledare och de får säga vad de skulle vilja ha om de flyttade ut från till exempel Stockholm, Göteborg eller Malmö är det intressant att konstatera att det handlar om att det ska finnas engelskspråkiga klasser för barnen, eller en internationell skola.

Det behöver inte vara några stora verksamheter, men det är just för att familjen också ska trivas och vilja vara på plats. Annars fungerar det inte. Men stimulansen för den typen av skolverksamhet verkar vara näst intill obefintlig, åtminstone från regeringens sida.

När det gäller infrastruktur med god tillgänglighet har våra kollegor i trafikutskottet debatterat många olika sorters infrastruktur i dag, inte minst regionala flygplatser. Jag kan inte låta bli att slå ett slag för det.

I torsdags var det den årliga flygdagen här i riksdagen. Man samtalade om just de regionala flygplatsernas olika behov och möjligheter. EU har varit emot olika regler. Det har funnits olika intressen från EU:s sida när det gäller statsstödsregler och så vidare, vilket har försvårat för våra flygplatser.

Men nu kommer regeringen med det stora dråpslaget: ett förslag om en flygskatt. Jag frågar återigen, som jag gjorde i energidebatten förra veckan: Varför angriper man inte grunden till problemet? Det handlar om att få fram mer biobränsle. Är det något som kan skapa regional tillväxt är det just att kunna ta till vara våra naturtillgångar, så att vi kan få fram mer biobränsle för alla typer av transportslag.

Om vi ska kunna ha goda kommunikationer i vårt avlånga land, och därigenom skapa tillväxt som utvecklar välstånd och skapar sysselsättning, måste vi också titta på långsiktiga villkor för just flyget. Det duger inte att

ha kortsiktiga lösningar. Staten har tagit hand om de lönsamma flygplatserna, medan kommuner och regioner fått pytsa in pengar för att klara av behovet av flygtransporter.

De regionala flygplatserna är också av intresse för allmänheten, inte minst vad gäller ambulansflyg och säkerhet – tull, polis, brandflyg och så vidare.

Herr talman! Regeringen och regeringspartierna talar mycket om att oppositionen är för skattesänkningar. Men är det någonting de partierna själva driver är det skattehöjningar. Om vi nu ska strida om vad som är bäst – att höja eller att sänka skatten – kan det vad jag förstår aldrig bli en vinst för Sverige eller skapas någon tillväxt, inte minst för regionerna i Sverige, om man höjer skatten på transporter genom kilometerskatt, flygskatt och så vidare.

Vill man att folk ska bo ute i landet? Möjligen vill man bidra ytterligare till urbaniseringen och utöka bostadsbyggandet i de större städerna. Men jag tror inte att det är tanken. Om alla ska få förutsättningar att leva i hela Sverige måste regeringen tänka om.

(Applåder)

Anf. 176 MATTIAS JONSSON (S):

Herr talman! Den regionala tillväxtpolitiken är ett viktigt område. Vi behöver en politik som gör så att hela landet lever. Det händer ganska mycket inom området. Parlamentariska landsbygdskommittén kommer snart att presentera ett antal förslag på området, vilket är oerhört viktigt.

Regeringen har lagt fram och genomfört förslag om stöd till kommersiell service i glesbygd. Det har fått betydande effekt. Vi som har suttit i Parlamentariska landsbygdskommittén gjorde en turné under vinterhalvåret. Håkan Svenneling, som också är här i dag, var med när vi besökte en liten butik utanför Branäs. Med hjälp av stödet hade butiken kunnat expandera. Man hade börjat ha kaféverksamhet och kunde sälja varm mat. Om vi inte hade lagt fram det förslaget och klubbat det hade man inte haft förutsättningar för det.

Vi satsar på bredbandsutbyggnad, som är en förutsättning, och inte bara i storstäderna. Det måste finnas i hela landet. Om vi genom århundradet har klarat av att dra en elledning till varenda stuga och telefonledning över hela landet ska vi väl klara att investera i bredband också, så att det når varenda stuga i hela landet. Där är regeringen också väldigt tydlig.

Jag ser verkligen fram emot debatt om de här frågorna i vår – inte minst det som kommer att komma fram genom Parlamentariska landsbygdskommittén.

Jag blir dock lite fundersam. De tidigare talarna har talat om vikten av att vi gör den här typen av investeringar. Men bland annat Centerpartiet oroar sig för att det skapar underskott i statens finanser. Då ska man komma ihåg att när vi lämnade över regeringsmakten 2006 var det ett överskott i statens finanser på ungefär 70 miljarder. När vi tog över regeringsmakten igen för två år sedan var det ett underskott på 60 miljarder. Det har betats av. Budgeten är nu i någorlunda balans.

Det är klart att man ska oroa sig för att det kan leda till underskott. Man ska ha respekt för det, och man ska ha ordning och reda i statens finanser. Men inom det här området, de regionala tillväxtfrågorna, är det viktigt att vi gör satsningar. Det underlättar inte att sänka skatten årligen, vilket gjordes under den borgerliga regeringstiden, med ungefär 130 miljarder. Det skapar inte mer förutsättningar.

Riksdagens mål, som den här kammaren har satt upp, för den regionala tillväxtpolitiken är utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft. I betänkandet beskrivs att den regionala tillväxtpolitiken ska bidra till regeringens tre prioriterade områden. Regeringen är tydlig med att vi ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020, nå de nationella miljömålen samt uppnå jämställdhet mellan män och kvinnor.

I betänkandet redovisas också EU:s mål och prioriteringar för sammanhållningspolitiken. Den strategin bygger på tre prioriteringar som är tänkta att förstärka varandra. Det är smart tillväxt, hållbar tillväxt och inkluderande tillväxt.

Med utgångspunkt i den partnerskapsöverenskommelse som regeringen har slutit med kommissionen, som preciserar sammanhållningspolitikens genomförande i Sverige under nästa strukturfondsperiod, fattade regeringen i juli 2015 beslut om en nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft mellan 2015 och 2020. Strategin och dess insatser ska bidra till att uppnå målen för den regionala tillväxtpolitiken. Enligt strategin är den regionala tillväxtpolitikens prioriterade områden innovation och företagande, attraktiva miljöer och tillgänglighet, kompetensförsörjning och internationellt samarbete.

Herr talman! För att finansiera insatser för hållbar regional tillväxt och näringslivsutveckling i Gotlands län tillfördes medel genom riksdagens beslut. I samband med vårändringsbudgeten tillfördes 5 miljoner kronor till just Gotland.

I budgetpropositionen för 2017 föreslår regeringen att anslaget för regionala tillväxtåtgärder ökas med 20 miljoner. Kommande år ökas det med 35 och 40 miljoner, mellan 2018 och 2019.

Jag kan konstatera att Centerpartiet drar ned på den typen av satsningar i sitt förslag med motsvarande anslag.

Liberalerna minskar totalt 88 miljoner, oklart varför egentligen, men i motiveringen sägs det att det går tillbaka till 2015 års ram.

Moderaterna redovisar ingen avvikelse över huvud taget. Jag vet inte om det är en miss eller om det är så att Moderaterna delar regeringens ekonomiska politik på området, men det råder en viss oklarhet.

För oss socialdemokrater är det viktigt att nämna att alla delar av vårt land ska leva och utvecklas. Menar vi allvar med den regionala tillväxtpolitiken måste skattesänkarpolitiken stoppas och investeringar göras i allas vårt Sverige.

Den svenska modellen ska utvecklas, inte avvecklas. Steg för steg stärks vårt gemensamma samhällsbygge. Fler kommer i arbete, och Sverige kan nu visa upp den högsta sysselsättning som någonsin har uppmätts inom EU.

Ungdomsarbetslösheten är den lägsta på 13 år. Skolorna anställer och visar på bättre resultat. Sverige leder klimatomställningen. Bredbandsutbyggnaden förstärks. I välfärden investeras ett historiskt starkt tillskott på

10 miljarder årligen från 2017. Det är en politik som tar ansvar för Sverige och som visar resultat.

Vi kommer att få debattera fler förslag under kommande år inom den regionala tillväxtpolitiken, vilket jag verkligen ser fram emot. Frågan om den regionala tillväxtpolitiken behöver verkligen debatteras, diskuteras och göras kraftiga satsningar på.

Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.
(Applåder)

Anf. 177 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik:

Herr talman! Jag begärde ordet därför att Mattias frågade om vi har samma politik. Jag tyckte att jag var tydlig när jag försökte att tala om att det var det som vi inte hade och att vi ska debattera det framöver.

Här har i dag debatterats flygskatt och kilometerskatt på vägarna – transportskatt eller landsbygdsskatt, vad man nu vill kalla det. 3:12-reglerna har tagits upp och vad de innebär. Så sent som i förra veckan diskuterade vi offentlig upphandling, där det med en skalpells precision skärs rakt in i småföretagandet. Där borde det finnas en stor potential för att växla upp med arbetstillfällen och möjligheter för att företagare kan bli leverantörer till det offentliga och därmed komma ut på marknader som kan leda till internationella möjligheter. Där finns det alltså en potential.

Nej, Mattias, vi har inte samma åsikter om detta. Vi har inte några skattechocker i våra samlade förslag. Jag tycker att det är väldigt mycket som leder åt fel håll.

Dessutom tycker jag att debatten om hur det har sett ut tidigare återkommer. Sedan gör man en generalisering, precis som att världen ser likadan ut vid olika tillfällen, vilket den inte gör.

Jag vill fråga Mattias Jonsson om det har funnits en finanskris i det här landet och vad den har åstadkommit. Är det så som er egen finansminister sa, att man har klarat sig väl genom denna och tagit sig ut på andra sidan? Jag vill också höra från Mattias hur man gör i hög- och lågkonjunkturer för att stimulera.

Anf. 178 MATTIAS JONSSON (S) replik:

Herr talman! Tack så mycket för frågorna.

Det är klart att jag har noterat att det har varit en väldigt djup finanskris. Jag är inte säker på att den typ av skattesänkningar som gjordes under den perioden har varit gynnsamma i en lågkonjunktur och stärkt Sveriges ekonomi eller har fått fart på hjulen på det sätt som kanske skulle ha behövts.

Jag tror inte heller att nedmonteringen av a-kassan och sjukförsäkringen har varit gynnsam för dem som har råkat ut för arbetslöshet under lågkonjunkturen eller för dem som har råkat ut för en sjukdom under samma period.

Jag tror inte på den typen av politik. Jag tror i stället att vi behöver investera i samhället för ett gemensamt byggande av landet. Vi behöver satsa mer på utbildning i det som företagen framför allt efterfrågar i dag. Det är kompetens för att företagen ska kunna anställa och bli konkurrenskraftiga i en tid av utsatthet till följd av globaliseringen och vad den innebär.

Den typen av satsningar tror jag ska gå före att alltid svara med sänkta skatter oavsett vilken fråga det handlar om.

Anf. 179 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik:

Herr talman! Det måste vara intressant att lyssna på den här och andra debatter. Man talar om att skattesänkningar inte alltid är lösningen. Nej, och skattehöjningar är inte heller alltid lösningen. Det första man bör göra är att titta på de pengar som man har och se till att det blir en effektiv användning av dem, vilket vi också har varit inne på tidigare.

För mig innebär investeringar inte att man först och främst höjer skatten och tror att det hela tiden finns att ta av från företagavärlden utan att titta på vilka möjligheter som skapas för företagen. Vill vi att företag ska finnas kvar i landet? Vad innebär det för stora och små företag? Det finns stora företag som har varslat människor. Ericsson i Borås och Findus i min egen bruksort lägger nu ned sin verksamhet.

De små företagen behöver stimulanser. Jag fick inte svar på min fråga om offentlig upphandling, så den skulle jag gärna vilja ha svar på.

Jag skulle också vilja ha svar på frågan om att arbetslösheten ska sänkas till 2020. Kommer det att vara på riktigt? Eller kommer ni att satsa på konstgjorda åtgärder? När det gäller utbildning stoppade man under resan undan unga människor i stället för att hjälpa dem till ett liv framåt genom att man dolde dem bakom siffror. Det tror jag inte är någon väg framåt.

Det som vi diskuterar är egentligen företagavärlden. Kanske Mattias Jonsson kan ge svar på de frågorna.

Anf. 180 MATTIAS JONSSON (S) replik:

Herr talman! Vi hade en debatt här i kammaren för 14 dagar sedan angående offentlig upphandling. Det som jag hade trott på, att vi skulle få ordning och reda även i de frågorna, blev tyvärr nedröstat. Det gällde rätten att kräva kollektivavtal vid offentliga upphandlingar.

Jag tror att det är jätte viktigt att det är konkurrens på lika villkor på svensk arbetsmarknad. Det här skapar inte en konkurrens på lika villkor. Det borde vara så även för andra partier och för företagare att de inser vikten av att inte bli utkonkurrerad, utan att vi har en balans. Då klarar vi konkurrensen med lika förutsättningar.

Ja, jag tror, och är lika målmedveten som regeringen, att vi ska klara att få ned arbetslösheten ytterligare. Den har gått från ca 8 procent, och nu ligger den på 6,7 procent, enligt en rapport som kom i dag.

Sverige har den högsta uppmätta sysselsättningen inom EU just nu. Det går åt rätt håll, men det är mycket kvar att göra för att få ned arbetslösheten.

Utbildning innebär inte att man gömmer undan människor. Jag vänder mig starkt mot det synsättet. Utbildning är att fylla på med kompetens så att man blir anställningsbar. Det är inte att frisera siffror i arbetslöshetsstatistiken, utan det är att stärka individer och låta företagen konkurrera på en internationell globaliserad marknad där konkurrensen är stenhård.

(Applåder)

Anf. 181 HÅKAN SVENNELING (V):

Herr talman! Förra året tillsattes den parlamentariska landsbygdskommitté där samtliga partier är representerade. Jag har själv fått förmånen att representera Vänsterpartiet i kommittén. Målsättningen med dess arbete är att det ska leda fram till en sammanhållen landsbygds politik. Förslaget att inrätta en landsbygdskommitté kom från oss i Vänsterpartiet, och regeringen tyckte att det var en bra idé.

Kommittén kom med en viktig delrapport i mars där man konstaterade: ”Den hittills förda politiken, oavsett partifärg, har inte skapat förutsättningar för att människor ska kunna bo, leva och driva företag på landsbygderna.” Vidare: ”En fragmenterad, generell och kortsiktig politik med avsaknad av landsbygdsdimension.” För mig är detta viktiga slutsatser som visar på behovet av en ny landsbygdspolitik.

Landsbygdskommittén befinner sig nu i sitt absoluta slutskede. Slutbetänkandet ska lämnas i januari nästa år. Därför har det varit viktigt för mig att Landsbygdskommittén presenterar så många konkreta förslag som möjligt som gör skillnad och som vi samtidigt klarar av att bli överens om över partigränserna. Men samtidigt är det viktigt att landsbygdspolitiken inte blir urvattnad och blir ett politiskt område som våra partiledare inte bryr sig om. Så har det ibland varit historiskt, men nu syns ganska tydliga tecken på förändring.

Trumps seger i USA har skrämt upp många här i Stockholm. De har insett att landsbygdens frågor också måste finnas på den politiska dagordningen i medierna. För många av oss känns det som att man äntligen lyssnar på en kritik som har funnits i många år. Vi ser att staden har blivit norm i debatten.

Därför behövs en ännu mer ideologisk debatt, där åsiktsskillnaderna mellan partierna blir tydliga så att det har betydelse den dagen man går och röstar. För Vänsterpartiet är det tydligt att marknaden inte löser landsbygdens utmaningar. Staten behöver därför ta ett större ansvar för att klara ålderspyramider med fler äldre till enskilda kommuner. För det behöver vi kommunala utjämnningssystem, vilket är centralt för att skapa förutsättningar för en bra välfärd som är likvärdig i hela landet. När vi lämnar marknadstänket bakom oss kan vi i stället för att se oss som kunder se oss som medborgare med rättigheter.

Något som har visat att marknaden inte löser allt på landsbygden är den tuffa situation som många lanthandlare har haft. Jag har under året själv besökt två lanthandlare. Den ena drivs av en multikonstnär som förutom lanthandel och bensinmack också har köpt in SJ:s gamla sovvagnar, vilka tidigare gick till Berlin. I de gamla tågupéerna drivs i dag vandrarhem trots att närmaste järnväg finns flera mil bort.

Den andra lanthandeln, som även Mattias nämnde, ligger i norra Värmland, och den besökte jag tillsammans med en delegation från landsbygdskommittén. Lanthandeln drivs av en fotbollsklubb. De har kommit på att för att fotbollslaget ska leva måste också bygden leva. Och genom att anlita fotbollsspelare som både är bra på att spela fotboll och på att jobba i lanthandel har klubben fått bättre snurr på verksamheten.

Därför är jag glad över förra årets beslut om ett driftsstöd för lanthandlare. Vi avsatte 35 miljoner kronor som hittills har gått till 181 lanthandlare i Sverige. Det ska gå till handlare som erbjuder kommersiell service i glesbygder med långa avstånd. Vi vet att många handlare är särskilt viktiga eftersom de även tillhandahåller andra tjänster. Därigenom blir de ett strategiskt nav i bygden. Man behöver därför se till att de inte ska behöva stänga ned sin verksamhet utan kan upprätthålla sin service. Staten stöder och kompletterar där marknadens logik inte fungerar.

Kontanter som försvinner från landsbygden är en annan viktig fråga. Under året har kontantupproret hörts ljudligt i debatten. Det är ett antal organisationer med före landshövdingen och rikspolischefen Björn Eriksson i spetsen som vill att vi i riksdagen ska ta ett ökat ansvar för att storbankerna inte ska få försvåra och plocka bort kontanter från samhället i en hiskelig fart. Tyvärr gör regeringen för lite, och framför allt har finansmarknadsminister Per Bolund ännu inte gjort någonting på området.

I skålen med mer positiva beslut kan vi se att regeringen har valt att omlokalisera två statliga myndigheter under året. Det gäller E-hälsomyndigheten, som lokaliserats till Kalmar, och Fastighetsmäklarinspektionen, som förlagts till Karlstad. Även den nya jämställdhetsmyndigheten kommer att lokaliseras utanför Stockholm tack vare Vänsterpartiets krav på att nystartade myndigheter ska lokaliseras utanför Stockholms län.

I vår kommer också Statens servicecenter att föreslå myndighetsfunktioner som skulle kunna flyttas från storstadsregioner till andra delar av Sverige. Det blir ett viktigt steg för att synliggöra och lyfta fram statens roll på de lokala arbetsmarknaderna.

Flygskatt och 3:12-regler tänkte jag att vi kunde debattera under midnatten. Därför yrkar jag nu bifall till utskottets förslag. Nu tycker jag att vi går och äter tacos.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 13 december.)

§ 8 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Motioner

med anledning av prop. 2016/17:45 Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur

2016/17:3548 av Emma Wallrup m.fl. (V)

2016/17:3549 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (SD)

2016/17:3550 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M)

2016/17:3552 av Anders Åkesson (C)

2016/17:3557 av Nina Lundström m.fl. (L)

2016/17:3558 av Robert Halef m.fl. (KD)

§ 9 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 9 december

2016/17:192 Utsatta områden i Sverige

av Roger Hedlund (SD)

till statsrådet Peter Eriksson (MP)

2016/17:193 Den svenska rymdnäringen

av *Hans Rothenberg* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2016/17:194 Naturbruksutbildningarna

av *Alexandra Anstrell* (M)

till statsrådet Anna Ekström (S)

2016/17:195 Kommunernas situation med att ordna bostäder till flyktingar

av *Jan Ericson* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

§ 10 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 9 december

2016/17:470 Föreningslivet och filmpolitiken

av *Cecilia Magnusson* (M)

till kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke (MP)

2016/17:471 Utbildningsstöd till placerade barn

av *Thomas Finnborg* (M)

till statsrådet Åsa Regnér (S)

2016/17:472 Funktionsnedsattas möjlighet till jakt

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)

till statsrådet Sven-Erik Bucht (S)

2016/17:473 Växande vårdköer

av *Cecilia Widegren* (M)

till statsrådet Gabriel Wikström (S)

2016/17:474 En strategi för drönare i Sverige

av *Erik Ottoson* (M)

till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2016/17:475 Driftsavbrott på krisinformation.se

av *Pål Jonson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2016/17:476 Svenskt stöd till finskt kunskapscentrum om hybridhot

av *Pål Jonson* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2016/17:477 Kvalitet i asylprövningen

av *Johan Forssell* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2016/17:478 Prognos över antalet beviljade uppehållstillstånd

av *Johan Forssell* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2016/17:479 Ett svenskt veterancentrum

av *Pål Jonson* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

Sammanträdet leddes

av förste vice talmannen från dess början till och med § 4 anf. 70 (delvis),
av talmannen därefter till och med § 5 anf. 85 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med § 5 anf. 118 (delvis),
av talmannen därefter till och med § 6 anf. 144 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

LISA GUNNFORS

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Meddelande om frågestund	1
§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 3 Ärenden för bordläggning	2
§ 4 Kommunikationer	3
Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU1	3
Anf. 1 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	3
Anf. 2 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	4
Anf. 3 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	5
Anf. 4 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	5
Anf. 5 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	6
Anf. 6 PER KLARBERG (SD)	6
Anf. 7 PIA NILSSON (S) replik	7
Anf. 8 PER KLARBERG (SD) replik	8
Anf. 9 PIA NILSSON (S) replik	8
Anf. 10 PER KLARBERG (SD) replik	8
Anf. 11 ANDERS ÅKESSON (C)	9
Anf. 12 NINA LUNDSTRÖM (L)	10
Anf. 13 ROBERT HALEF (KD)	12
Anf. 14 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	13
Anf. 15 ROBERT HALEF (KD) replik	14
Anf. 16 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	14
Anf. 17 ROBERT HALEF (KD) replik	14
Anf. 18 KARIN SVENSSON SMITH (MP)	15
Anf. 19 ANDERS ÅKESSON (C) replik	16
Anf. 20 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	17
Anf. 21 ANDERS ÅKESSON (C) replik	17
Anf. 22 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	18
Anf. 23 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	18
Anf. 24 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	19
Anf. 25 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	19
Anf. 26 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	20
Anf. 27 NINA LUNDSTRÖM (L) replik	20
Anf. 28 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	21
Anf. 29 NINA LUNDSTRÖM (L) replik	21
Anf. 30 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	22
Anf. 31 ROBERT HALEF (KD) replik	22
Anf. 32 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	23
Anf. 33 ROBERT HALEF (KD) replik	23
Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	24
Anf. 35 PIA NILSSON (S)	24
Anf. 36 ANDERS ÅKESSON (C) replik	26
Anf. 37 PIA NILSSON (S) replik	26
Anf. 38 ANDERS ÅKESSON (C) replik	27
Anf. 39 PIA NILSSON (S) replik	27
Anf. 40 NINA LUNDSTRÖM (L) replik	28
Anf. 41 PIA NILSSON (S) replik	28
Anf. 42 NINA LUNDSTRÖM (L) replik	29

Anf. 43	PIA NILSSON (S) replik	29	Prot. 2016/17:44
Anf. 44	ROBERT HALEF (KD) replik.....	30	12 december
Anf. 45	PIA NILSSON (S) replik	30	-----
Anf. 46	ROBERT HALEF (KD) replik.....	30	
Anf. 47	PIA NILSSON (S) replik	31	
Anf. 48	EMMA WALLRUP (V).....	31	
Anf. 49	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	32	
Anf. 50	EMMA WALLRUP (V) replik	33	
Anf. 51	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	33	
Anf. 52	EMMA WALLRUP (V) replik	34	
Anf. 53	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S).....	34	
Anf. 54	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	36	
Anf. 55	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	36	
Anf. 56	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	37	
Anf. 57	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	37	
Anf. 58	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	38	
Anf. 59	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	38	
Anf. 60	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	39	
Anf. 61	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	39	
Anf. 62	NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	39	
Anf. 63	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	40	
Anf. 64	NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	40	
Anf. 65	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	41	
Anf. 66	ROBERT HALEF (KD) replik.....	41	
Anf. 67	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	42	
Anf. 68	ROBERT HALEF (KD) replik.....	42	
Anf. 69	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	43	
Anf. 70	ERIK OTTOSON (M).....	43	
Anf. 71	TERES LINDBERG (S).....	45	
Anf. 72	ERIK OTTOSON (M) replik.....	46	
Anf. 73	TERES LINDBERG (S) replik	46	
Anf. 74	ERIK OTTOSON (M) replik.....	47	
Anf. 75	TERES LINDBERG (S) replik	47	
Anf. 76	JIMMY STÅHL (SD)	47	
Anf. 77	TONY WIKLANDER (SD).....	48	
	(Beslut skulle fattas den 13 december.).....	49	
§ 5	Infrastruktur för framtiden.....	49	
	Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU4	49	
Anf. 78	KARIN SVENSSON SMITH (MP).....	49	
Anf. 79	PIA NILSSON (S).....	52	
Anf. 80	JESSICA ROSENCRANTZ (M)	55	
Anf. 81	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	59	
Anf. 82	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	59	
Anf. 83	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	60	
Anf. 84	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	60	
Anf. 85	PER KLARBERG (SD)	61	
Anf. 86	ANDERS ÅKESSON (C)	64	
Anf. 87	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	67	
Anf. 88	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	67	
Anf. 89	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	68	
Anf. 90	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	68	

Anf. 91	EMMA WALLRUP (V)	69
Anf. 92	NINA LUNDSTRÖM (L)	71
Anf. 93	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	74
Anf. 94	NINA LUNDSTRÖM (L) replik	74
Anf. 95	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik	75
Anf. 96	NINA LUNDSTRÖM (L) replik	75
Anf. 97	ROBERT HALEF (KD)	76
Anf. 98	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S)	79
Anf. 99	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	82
Anf. 100	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	82
Anf. 101	JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	83
Anf. 102	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	84
Anf. 103	NINA LUNDSTRÖM (L) replik	84
Anf. 104	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	85
Anf. 105	NINA LUNDSTRÖM (L) replik	85
Anf. 106	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	85
Anf. 107	ROBERT HALEF (KD) replik	86
Anf. 108	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	86
Anf. 109	ROBERT HALEF (KD) replik	87
Anf. 110	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	87
Anf. 111	PER KLARBERG (SD) replik	88
Anf. 112	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	88
Anf. 113	PER KLARBERG (SD) replik	88
Anf. 114	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	88
Anf. 115	ANDERS ÅKESSON (C) replik	89
Anf. 116	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	89
Anf. 117	ANDERS ÅKESSON (C) replik	90
Anf. 118	Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) replik	90
Anf. 119	JASENKO OMANOVIC (S)	91
Anf. 120	BORIANA ÅBERG (M)	93
Anf. 121	JIMMY STÅHL (SD)	95
Anf. 122	LARS TYSKLIND (L)	96
Anf. 123	TONY WIKLANDER (SD)	99
Anf. 124	EDWARD RIEDL (M)	100
Anf. 125	STEN BERGHEDEN (M)	101
	(Beslut skulle fattas den 13 december.)	102
§ 6	Näringsliv	102
	Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU1	102
Anf. 126	LARS HJÄLMERED (M)	102
Anf. 127	JOSEF FRANSSON (SD) replik	104
Anf. 128	LARS HJÄLMERED (M) replik	104
Anf. 129	JOSEF FRANSSON (SD) replik	105
Anf. 130	LARS HJÄLMERED (M) replik	105
Anf. 131	JOSEF FRANSSON (SD)	106
Anf. 132	LARS HJÄLMERED (M) replik	107
Anf. 133	JOSEF FRANSSON (SD) replik	108
Anf. 134	LARS HJÄLMERED (M) replik	108
Anf. 135	JOSEF FRANSSON (SD) replik	109
Anf. 136	HELENA LINDAHL (C)	109
Anf. 137	JOSEF FRANSSON (SD) replik	111
Anf. 138	HELENA LINDAHL (C) replik	111

Anf. 139 JOSEF FRANSSON (SD) replik.....	112
Anf. 140 HELENA LINDAHL (C) replik.....	112
Anf. 141 SAID ABDU (L)	112
Anf. 142 PENILLA GUNTHER (KD).....	114
Anf. 143 JENNIE NILSSON (S).....	116
Anf. 144 LARS HJÄLMERED (M) replik.....	118
Anf. 145 JENNIE NILSSON (S) replik	119
Anf. 146 LARS HJÄLMERED (M) replik.....	119
Anf. 147 JENNIE NILSSON (S) replik	120
Anf. 148 JOSEF FRANSSON (SD) replik.....	120
Anf. 149 JENNIE NILSSON (S) replik	121
Anf. 150 JOSEF FRANSSON (SD) replik.....	121
Anf. 151 JENNIE NILSSON (S) replik	122
Anf. 152 HELENA LINDAHL (C) replik.....	122
Anf. 153 JENNIE NILSSON (S) replik	123
Anf. 154 HELENA LINDAHL (C) replik.....	123
Anf. 155 JENNIE NILSSON (S) replik	124
Anf. 156 JONAS ERIKSSON (MP).....	124
Anf. 157 LARS HJÄLMERED (M) replik.....	126
Anf. 158 JONAS ERIKSSON (MP) replik	126
Anf. 159 LARS HJÄLMERED (M) replik.....	127
Anf. 160 JONAS ERIKSSON (MP) replik	127
Anf. 161 HELENA LINDAHL (C) replik.....	128
Anf. 162 JONAS ERIKSSON (MP) replik	128
Anf. 163 HELENA LINDAHL (C) replik.....	129
Anf. 164 JONAS ERIKSSON (MP) replik	129
Anf. 165 HÅKAN SVENNELING (V).....	130
Anf. 166 LARS HJÄLMERED (M) replik.....	132
Anf. 167 HÅKAN SVENNELING (V) replik.....	132
Anf. 168 LARS HJÄLMERED (M) replik.....	133
Anf. 169 HÅKAN SVENNELING (V) replik.....	133
Anf. 170 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S).....	134
(Beslut skulle fattas den 13 december.).....	135
§ 7 Regional tillväxt	136
Näringsutskottets betänkande 2016/17:NU2	136
Anf. 171 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	136
Anf. 172 JOHAN NISSINEN (SD).....	137
Anf. 173 PETER HELANDER (C).....	139
Anf. 174 SAID ABDU (L)	141
Anf. 175 PENILLA GUNTHER (KD).....	142
Anf. 176 MATTIAS JONSSON (S).....	144
Anf. 177 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M) replik	146
Anf. 178 MATTIAS JONSSON (S) replik.....	146
Anf. 179 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M) replik	147
Anf. 180 MATTIAS JONSSON (S) replik.....	147
Anf. 181 HÅKAN SVENNELING (V).....	147
(Beslut skulle fattas den 13 december.).....	149
§ 8 Bordläggning.....	149

Prot. 2016/17:44	§ 9 Anmälan om interpellationer	149
12 december	§ 10 Anmälan om frågor för skriftliga svar	150
-----	§ 11 Kammaren åtskildes kl. 20.53.	151

Tryck: Elanders, Vällingby 2017