

Tisdagen den 29 maj

Kl. 13.00–15.54  
18.00–20.13

---

### § 1 Meddelande om frågestund

Tredje vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 31 maj kl. 14.00.*

### § 2 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

EU-dokument

COM(2018) 234 och COM(2018) 307 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 20 juli.*

COM(2018) 239 till civilutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 20 juli.*

COM(2018) 298 och COM(2018) 334 till skatteutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 23 juli.*

### § 3 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

2017/18:SfU27 Ändrade regler om retroaktivitet avseende efterlevandestöd

2017/18:SfU25 Stärkt försäkringsskydd för studerande och företagare

Utbildningsutskottets betänkanden

2017/18:UbU25 Fler vägar till kunskap – en högskola för livslångt lärande

2017/18:UbU26 Kompletterande bestämmelser om etisk granskning till

EU-förordningen om kliniska läkemedelsprövningar

2017/18:UbU10 Läsa, skriva, räkna – en garanti för tidiga stödinsatser

Utrikesutskottets betänkande

2017/18:UU15 FN och mänskliga rättigheter i svensk utrikespolitik

Civilutskottets betänkande  
2017/18:CU13 Verkställbarhet av beslut om bygglov, rivningslov och marklov

Konstitutionsutskottets betänkanden  
2017/18:KU16 Ändrade mediegrundlagar  
2017/18:KU28 Allmänna helgdagar m.m.  
2017/18:KU41 Verksamhetsredogörelser för riksdagens nämnder

*En politik för tillväxt  
och utveckling i svensk  
industri*

#### **§ 4 En politik för tillväxt och utveckling i svensk industri**

Näringsutskottets betänkande 2017/18:NU16  
En politik för tillväxt och utveckling i svensk industri (skr. 2017/18:202)  
föredrogs.

Anf. 1 JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! År 2014 bytte Sverige regering, och Stefan Löfven satte återigen upp näringspolitiken på den politiska dagordningen. Vi gick från åtta år med en borgerlig regering och en näringspolitik som hade varit basically gone till en aktiv näringspolitik med investeringar i samverkan, innovationer, kapital, kompetensförsörjning, exportfrämjande, automatisering, digitalisering och omställningsförmåga – för att nämna några exempel.

Och politik gör skillnad. Förra året nådde industrins investeringar en rekordnivå där det investerades 72,3 miljarder kronor i Sverige. Det är den högsta nivån någonsin under de 80 år som SCB har mätt industrins investeringar i Sverige. Svenska industriföretag anställer nu fler i Sverige än i utlandet, och fler företag flyttar hem sin produktion. Exporten drar iväg och har faktiskt aldrig varit så hög som nu, och för första gången någonsin ökar den i alla Sveriges län. Den aktiva och progressiva näringspolitik som sjösattes 2014 ger resultat.

Att det går bra för svensk industri och svenskt näringsliv uppmärksammas både nationellt och internationellt. I Lantbrukarnas Riksförbunds lönsamhetsbarometer för år 2017 framgår det att förra året var ytterligare ett rekordår för svenska småföretagare. Svensk tillväxt är stabilt hög och, som en jämförelse, exempelvis dubbelt så hög som USA:s.

Den internationella affärstidningen Forbes slår fast att Sverige är ett av de bästa länderna i världen att vara företagare i, och såväl World Competitiveness Scoreboard som Världsbankens doing business index visar på att företag i Sverige har mycket goda förutsättningar och ramvillkor i förhållande till omvärlden.

Det finns mycket att vara stolt över och att glädjas åt samtidigt som det finns stora utmaningar. Vi lever i en alltmer globaliserad värld, och svenska företag ingår alltmer direkt och indirekt i globala värdekedjor. Det pågår en ständig strukturomvandling som främst drivs av globalisering och digitalisering men också av behovet av omställning mot en mer grön och resurseffektiv ekonomi.

Sverige ligger i framkant, men andra länder gör vad de kan för att komma i kapp och komma förbi. Det är grunden till att regeringen 2016 presenterade nyindustrialiseringsstrategin Smart industri. I strategin identifierar regeringen fyra fokusområden som är nödvändiga för att stärka industrins konkurrenskraft.

Det första är: Industri 4.0. Företag i svensk industri ska vara ledande inom den digitala utvecklingen och utnyttja digitaliseringens möjligheter.

Det andra är: Hållbar produktion. Ökad resurseffektivitet, miljöhänsyn och en mer hållbar produktion ska bidra till industrins värdeskapande, jobbskapande och konkurrenskraft.

Det tredje är: Kunskapslyft industri. Kompetensförsörjningssystemet ska möta industrins behov och främja dess långsiktiga utveckling.

Det fjärde är: Testbädd Sverige. Sverige ska vara ledande i forskning och utveckling inom områden som bidrar till att stärka den industriella produktionen av varor och tjänster i Sverige.

För att implementera strategin har regeringen tagit fram två handlingsplaner med över 80 åtgärder för en starkare, modernare och mer konkurrenskraftig industri.

Strategin tillsammans med handlingsplanerna är grundfundamentet i det samverkansarbete som regeringen driver tillsammans med näringen, arbetsmarknadens parter och akademien. Det har gett en välbehövlig injektion och bidragit till att stärka vår position som industrination i en ständigt pågående strukturomvandling.

Utöver strategin och handlingsplanerna har regeringen lanserat fem samverkansprogram där Sverige och svensk industri har komparativa fördelar. De fem samverkansprogrammen omfattar nästa generations resor och transporter, smarta städer, cirkulär och biobaserad ekonomi, livsvetenskap samt uppkopplad industri och nya material. Samverkansprogrammen bidrar till att nå målen i strategin.

Här kan med fördel nämnas några goda exempel och direkta resultat av samverkan.

Regeringens satsning på elektromobilitetslabbet i Göteborg är ett exempel. Det är en miljardsatsning tillsammans med fordonsindustrin, där man ska ta fram morgondagens transportlösningar.

Hybrit är ett annat exempel. Det är ett projekt där SSAB, LKAB och Vattenfall utvecklar morgondagens stål utan kol. Där har regeringens satsning på Industrilivet varit en möjliggörare.

Ytterligare ett exempel är Vinnovas nya satsning på välfärdsjobb, en miljardsatsning som ska bidra till att göra Sverige till en internationellt attraktiv testmarknad för välfärdsinnovationer. Det kan handla om sjukvården, skolan, kollektivtrafiken eller annan offentlig verksamhet.

Fru talman! Betyder detta att vi kan slå oss till ro? Nej, självklart inte.

Sverige har en lång och framgångsrik industritradition. Industrin är en tillväxtmotor i svensk ekonomi och skapar förutsättningar för jobb och tillväxt. Industrin liksom näringslivet i stort är beroende av långsiktigt goda ramvillkor och förutsättningar för att driva företag och utveckla verksamhet i Sverige, vilket bland annat inkluderar lagar, regler och skatter men också kompetensförsörjning, infrastruktur och energiförsörjning – för att nämna några andra viktiga faktorer.

Politikens roll är att skapa så goda förutsättningar som möjligt för ett växande och hållbart företagande i hela landet. Regeringen har därför gjort en rad insatser också på dessa områden. Man lyckades bryta det dödläge som har förlamat energipolitiken i årtionden och levererade en energipolitisk överenskommelse vars inriktnings- och genomförandebeslut kommer att debatteras och beslutas i denna kammare inom kort.

Vi möter företagens skriande behov av personal med rätt kompetens – det är kanske det största tillväxthindret av dem alla – med en historisk satsning på ett kunskapslyft som fullt utbyggt kommer att innebära 100 000 nya utbildningsplatser inom yrkeshögskola, yrkesvux och högskola.

Vi skjuter till mer pengar för att kompensera för gamla försyndelser när det gäller väg- och järnvägsunderhåll, och vi gör en kraftfull utbyggnad av bredband på landsbygden.

Vi avskaffar ineffektiva och dyra nedsättningar av arbetsgivaravgifter för att i stället införa ett växa-stöd för företag som gör sin första anställning. Vi inför personaloptioner, och vi har aviserat en sänkning av bolagskatten.

Vi har omstrukturerat det statliga riskkapitalet så att det bättre möter näringslivets behov av kapital i tidiga faser. Almi har fått extra resurser till nya marknadskompletterande låneprodukter som exempelvis innovationslån och mikrolån, och det förs en dialog med affärsbankerna om hur vi bäst ska kunna främja en fungerande utlåning i hela landet.

Regeringens exportstrategi har välkomnats av näringslivet. 26 prioriterade marknader har pekats ut, och ett nytt samarbetsorgan, Team Sweden, har bildats. I samtliga län inrättas nu exportcentrum.

Vi har tagit itu med de små företagens växande problem med långa betaltider. Det är inte rimligt att små företag ska agera bank åt storbolagen. Därför välkomnar vi den uppförandekod som nu föreslås. Vi driver aktivt på utvecklingen av digitala plattformar för att underlätta företagens administration, och i förra veckan aviserades att kravet på att spara papperskvitton nu slopas.

Fru talman! Jag har nämnt ett xplock av allt som görs för att visa på bredden, djupet och omfattningen av regeringen Löfvens näringspolitik. Jag kan konstatera att det är en näringspolitik att vara stolt över, som levererar här och nu men som också rustar för morgondagen, för nästa strukturomvandling och för nästa låg- och högkonjunktur.

Jag yrkar därför bifall till reservation 1, som innebär avslag på motionerna och att skrivelsen läggs till handlingarna.

(Applåder)

I detta anförande instämde Patrik Engström, David Lindvall, Karl Långberg och Anna Wallén (alla S).

Anf. 2 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! I dag debatterar vi alltså näringsutskottets betänkande 16, *En politik för tillväxt och utveckling i svensk industri*, detta med anledning av regeringens skrivelse med samma namn där regeringen sammanfattar sina i vissa avseenden begränsade insatser på det här området.

Det ska absolut sägas att det finns en del som är bra i regeringens industriagenda, saker som i några fall påminner ganska starkt om Sverigedemokraternas industristrategi från våren 2015. Dock menar jag att regeringen bara skrapat på ytan när det gäller vad som krävs för att Sverige åter ska bli en storslagen och växande industrination. Därför vill jag yrka bifall till reservation nr 2, som handlar om vår syn på hur en industristrategi ska utformas.

Jag vill också passa på att yrka bifall till näringsutskottets förslag till beslut i punkt 1. I denna punkt skickar Sverigedemokraterna, tillsammans med allianspartierna, ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att regeringens insatser på ett antal områden är otillräckliga. Jag får beklaga att tillkännagivandet är tämligen uddlöst, men det skickar i alla fall en tydlig signal om att regeringen efter valet i höst – hur den nu kommer att se ut – har en del kvar att göra på detta område.

Fru talman! Vad gäller regeringens arbete med industriframjande åtgärder kan jag vid sidan av några bra, konkreta och viktiga prioriteringar konstatera tre saker. För det första är dokumentet utbroderat med en väldig massa vackra ord, såsom Industri 4.0, hållbar produktion, grön omställning, smart industri och andra begrepp som man menar ska leda till industriframgångar. Jag tycker att det blir ganska uppenbart att dessa stora ord är till för att dölja det faktum att reformagendan egentligen är väl tunn.

För det andra ger man sig in i några frågor på en sådan detaljnivå att det är högst tveksamt om det ligger i statsmaktens kärnuppgifter att göra så. Jag anser för min del att politikens uppgift är att skapa strukturer och regelverk så att alla de kloka människorna ute i landets industrier kan utveckla sina innovationer, produkter och produktionsmetoder.

För det tredje, och det här är det viktigaste, avhåller man sig med nästan kirurgisk precision från att lyfta fram de viktigaste pelarna för ett vitalt industriklimate i Sverige. Låt mig ge några exempel:

- Energiifrågan: Vad gäller energipolitiken hänvisar man till den energiöverenskommelse som ägt rum under mandatperioden, detta trots att denna slutade i ett enormt bakslag för Sverige i allmänhet och industrin i synnerhet och till exempel helt saknar mål om leveranssäkerhet, vilket är helt centralt för industrin.
- Trafikinфраstruktur: Vad gäller detta område hänvisar regeringen kort till den så kallade långsiktiga infrastrukturplaneringen. Samtidigt säger sig regeringen vilja gå vidare med det vansinniga höghastighetstågsprojektet för hundratals miljarder, som obönhörligen kommer att lägga sig som en våt filt över allt vad kloka och genomtänkta infrastrukturprioriteringar heter.
- Skatter: Vad gäller detta område saknas helt diskussioner om konkurrenssnedvridande skatter gentemot vår omvärld, vilket i och för sig är ganska logiskt. I Socialdemokraternas Sverige ska ju skatter bara höjas.

Fru talman! Jag välkomnar i grunden regeringens fokus på industrins villkor. Det tar sig dock ibland lite märkliga uttryck. Vi minns kanske alla hur Stefan Löfven i valrörelsen 2014 gjorde pompösa utfästelser och lovade att installera en så kallad industrikansler. Men likt det socialdemokratiska

förslaget om butler i tunnelbanan blev det ingen industrikansler. Däremot bildade man något man döpte till ”advisory board”, alltså en rådgivande panel, med fyra personer med positioner inom svensk industri. Av någon anledning annonserades det dock redan efter ett år på regeringens webbplats att detta arbete avslutats.

Med tanke på regeringens skrivelse, som vi debatterar här i dag, och de resultat som man har levererat menar jag att det är tydligt att vi inte kan slå oss till ro. Därför vill jag här och nu presentera ett förslag från Sverigedemokraterna, och det är kort och gott att vi våren 2019 ska tillsätta en industrikommission.

Fru talman! Det vi föreslår är alltså en parlamentarisk kommission med representation från riksdagens samtliga partier, som tillsammans med sakkunniga från industrin ska arbeta fram en industristrategi och ett reformpaket så att svensk industri kan klara den hårdnande konkurrensen från omvärlden.

Det är mycket angeläget för Sverige att fler arbetstillfällen inom tillverkande industri kommer till på såväl kort som medellång och lång tids horisont. Inte minst utanför våra storstadsområden är denna typ av jobb av helt central betydelse. Med en industrikommission kan industrins utmaningar genomlysas både på djupet och på bredden, där alla partier får samma information och kan ta del av de målkonflikter som finns.

Jag menar dock att det är viktigt att politiska aktivister, såväl inom som utom partipolitiken, inte får ett avgörande inflytande på slutprodukten. Vi måste från politiken börja hålla oss till ekonomiska realiteter och fysikens oföränderliga lagar. Det är dags för vuxna tanter och farbröder att prata!

Sveriges välstånd är som sagt var uppbyggt kring en industri i världsklass. Det var industrialiseringen som tog oss från att vara ett fattigt land till att bli ett av världens rikaste under 1900-talet. Vi kan dock inte leva på gamla meriter. En fortsatt välfärd kräver att vi håller oss konkurrenskraftiga gentemot en omvärld som utvecklas i rasande takt. Man ska i sammanhanget komma ihåg att svenska produkter och varumärken i många fall står sig väldigt bra i en värld med en allt större medelklass.

Fru talman! Industriell tillverkning blir alltmer komplex med allt fler företag som levererar dellösningar eller delprodukter till det som slutligen blir en konsumentvara. Vår vision är därför att kommissionens fokus ska riktas mot såväl stora som små industriföretag och inte minst tjänsteföretag som jobbar mot industrin.

För att konkretisera våra tankar kring en industrikommission vill jag redan nu vara tydlig med vilka ingångsvärden vi i Sverigedemokraterna har och några förslag på de kommittédirektiv som vi menar att industrikommissionen bör ha.

Vi behöver först och främst göra ett antal nödvändiga revideringar i den befintliga energiöverenskommelsen. Många delar i denna är bra, men vi måste ha ett mål för leveranssäkerheten som tar höjd för industrins villkor.

Vi måste också minska konkurrensnedvridande subventioner inom elproducerande sektor för att undvika ytterligare energimarknadskriser. Målsättningen måste också vara att totalkostnaden för energi ska hållas låg och vara en komparativ fördel för svensk industri.

Vi behöver också på allvar ta tag i regelkrånglet. Under 2017 fortsatte företagens kostnader för nya eller ändrade regler att skena. Kostnaderna steg med hela 4,4 miljarder kronor, och bara de administrativa kostnaderna har under den senaste femårsperioden ökat med 1,2 miljarder per år i löpande priser.

Vi menar därför att en modell för systemiserat regelförenklingsarbete behöver introduceras, och det är en modell vi lyft fram tidigare i olika sammanhang. Den går ut på att vi bjuder in näringslivets organisationer, stora som små, att årligen ta fram en prioritetslista över vilka lagar och regler som är mest kostsamma i förhållande till den faktiska nyttan.

Vi behöver också få kontroll över infrastrukturinvesteringarna. Vi måste ha bättre beslutsunderlag. Därför menar vi att vi ska ha en expertkommitté, som till exempel kan placeras under Statsrådsberedningen, som producerar underlag för att kunna prioritera de mest viktiga och lönsamma trafikinfrastrukturinvesteringarna. Avsteg från denna prioritetsordning måste kunna motiveras väl.

Nu är frågan: Är ni andra villiga att ställa er bakom vårt förslag om en industrikommission? Menar ni som säger er värna svensk industri allvar, och är ni beredda att omsätta ord i handling? Vågar ni möta de målkonflikter som ryms inom de här problemställningarna?

Låt oss nu ta industripolitiken på det allvar Sverige och svenska folket förtjänar!

### Anf. 3 LORENTZ TOVATT (MP):

Fru talman! Svensk industri är i en otroligt spännande omvandlingsfas. Betongbranschen, bygg- och anläggningsbranschen, cementbranschen, dagligvaruhandeln, flygbranschen, gruv- och mineralnäringen, skogsindustrin, stålindustrin och åkerinäringen – de här nio branscherna har genom regeringens initiativ Fossilfritt Sverige överlämnat färdplaner för fossilfri konkurrenskraft till regeringen. Färdplanerna ska synliggöra vilka möjligheter som klimatomställningen kan innebära för branscherna.

Det här är precis vad smart industripolitik handlar om för oss gröna. Vi ser inte omställningen till ett nytt och mer hållbart samhälle och en ny typ av industri som ett nödvändigt ont utan som en process full av möjligheter. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsnation, och det blir vi inte om vi inte har med oss industrin på vägen.

Regeringens nyindustrialiseringsstrategi heter inte bara Smart industri, utan den *är* också smart. Fyra fokusområden är utpekade för industrins konkurrenskraft.

För det första: Företag i svensk industri ska vara ledande inom den digitala utvecklingen och i att utnyttja digitaliseringens möjligheter.

För det andra: Ökad resurseffektivitet, miljöhänsyn och en mer hållbar produktion ska bidra till industrins värdeskapande, jobbskapande och konkurrenskraft.

För det tredje: Kompetensförsörjningssystemet ska möta industrins behov och främja dess långsiktiga utveckling.

För det fjärde: Sverige ska vara ledande i forskning inom områden som bidrar till att stärka den industriella produktionen av varor och tjänster i Sverige.

Det här är receptet för en industri som ska ligga i global framkant, inte bara konkurrensmässigt utan också inom områden som social och miljömässig hållbarhet. Vi ska exportera framtidens lösningar till världen. Men då kan inte politiken sitta på läktaren, utan vi ska självklart vara med och bidra. Grön industripolitik handlar om att det ska vara lätt att göra rätt. Vi vill med ekonomiska styrmedel möjliggöra för såväl individer som företag att göra klimatsmarta val. Det är därför som regeringen matchar den tunga industrins ambition att ta fram helt fossilfritt stål genom satsningen Industrilivet, som innebär 300 miljoner kronor per år. Resultaten ser vi nu. Här om veckan kunde vi i Dagens industri läsa om hur näringslivet hyllar regeringens klimatpolitik och om hur klimatomställningen för näringsliv och industri innebär stora affärsmöjligheter.

Det är spännande att följa en industri i omvandling. Det händer mycket inom tjänstefiering, digitalisering, globalisering, omställning till resurseffektivitet och cirkularitet. Den svenska industrin är framåt i dessa strategiska omställningar. Den är inte basically gone – den är på tårna!

Jag vill yrka bifall till reservation 1.

(Applåder)

Anf. 4 BIRGER LAHTI (V):

Fru talman, kollegor och åhörare! Vi debatterar näringsutskottets betänkande 16, som behandlar regeringens skrivelse 202 och har titeln *En politik för tillväxt och utveckling i svensk industri*.

I skrivelsen redogör regeringen för innehållet i strategin Smart industri och de åtgärder som regeringen har beslutat att genomföra för att nå strategins mål om att Sverige ska öka sin konkurrenskraft och sitt deltagande i främst de högkvalificerade delarna av de globala värdekedjorna. Regeringen redogör även för utvecklingen i industrin under de senaste åren och de utmaningar som kvarstår.

Regeringen konstaterar att industrin genomgår en strukturomvandling som drivs av globaliseringen, digitaliseringen och omställningen mot en grön resurseffektiv ekonomi. Strategin Smart industri syftar till att stärka företagens omställningsförmåga och konkurrenskraft samt deras förutsättningar att dra nytta av den tekniska utvecklingen. Visionen för strategin är att Sverige ska vara världsledande inom innovativ och hållbar produktion av varor och tjänster. Målsättningen är att industrin i hela Sverige ska öka sin konkurrenskraft och sitt deltagande i främst de högkvalificerade delarna av de globala värdekedjorna.

Industrin, liksom näringslivet i stort, är beroende av goda ramvillkor och grundförutsättningar för att driva företag och utveckla sin verksamhet. Detta inkluderar lagar, regler och skatter men också energiförsörjning och infrastruktur.

I strategin identifierar regeringen fyra fokusområden som är nödvändiga för industrins konkurrenskraft. Andra har redan nämnt dem. Det handlar om att svensk industri ska vara ledande inom den digitala utvecklingen, att produktionen ska vara hållbar och att vi ska ha en ökad resurseffektivitet och miljöhänsyn. Kompetensförsörjningen är jätteviktig, och den tror jag att den här regeringen verkligen har lyft mer än den tidigare – vi behöver ett kunskapslyft i svensk industri. Testbädd Sverige innebär att Sverige ska vara ledande i forskning inom områden som bidrar till att stärka industrins produktion av varor och tjänster i Sverige.



Själva genomförandet av strategin har konkretiserats i två handlingsplaner där åtgärderna i handlingsplanerna i stor utsträckning har utformats efter dialog och inspel från arbetsmarknadens parter, företag och akademier. Regeringen har också haft industrisamtal under ledning av närings- och innovationsministern med representanter från akademien, arbetsmarknadens parter och myndigheter för att diskutera utveckling och utvärdering av regeringens arbete med strategin och handlingsplanerna.

Fru talman! Nu vill jag gå över till det som jag tycker är ironiskt. Alliansen får tillsammans med SD igenom ett tillkännagivande där de i motionen skriver bland annat att regeringens nyindustrialiseringsstrategi inte adresserar vikten av att underlätta utvecklingen av befintlig industri och nyetablering i nya branscher. Motionärerna anför vidare att skattetrycket och minskad lönsamhet hämmar svensk industris konkurrenskraft och att ett steg mot en stärkt industri därför bör vara att stärka de generella näringsvillkoren för industrin. Vidare skriver de att företagare spenderar mycket tid och pengar på att hantera skatteadministration i stället för att investera i kärnverksamheten.

Det som jag tycker är ironiskt i det här att Moderaterna är huvudförfattare till den här motionen, som jag uppfattar det, och att deras egen statsminister under deras regeringstid tyckte att svensk industri i praktiken var passé. Vilken syn hade man då på smart industri? Tror Alliansen verkligen att lösningen för svensk industris framtid är enkla jobb och skattesänkningar?

Det vi behöver är utbildning som matchar industrins morgondag och forskning som gör oss ledande i klimatsmart industri. Det är det som kommer att göra oss ledande i världen när kortsiktiga vinstivrares tid är förbi och konsumenterna efterfrågar produkter som är tillverkade på ett hållbart sätt och med grön, förnybar el.

Här ser vi, fru talman, att svensk industri har förstått vägen framåt. Det handlar givetvis om en grön, resurseffektiv ekonomi.

Jag vill lyfta reservation 1.

(Applåder)

Anf. 5 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Just nu går det bra för fordonsindustrin i min hemstad Göteborg. Det går till och med riktigt bra. De båda Volvoföretagen tuffar på ordentligt – med grund i år av utveckling levererar de nya bilmodeller och lastbilsmodeller på löpande band. Att det går bra för dem märks inte bara i de enskilda företagen utan även i det omfattande nätverk av leverantörer de har både i Sverige och i andra länder. Det är heller inte bara för Volvoföretagen det går bra. En högkonjunktur i Sverige och världen bidrar till efterfrågan och nya jobb.

Samtidigt möter Sverige flera utmaningar och problem på både kort och lite längre sikt. Det är viktigt att vi kan prata om båda dessa saker, både det som går bra och fungerar och det som inte är bra och inte fungerar, för runt hörnet möter svensk industri liksom näringslivet och arbetsmarknaden i stort flera problem och utmaningar.

Det främsta är att konkurrensen hårdnar. Det är alltså inget nytt att svenska företag säljer produkter och tjänster till kunder i andra länder, både nära och lite längre bort. Det nya jämfört med tidigare är att konkurrensen är tuffare och att alla påverkas – även de personer och företag som

jobbar med det allra mest avancerade. Det gör att vi i Sverige inte kan ta något för givet. Tvärtom blir det än viktigare, skulle jag säga, att vi gör vad vi kan politiskt för att företag i Sverige ska ha rimliga villkor och villkor som står sig väl visavi konkurrentländer.

Ett exempel bland många är energi och energikostnader. Längre har företag i Sverige, i synnerhet inom industrin, kunnat dra nytta av låga kostnader för el och annan energi. Men i en rapport som släpptes så sent som i förra veckan, fru talman, har man jämfört Sverige med flera andra länder i Europa och andra delar av världen och kan konstatera att Sverige numera ligger på mittennivån sett till de samlade kostnaderna för el och annan energi. För att vara tydlig ska jag säga att detta inte på något sätt är en katastrof. Däremot är det tankeväckande, framför allt om man har ambitionen att vi ska ha en vällungerande och blomstrande industri i Sverige.

Den svenska industrin exporterar en stor del av de produkter och tjänster den producerar. Även en stor del av exporten är sådant som först importerar, som man gör någonting med för att sedan skeppa ut det till kunder. Det brukar sägas att ungefär hälften av den svenska ekonomin är kopplad till handel. Av detta tycker jag att man kan dra åtminstone två politiska slutsatser om vad vi behöver göra om vi menar allvar med att gynna och hjälpa industrin.

Den första är att en kommande regering behöver prioritera handelsfrågorna. Vi ser att protektionismen tilltar i världen. Vi ser att när britterna lämnar EU-samarbetet kommer frihandelsrösten i Europa att bli svagare. En ny regering måste göra vad den kan för att motverka protektionism och bidra till frihandel och handelsavtal. Det är lätt sagt, men icke förty är det utomordentligt viktigt för stora och viktiga svenska industriföretag. Det måste vara en prioritering för den kommande regeringen.

Den andra slutsatsen är att man i det korta perspektivet behöver reparera transporter till och från Sverige genom att lösa hamnproblemen i Göteborg. Trots gällande kollektivavtal utsätts containerhamnen för arbetskonflikt och hot om arbetskonflikt. Sedvanliga instrument på den svenska arbetsmarknaden såsom medling har använts men inte fungerat. Effekterna på kunder, framför allt den svenska industrin, är otroligt omfattande. Företaget Damvad Analytics uppskattar i en rapport som släpptes i förra veckan att effekten av hamnproblemen i Göteborg för Sveriges näringsliv var 4,5 miljarder kronor i ökade kostnader 2017. Då har man inte räknat in indirekta effekter som förlorade affärer och badwill för svenska företag som inte kan leverera sina produkter och tjänster till kunder.

Tyvärr har regeringen Löfven förhållit och hanterat detta lite för valhänt, trots de stora effekterna för den svenska industrin. Vi vill att hamnproblemen i Göteborg löses så snabbt det bara går. Vi vill att farleden i Göteborg byggs ut för att Sverige senare ska kunna återta direkta fartygslinjer mellan Göteborg och viktiga hamnar och marknader i Nordamerika och Fjärran Östern. En fungerande hamn i Göteborg, fru talman, är nämligen ett typexempel på vad god konkurrenskraft och goda villkor innebär för den svenska industrin.

Ska vi ha en stor och framgångsrik industri också i framtiden måste vi fortsätta satsa stort på forskning och innovation. Vi måste göra riktade satsningar på AI och digitalisering. Skattevillkoren för både företagare och medarbetare måste vara rimliga. Elever i svensk skola måste mötas med

högre krav, högre förväntningar och längre skoldagar. Entreprenörer måste få bättre villkor såsom mer generösa regler för personaloptioner. Vi måste också sjösätta ett program för att attrahera fler utländska experter. Vi har sett vad det har betytt för it-industrin, och det är viktigt för viktiga industrier i Sverige att få hit fler utländska experter genom talangvisum, förenklad byråkrati hos Försäkringskassan och Skatteverket och annat.

När vi nu går mot ett val är det dessutom läge att summera vad den här regeringen har gjort och Stefan Löfvens avtryck på industrin. Det är ömsom vin, ömsom vatten. Jag tycker att regeringen ska ha erkänsla för att den har fokuserat på handelspolitiken och stått upp för handelsavtal. Jag tycker att flera investeringar som gjorts i delar av forsknings- och innovationspolitiken har varit bra, till exempel elhybridlabbet i Göteborg. Men jag tycker också att regeringen förtjänar kritik för flera av de företagsförslag man har lagt fram och besked man har gett. Det har blivit dyrare att anställa och mindre lönsamt att jobba. Försämringar av RUT och ROT har skapat osäkerhet, en diskussion om 3:12-regler och exitskatt likaså. Man har först gett besked och sedan ryckt tillbaka någonting. Med rätta möts detta av oro och osäkerhet hos företagare och entreprenörer. Många företagare vittnar om att de upplever att det har blivit krångligare att starta och driva företag i Sverige de senaste åren. Även i industrin finns en oro kopplad till vad regeringen vill med en tänkt lastbilsbeskattning, som försämrar konkurrenskraften.

Vi och Alliansen har en annan idé: att stärka förutsättningarna för industrin och andra delar av näringslivet.  
(Applåder)

Anf. 6 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag tänkte fråga Lars Hjälmered och Moderaterna: Skulle ni kunna tänka er att sitta ned i en parlamentarisk kommitté för att genomlysas alla de målkonflikter som finns mellan en politik driven av aktivister och svensk industri, som i förlängningen ska förse oss med jobb och välfärd i Sverige?

Anf. 7 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Moderaterna har ju föreslagit i en riksdagsmotion att vi ska göra någon form av konkurrenskraftsutredning. Det tar för oss sin utgångspunkt i bland annat det jag tog upp i talarstolen om energikostnader.

Det enkla i politiken är att måla upp en vision. Det är jätteviktigt, men i den globala värld vi lever i är det också viktigt att titta på hur Sverige står sig. Det behöver inte alltid vara att vi har den lägsta skatten, till exempel, men vi måste ha rimliga villkor för företagare och medarbetare i Sverige. Då handlar det om transportvillkor, utbildningssystem, skattesystem och andra saker. Det ser jag framför mig att en kommande alliansregering kommer att ha fokus på för att vi ska kunna ha viktig industri i Sverige också i fortsättningen.

Jag antar att det är detta som Josef Fransson är ute efter när han talar om någon sorts konkurrenskraftsutredning. För mig är formen för detta underordnad. Om det ska vara en parlamentarisk utredning, en exportkommitté eller ett arbete man gör internt på ett departement är för mig inte det viktiga. Det viktiga är att vi som grund för politiskt beslutsfattande tittar på och jämför Sverige med konkurrentländer. Det kan vara länder i

Europa, till exempel Tyskland eller Frankrike, eller det kan vara USA, som är en viktig handelsmarknad för oss. Men ett stort fokus bör också ligga på viktiga asiatiska marknader, som vi ser en ökad konkurrens från. Detta är en viktig agenda som vi har framför oss.

Josef Fransson nämnde också något om aktivister i detta sammanhang. Jag skickar tillbaka frågan – jag vet inte riktigt vad du syftar på. Du får gärna upprepa den frågan.

Anf. 8 JOSEF FRANSSON (SD) replik:

Fru talman! Med aktivister menar jag politiker som inte tar hänsyn till fysikens lagar när till exempel en energipolitik ska utformas och som inte tar hänsyn till ekonomiska realiteter och modeller och så vidare. Detta ser man ganska mycket av, säkert i alla parlament runt om i Europa men kanske inte minst i Sverige. Miljöpartiet talar, när vi har ganska stora problem framför oss i Sverige på alla möjliga håll, om att förbjuda sugrör, till exempel. När denna inställning kommer in i de stora politiska frågorna blir det inte bra.

Jag menar att en parlamentarisk utredning i någon form skulle vara väldigt bra och nyttig, för då får alla partier samma information. Alla partier ställs inför de målkonflikter som ändå finns mellan en aktivistisk syn på världen och till exempel hur man får ett energisystem som klarar leveranssäkerheten i svensk industri.

Där har det inom ramen för energiöverenskommelsen, där Moderaterna ingår, tagits ett beslut där det helt enkelt inte ingår några sådana mål. Det borde ju vara det viktigaste. Detta är också en fråga som jag gärna ställer till Lars Hjälmered: Är man beredd att komplettera energiöverenskommelsen med mål om till exempel leveranssäkerhet?

Anf. 9 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag tror att frågorna om konkurrenskraft för Sverige kommer att bli viktigare under de kommande åren. Vi har nu, när vi går mot val, mycket diskussion där väljarna fokuserar på invandring, integration, sjukvård och brottslighet – med rätta, för det är viktiga samhällsutmaningar. Som politiker måste vi ha förmåga att lösa de omedelbara problemen och ha klyftiga svar på detta, vilket vi och andra naturligtvis försöker ha.

Bortom detta och runt hörnet ser jag dock att Sverige utmanas när vi ser en tuffare konkurrens mellan oss och andra länder, även när det gäller det mest avancerade. Återigen – jag kanske upprepar mig – är formen för det hela mindre viktig för mig. Det viktiga är att en kommande regering fokuserar på konkurrenskraften och att vi tittar på hur våra skattevillkor ser ut visavi konkurrentländernas, hur resultatet ser ut i den svenska skolan och om vi fokuserar rätt i forskningen.

Detta kan man göra själv, inom ett departement och i en utredning, men jag tror att man i en sådan analys gör det för enkelt om man säger att utredningen ska göra det. Det finns också många organisationer som redan tittar på detta: OECD, World Economic Forum, EU-kommissionen och andra som gör löpande och återkommande analyser.

Jag tror att det är viktigt för oss beslutsfattare att ta in de analyserna för att se vad vi är duktiga på. Glöm inte bort att det är rätt mycket som fungerar ganska väl i Sverige; det är ett välfungerande samhälle. Men

omvänt finns det områden – skattenivå, skattekrångel, rigid arbetsmarknad, icke fungerande bostadsmarknad – som är rimliga och tydliga kommande reformområden om vi menar allvar med att vilja ha ett väl fungerande näringsliv framåt.

Avslutningsvis tycker jag när det gäller energiöverenskommelsen att det var en väldigt bra uppgörelse vi gjorde. Vi löste ett antal viktiga, akuta problem på den svenska el- och energimarknaden. Vi ser till att kunna ha kärnkraft under överskådlig tid, och vi stärker vattenkraften och ger besked för att kunna bygga ut mer när det gäller förnybar energi. Detta har överlag mottagits väl i industrin, och det är den typen av besked jag tycker att det är rimligt att ge.

Anf. 10 JENNIE NILSSON (S) replik:

Fru talman! Tack så mycket, Lars Hjalmered, för ett, måste jag ändå säga, bra anförande, som visar att det finns många likheter mellan partier i Sveriges riksdag när det handlar om att skapa goda förutsättningar för svenskt näringsliv. Det finns också ett antal olikheter. Framför allt ligger väl den stora olikheten i hurvida man tror att man med politiken som hävstång kan använda samverkan för att uppnå goda resultat.

Jag begärde egentligen mest ordet för att ställa en konkret fråga. Jag uppfattade nämligen att Lars Hjalmered bland annat lyfte fram elektromobilitetslabbet i Göteborg som ett gott exempel på något som regeringen gör. Detta är väldigt glädjande om jag uppfattade dig rätt. Samtidigt avsätter dock inte Lars Hjalmered och Moderaterna några pengar till denna satsning i sin budget, utan man avstyrker satsningen i dess helhet.

Min konkreta fråga blir då: Vad gäller egentligen i fråga om Moderaternas politik och deras syn på satsningen på elektromobilitetslabbet i Göteborg? Om Moderaterna får bestämma efter nästa val, kommer det då att finnas kvar? Vad är beskedet till industrin?

Anf. 11 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag har själv en bakgrund i industrin. Jag har jobbat i flyg- och rymdindustrin med utveckling av flygmotorer och rymdraketer, så jag vet hur viktig denna typ av industrijobb är och hur mycket den forskning som bedrivs innebär i form av teknisk utveckling. Så jag värnar starkt om att vi ska ge rimliga och bra villkor till den svenska industrin – brett, med forskning, utbildning och annat. Forskning och innovation är ett viktigt område.

Diskussionen om elektromobilitetslabbet kom också upp bland annat när näringsministern besökte Göteborg och tillsammans med kommunstyrelsens ordförande skrev en artikel på det tema som Jennie Nilsson tar upp, naturligtvis för att skapa en osäkerhet hos viktiga arbetsgivare och universitet i Göteborg om var man har Moderaterna och borgerligheten. Då gav vi ett besked, och vi ger det nu också tydligt: Med en borgerlig regering kommer vi naturligtvis att ha kvar ett elektromobilitetslabb i Göteborg.

Anf. 12 JENNIE NILSSON (S) replik:

Fru talman! Jag vill vända på steken: Det är knappast för att skapa otydlighet utan snarare för att skapa tydlighet, givet att man lägger en budget där man helt avfärdar de satsningar som görs. Vi talar om nästan 1 miljard svenska kronor i detta projekt. Jag tycker att det är ganska rimligt att

man på alla nivåer och överallt man kan ser till att ställa frågan klart och tydligt. Jag är väldigt tacksam för att Lars Hjalmered nu är tydlig med att dessa pengar kommer att tillföras i den händelse det skulle gå så illa att Moderaterna hamnar i regeringsställning vid nästa val.

Jag har två följdfrågor, varav den ena är kopplad till den första frågan. Gäller detta också exempelvis Industriklivet, som ju också är en tydlig satsning på forskning och innovation? Det kanske mest spännande exempel som har kommit ut av det så här långt är Hybrit, som jag också nämnde i mitt anförande. Det handlar om att SSAB tillsammans med LKAB och Vattenfall håller på att experimentera med att ta fram morgondagens stål, som inte innehåller kol. Detta är hur coolt som helst, om du frågar mig.

Är Lars Hjalmereds besked även i denna fråga att man kommer att behålla de satsningarna? Jag frågar detta eftersom industrin frågar mig, och jag tycker att Moderaterna bör vara tydliga här.

Den andra frågan handlar om ramvillkor. Vi är helt överens om att goda ramvillkor är viktiga, och Lars Hjalmered lade i sitt anförande ganska lång tid på att tala om vikten av goda ramvillkor, inte minst konkurrenskraftiga skatter. Detta kan jag ha respekt för; det är viktigt. Det är ett av skälen till att vi exempelvis justerar bolagsskatten just nu.

Min konkreta fråga, givet att vi har ett skattesystem som är tämligen omodernt och bygger på avdrag på avdrag, är: Är Moderaterna beredda att sätta sig ned och titta över skattesystemet i en bredare skatteöversyn, på det sätt som exempelvis Magdalena Andersson har föreslagit?

#### Anf. 13 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Ett område som jag tycker att en kommande regering ska ta tag i med en bredare lösning är bostadsmarknaden. Den är ett stort problem för viktiga industriföretag, men också för utvecklingen i stort. Det kan handla om att du ska plugga någonstans, flytta till ett jobb eller något sådant. Vi har en icke fungerande bostadsmarknad, där onödiga stöd och subventioner, som den här regeringen har satt på plats, är en stor hämsko för det breda näringslivet. Detta är ett typexempel, och där måste vi titta på en bredare diskussion kring avdrag och skatter. Det ser jag som ett rimligt fokus framåt för att ta tag i detta.

Det är också så att vi matchar regeringen när det gäller forskning och innovation, om vi tittar på den samlade budgeten på det området.

Men i övrigt är paletten bredare än så här. Jag skulle säga att vi, om vi menar allvar när det gäller både mindre bolag och industrin, behöver talangprogrammet. Där har vi problem med kompetensutvisningar, som sker varje dag. Utlänningar som arbetar och betalar skatt kastas, baserat på småfel, bokstavligen ut ur landet. Detta är helt förfärligt, och regeringen har inte förmågan att stoppa det.

Vi och våra allianskollegor vill gå längre och införa talangvisum. Vi vill vara mer öppna för alla viktiga utländska experter, för de behövs på industribolagen där man forskar om metaller, fordon, läkemedel och annat.

Sedan har vi en sådan sak som lastbilsskatten, som regeringen har sagt att man ska införa. Förra gången talade man om 14 kronor per mil. Med rätta kom reaktioner från viktiga industribolag, inte minst inom skogsnäringen, som sa att detta slår rakt mot möjligheterna att få ut biomassa, som kan användas inom till exempel kraftvärme. Där finns det en väldigt stor osäkerhet. Jag tycker att det är fel inriktning att man lägger på denna typ

av kostnadsbörda, som sänker konkurrenskraften för viktiga industrier i Sverige.

Anf. 14 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman! Lars Hjärmered nämner i sitt anförande konflikten i Göteborgs hamn. Jag håller med om att det inte är bra att den har pågått så länge och berört så många delar. Men det är en sak jag skulle vilja fråga när det gäller Moderaternas syn på den svenska modellen.

Den svenska modellen har fungerat väl. Både du, Lars Hjärmered, och jag har vuxit upp i ett land där industrin har gjort att vi har haft välfärd. Modellen har byggt på att arbetsmarknadens parter förhandlar. Ingen av dem kan själv välja vem de ska förhandla med. Arbetsgivarsidan har sin part, som de har utsett. Det är den part som organiserar de berörda företagen. Det är samma sak på arbetstagarnas sida.

Konflikten i Göteborg bygger på att arbetsgivarna själva vill bestämma vem de förhandlar med. De förhandlar inte med det förbund där merparten av de anställda är organiserade.

Tycker Moderaterna att det skulle vara okej om det blev tvärtom, alltså att arbetstagarna säger: Nej, vi förhandlar inte med den här arbetsgivarorganisationen! I stället vill de kanske förhandla med en organisation som har 10 procent av de anställda som underentreprenörer. Skulle Moderaterna tycka att detta är okej, alltså att man förhandlar även om vem man ska förhandla med?

Anf. 15 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Den sista frågan handlar om det som brukar kallas för gula fack. Tycker vi att man ska kunna använda sådana och slira kring avtal och så vidare? Nej, det tycker vi inte.

Jag tycker att Birger Lahti har rätt i att det finns stora vinster med den svenska modellen. Industrin är ämnet för debatten här. Vi kan se att många industriföreträdare brukar lyfta fram att Sverige har en välfungerande arbetsmarknadsmodell. När man jämför konkurrenskraften och ser hur det funkar i Sverige visavi Tyskland och Frankrike säger de att den svenska modellen är ett under av flexibilitet, möjligheter till omställning och liknande. Detta är något som vi naturligtvis måste vårda och värna.

I Göteborgs hamn har vi en situation där det finns konkurrerande fackföreningar. Det normala är att man kan använda stridsåtgärder för att framtinga ett kollektivavtal. Det är fullt rimligt. Lika rimligt är att man efter det att man har tagit i hand har fredsplikt.

Situationen i Göteborgs hamn har varit att det har funnits en grupp som inte har respekterat detta fundament på svensk arbetsmarknad. Arbetsgivarna har tecknat kollektivavtal och är överens om löner och andra villkor. Man borde få en arbetsplikt men får det inte. Enligt analysen från Damvad Analytics har kostnaden för näringslivet under 2017 varit 4,5 miljarder kronor.

Sedvanliga instrument som medling har använts men inte fungerat. Då kan man agera olika. Jag tycker att det rimliga är att vi som politiker tittar på hur vi kan göra för att undvika en sådan situation som så menligt påverkar den svenska industrin och övriga näringslivet.

Prot. 2017/18:121

29 maj

-----  
*En politik för tillväxt  
och utveckling i svensk  
industri*

Då är frågan: Vad vill Birger Lahti och Vänsterpartiet? Tycker ni att det är rimliga konsekvenser med 4,5 miljarder kronor i ökade kostnader för svenskt näringsliv under 2017? Rimligen handlar det om viktiga industrijobb i Sverige.

Anf. 16 BIRGER LAHTI (V) replik:

Fru talman! Tack för svaret, Lars Hjälmered!

Vi är överens om en sak: Vi har båda vuxit upp i ett land där industrin har skapat välfärd, och den har byggt på de regler som gäller i dag.

Men nu vill arbetsgivarorganisationerna, framför allt borgerliga, använda detta som en murbräcka för stridsåtgärder. Man hävdar att det här skulle vara ett stort problem. Men problemet är inte vad arbetstagarnas organisation har byggt upp. Det gällde ju arbetslivsvillkor och arbetsmiljöproblem på arbetsplatsen som arbetsgivaren menar inte finns. De finns där. Konsekvensen har nu blivit de här siffrorna. Sedan finns det några som säger att de är större och några som säger att de är mindre. Jag håller med om att det är olyckligt att parterna inte har kommit överens, men det de vill komma åt är att de själva väljer vem de förhandlar med. Vilket avtal ska göra att det är fredsplikt på den arbetsplatsen?

Merparten av de anställda är organiserade i Hamnarbetarförbundet, inte i Transport. Då blir frågan som jag ställde till dig i början: Tycker du att det vore okej om de själva väljer vilken arbetsgivarorganisation de förhandlar med? Det finns en organisation som förhandlar för APM Terminals, men hur blir det om arbetstagarna väljer att förhandla med en annan organisation i stället och tycker att det ska råda fredsplikt eftersom de har kommit överens?

Som jag ser det använder man den här konflikten som en murbräcka för att hindra stridsåtgärder på svensk arbetsmarknad. De har fungerat väl. De kommer att fungera väl bara man låter dem fungera som de har gjort hittills.

Anf. 17 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag skulle säga så här: Problemet är att de vanliga instrumenten inte har funkat. Det har fått utomordentligt stor effekt. Jag nämnde siffran 4,5 miljarder. Låt mig ta ett konkret exempel. Ett bolag – jag behöver inte nämna vilket bolag det är, men det är en stor industri i Hagfors i Värmland som omsätter ungefär 5 miljarder kronor – säger själva att de har fått 20 miljoner kronor i ökade logistikkostnader. De uppskattar att de har förlorat 100 miljoner i affärer för att de inte har kunnat leverera till kunderna, som en direkt effekt av att containerterminalen i Göteborg inte fungerar. Detta är ju kärnan i industrins villkor.

En effekt vi också har sett är att ett antal stora rederier har slutat köra fartyg, alltså det man kallar direktlinjer, mellan Göteborg och Nordamerika och Göteborg och Fjärran Östern. Det har varit en konkurrens fördel för Sverige att man till exempel har kunnat köra lastbil eller tåg till Göteborg för vidare utlastning direkt till viktiga marknader. Nu måste man göra en omlastning i Sverige eller nere på kontinenten, med stora ökade miljöutsläpp och ökade kostnader som följd.

Detta är dåligt för industrin. Sedan är vår grundidé i politiken inte att cementera dagens uppsättning av fack och arbetsgivare, utan det ska vara



möjligt för dem att utvecklas och ta position i nya branscher och på andra sätt.

Men om vi ser att de vanliga instrumenten inte har funkade – vi ser att det är förödande ekonomiska och andra effekter på industrier och andra arbetsgivare – kan vi som politiker inte bara sitta stilla och titta på. Vi måste i en dialog se hur man kan lösa hamnproblemen. Jag tycker faktiskt inte att det är rimligt att utsättas för arbetskonflikt eller hot om arbetskonflikt om man har ett gällande kollektivavtal, för effekterna av detta är så stora.

Jag förundrar mig egentligen över att Vänsterpartiet och Birger Lahti, som ofta lyfter fram industrins betydelse, så tydligt säger att detta är lugnt och att det nog kommer att lösa sig när vi ser miljardbeloppen i räkningar landa hos näringslivet.

I detta anförande instämde Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M).

Anf. 18 HELENA LINDAHL (C):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag. Det kändes så ovant att säga detta att jag var tvungen att titta två gånger i mitt manus.

Sverige har en lång historia som industrination, och industrin är verkligen en tillväxtmotor i svensk ekonomi. Visste ni till exempel att industrin och den industrinära sektorn tillsammans står för 77 procent av det samlade exportvärdet? Det är alltså inte direkt någon överdrift att påstå att industrin har en enorm betydelse för Sveriges välbefinnande och välfärd.

Eftersom Sverige är ett exportberoende land måste vi hela tiden ligga i framkant när det gäller konkurrenskraft och innovationer. Av den anledningen tog regeringen för drygt två år sedan fram en nyindustrialiseringsstrategi. Här skriver man bland annat om vilka åtgärder som man har beslutat om för att svensk industri ska bli ännu starkare och hur man ska öka konkurrenskraften gentemot andra länder.

Fru talman! Regeringens ambition är bra, och strategin är genomarbetad och nödvändig. Men tyvärr upplever jag att fokus i strategin mer ligger på de större företagen och inte på att förbättra det allmänna näringsklimatet i landet, vilket i sin tur skulle gynna alla företag. En förutsättning för att industriföretagen ska vara konkurrenskraftiga på en internationell marknad är att det finns goda förutsättningar här hemma. Där finns det fortfarande en del att önska.

Min fråga är: Hur tror regeringen att det blir lättare för industriföretagen när man höjer skatter och avgifter med drygt 50 miljarder årligen? Det är klart att det påverkar de kostnader som företagen måste debitera sin slutkund.

En annan fråga som påverkar industriföretagen är regeringens hantering av skogspolitiken, som är mycket viktig i stora delar av landet och inte minst för inkomsterna till landet Sverige. Den är också en mycket viktig nyckel i klimatomställningen. Skogen kan bidra till att ersätta olja och andra fossila råvaror och är faktiskt en förutsättning för att ställa om till ett grönare samhälle.

Tyvärr är det grus i detta maskineri. Regeringens interna strider i skogsfrågorna skapar en osäkerhet för både skogsägare och den svenska

Prot. 2017/18:121

29 maj

-----

*En politik för tillväxt  
och utveckling i svensk  
industri*

skogsindustrin. Det har gått så långt att stora miljardsatsningar i norra Sverige, till exempel på ett stort bioraffinaderi i Domsjö utanför Örnsköldsvik, ligger på is. Det beror på att man upplever att det kommer dubbla signaler från regeringen. Det är inte jag som säger det utan Lars Winter som är vd på plats. Tyvärr är det en mycket stor nackdel, eftersom detta skulle skapa många arbetstillfällen. Man har beräknat att ett sådant bioraffinaderi skulle skapa upp till 5 000 jobb. Ni som känner till norra Sverige och dess förutsättningar vet att det inte dräller av jobb på arbetsmarknaden där. Dessa jobb skulle därför vara otroligt viktiga. Det håller inte att landsbygdsministern lovar att skogsägare ska känna sig trygga och att man ska kunna göra ökade uttag ur skogen, samtidigt som miljöministern säger någonting annat.

För att svensk skogsindustri ska må bra och för att vi ska kunna ställa om till ett mer hållbart samhälle behövs det tydliga besked från regeringen om vilken skogspolitik som gäller. Regeringens nuvarande och dubbla signaler är faktiskt skadliga för svensk skogsindustri.

Fru talman! Nu har miljöminister Karolina Skog öppnat för att återlansera kilometerskatt för tunga lastbilar. Det är en skatt på avstånd. I ett exportberoende land som Sverige är det allt annat än bra, och det gynnar inte svensk industri. Detta angrepp drabbar inte minst norra Sverige – ni vet att vi har rätt gott om långa avstånd där – och det sker alldeles i onödan.

Sanningen är den att det mycket väl går att minska utsläppen utan denna sorts destruktiva pålagor. Exempelvis finns det fortfarande enormt mycket som en regering skulle kunna göra för att med biodrivmedel sänka utsläppen och samtidigt stärka ekonomin för skogsindustrin.

Det skulle givetvis gynna svensk ekonomi om skogsägare fick en större marknad och efterfrågan på skogsråvaran ökade.

Tyvärr ser det ut som om Socialdemokraterna har lagt sig platt för Miljöpartiet och deras symbolpolitik, där det är viktigare att det låter bra än att det faktiskt har positiva effekter för hela landet.

Avslutningsvis vill jag nämna något som är otroligt viktigt och som vi ofta tar upp, men som det inte alltid skrivs så mycket om i medierna, och det är regelkrånglet och vilken hämsko det är för svenska företag och för industrin. Många företagare upplever att det finns alldeles för mycket regler, och det gör att man ägnar för mycket tid åt administration i stället för att utveckla sitt företag. Tyvärr verkar regelarbetet ha stagnerat.

Det finns en jurist som heter Göran Grén. Han kom för en tid sedan med en rapport som heter *Ett utmanat Sverige*. Där skriver han om regelproblem för företagen i landet. Han menar att regeringen lägger för lite krut på frågan och säger att regelförbättringsarbetet faktiskt har stannat av.

På Svenskt Näringslivs webbplats kan man läsa en intervju med Göran Grén där han säger: Vi går åt fel håll. Siffrorna är alarmerande. Regelkrånglet ökar, Sverige faller i OECD:s ranking och vi halkar efter flera av våra främsta konkurrentländer som arbetar seriöst med regelförbättring för att underlätta för sitt näringsliv.

Detta håller inte. Om Sverige ska fortsätta ha en konkurrenskraftig industri med framgång på den globala marknaden kan man inte höja kostnader och avgifter på hemmaplan på det sätt som regeringen har bidragit med under de senaste åren. Det säger sig självt.

(Applåder)

Anf. 19 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag och att göra ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör utforma politiken så att den tillhandahåller grundläggande och nödvändiga förutsättningar för att svensk industri ska kunna växa och nå sin fulla potential.

I den skrivelse som vi diskuterar i dag konstaterar regeringen att industrin genomgår en strukturomvandling, och det är ganska självklart. Jag skulle vilja påstå att det inte bara är industrin som gör det. Det är vi som samhälle och vi som människor som genomgår den omvandlingen också. Vi blir mer digitala, vi blir mer globala och vi blir mer kunskapsdrivna. Det ställer nya krav, inte bara på industrin utan även på oss människor och på samhället. Jag menar att det är någonting som vi måste ta i beaktande framöver och inte bara just i dag.

Jag menar att regeringens nyindustrialiseringsstrategi har varit och är ett bra steg på vägen för att uppmärksamma fortsatt behov av en stark och livskraftig industri i Sverige. Sverige behöver industri som är internationellt konkurrenskraftig. Den behöver vara konkurrenskraftig inte bara i form av god kvalitet och innovationer, utan även skattetrycket måste vara konkurrenskraftigt gentemot andra nationer. Minskad lönsamhet hämmar svensk industris konkurrenskraft. Ett steg mot en stärkt industri bör därför vara att stärka de generella näringsvillkoren för industrin. Även de ekonomiska villkoren måste finnas med i detta. Likartade skatteregler som är globala och administrativa bördor som är likartade inom Europa tror jag är viktiga pelare för att svensk industri fortsatt ska vara konkurrenskraftig.

Industrin, liksom näringslivet i stort, är beroende av goda ramvillkor och grundförutsättningar för att driva företag och utveckla verksamhet i Sverige. Detta inkluderar lagar, regler och skatter, men också energiförsörjning och infrastruktur.

Därför är det lite svårt att förstå att regeringen väljer att, samtidigt som man har lagt fram denna strategi för industrin, som i stora delar är mycket bra, inte ta tag i de problem som företagare möter varje dag genom en trög administration av tillstånd, höga avgifter och allt högre skatter.

Regelförenklingsarbetet är något som alla företagare talar om, och det är önskvärt att man tar tag i det. Men den här regeringen har valt att strunta i att lämna alla propositioner till Regelrådet för granskning, vilket gör det svårt att svara på frågan om de förslag som läggs fram verkligen förenklar för företagen eller om de rent av försvårar för företagen.

Samtidigt vet vi att konsekvensbeskrivningarna i propositioner är bristfälliga. Även det gör att man ibland har svårt att överblicka konsekvenserna för företagen, alldeles oavsett om de jobbar bara inom landet eller internationellt.

Alliansregeringen talade ofta om en regel in och en ut, och Regelrådet skulle vara en sådan instans som kunde beräkna detta. Upplevelsen i dag hos många är snarare att det matas in nya regler men aldrig tas bort några.

Jag tror att vi alla är överens om att de mindre industriföretagen har stor betydelse, särskilt för de små orterna runt om i Sverige. En ändring av 3:12-reglerna skulle kunna minska svårigheterna att få generationsskiften att fungera eller skulle kunna hjälpa andra att investera. Det är något som denna regering skulle ha haft möjlighet att göra just när det gäller generationsskiftena, men man avstod från att göra detta.

Prot. 2017/18:121

29 maj

-----

*En politik för tillväxt  
och utveckling i svensk  
industri*

Prot. 2017/18:121  
29 maj

-----  
*En politik för tillväxt  
och utveckling i svensk  
industri*

Ska Sverige vara en världsledande nation i fråga om innovation och produktion av hållbara varor och tjänster krävs ett helhetstänkande för hela näringslivet, något som Kristdemokraterna tillsammans med de övriga allianspartierna arbetar för. Mindre regelkrångel, internationellt gångbara skatter, som är likvärdiga globalt, tillsammans med riskvilligt kapital tror jag är vägen framåt.  
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

*Riksrevisionens  
rapport om det  
samlade stödet  
till solel*

## **§ 5 Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solel**

Näringsutskottets betänkande 2017/18:NU18  
Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solel (skr.  
2017/18:181)  
föredrogs.

Anf. 20 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Hushåll och företag ska kunna räkna med en trygg elförsörjning. Det kanske låter närmast löjligt enkelt, men i all sin enkelhet är det lite vad energipolitiken ytterst handlar om.

Historiskt har Sverige haft en väldigt trygg el- och energiförsörjning. Industrin har kunnat lita på elsystemet, och det har varit hyggliga priser och liten miljöpåverkan. Det har varit en fördel för Sverige, och det är viktigt att vi värnar detta i ett framtida el- och energisystem. För att kunna bevara detta behöver vi fortsatt rimliga villkor för elproduktion, överföring och användning. Vi behöver ha en välfungerande marknad och en beredskap för att kunna ta oss an ny teknik och nya tekniska möjligheter som kommer.

Det sker en väldigt spännande teknisk utveckling, där exemplen är många. Låt mig bara nämna något kort om det. Om vi tittar på digitaliseringen ser vi att den öppnar för helt nya och andra möjligheter gällande övervakning, styrning och optimering. Vi kan se att kostnadseffektiva metoder för lagring skulle kunna rita om hela energilandskapet i Sverige – men också mellan Sverige och andra länder. Det är inte alltid givet att det blir till Sveriges fördel, men det är svindlande tankar på lite sikt i detta. Vi ser också en teknikutveckling som inte minst när det gäller ny förnybar energi har lett till kraftigt fallande priser.

Solel är ämnet för dagen, fru talman, och den har stor potential i Sverige. Tekniken har gått framåt och går framåt, och intresset är väldigt stort bland både hushåll och företag. Priserna på paneler faller. Det är en väldigt spännande utveckling, som Moderaterna välkomnar. Att kunder, oavsett om det är privatpersoner eller företag, vill nyttja nya tekniska möjligheter är fantastiskt bra och ska värnas.

Sedan har vi frågan och diskussionen om vilka styrmedel som ska användas. Regeringen har ju infört ett stöd till solel; vi talar om runt 1 miljard kronor av skattebetalarnas pengar varje år. Det är enligt vår uppfattning orimligt mycket pengar, trots den stora nyttan och möjligheten med detta

som sådant. Riksrevisionen har nu också granskat det här stödet, och de är rejält kritiska till regeringen på området.

Riksrevisionens övergripande slutsats är att underlagen, som de säger, till stor del saknar samhällsekonomiska analyser och att stödets kostnads-effektivitet i förhållande till målet att öka mängden förnybar el inte har belysts i tillräcklig omfattning. Det saknas även en analys av stödets statsfinansiella effekter vid en betydande utbyggnad av solel. Riksrevisionen konkluderar genom att säga att de tycker att riksdagen inte har fått fullgod information inför sina beslut. De konstaterar också att det saknas analyser som på ett övergripande och konsistent sätt visar samhällsekonomisk lönsamhet med stöd till olika typer av förnybar el i Sverige.

Regeringen säger nu att man kommer att göra en analys, vilket jag tycker är bra. Man säger själv att man ska peka på motiven till den här typen av stöd och på statsfinansiella effekter. Samtidigt säger Riksrevisionen att man bör göra en lite mer övergripande analys av det samlade stödet till detta område, där man jämför solel med andra tekniker på marknaden för att få en så kostnadseffektiv styrning som möjligt med olika typer av energimål och andra samhällsmål.

Vi delar Riksrevisionens uppfattning. Vi menar att det är rimligt att göra en översyn för att titta på hur det här stödet håller jämfört med stöd till andra tekniker på el- och energimarknaden. Ytterst handlar nämligen detta om att ha en öppen och positiv inställning, i detta fall till solel men även till annan energi och energiteknik, och samtidigt hushålla med skattebetalarnas pengar på ett ansvarsfullt sätt. Det tycker jag inte att regeringen har gjort.

Med det, fru talman, yrkar jag bifall till reservation nr 1.  
(Applåder)

Anf. 21 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Fru talman! Vi debatterar i dag Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solel. Motivet till Riksrevisionens granskning har varit att kostnaderna per kilowattimme är höga samtidigt som systemet för just solel är komplicerat och svåröverskådligt.

Svensk solelproduktion omfattas i dag av ett antal olika stöd. Det är bland annat investeringsstöd, elcertifikatssystemet och olika skattesubventioner. Bara i budgetpropositionen för innevarande år har regeringen avsatt drygt 900 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020 till investeringsstöd till solceller, och under våren höjdes även stödet med ytterligare 170 miljoner kronor. Vid en kraftig utbyggnad kan statens kostnader för stödet dock bli betydligt högre. Eftersom solel är relativt kostsamt att producera är också stödet per producerad kilowattimme högt jämfört med stödet till annan förnybar elproduktion, som primärt subventioneras via elcertifikatssystemet.

Riksrevisionen har även gjort uppskattningar av vad skattebortfallet kan bli med den målbild som återfinns i Energimyndighetens förslag till strategi för ökad användning på el, och man uppskattar att det kan uppgå till närmare 5 miljarder kronor årligen om de gröna ytterlighetspartierna skulle lyckas – eller misslyckas, beroende på hur man ser det.

Fru talman! Riksrevisionen konstaterar att eftersom det saknas just en samhällsekonomisk och statsfinansiell analys av det samlade stödet har riksdagen inte fått tillräcklig information inför beslut om stödåtgärder.

Prot. 2017/18:121

29 maj

-----

*Riksrevisionens  
rapport om det  
samlade stödet  
till solel*

Man konstaterar att en annan utformning av stödet sannolikt skulle ge exempelvis mer förnybar el för pengarna. Även Konjunkturinstitutet har påpekat bland annat att stödet till solceller frångår principen om kostnadseffektivitet och teknikneutralitet och att det borde slopas snarare än utökas. De har även sedan tidigare påpekat att det inte finns något som tyder på att en subvention av solelproduktion skulle öka antalet sysselsatta i ekonomin på lång sikt.

Det är även så att branschorganisationen för solel i Sverige, Svensk Solenergi, under föregående höst var ute med en propå med önskemål om att just fasa ut stödet till solceller. Detta var någonting som uppenbarligen ratades av regeringen, som höjde både ersättningsnivån och nivån på investeringsstödet som sådant. Det är kanske inte alltför ovanligt att exempelvis en bransch kan efterfråga olika former av stöd eller vara pådrivande för sådant, men man får nog leta tämligen länge och med ljus och lykta för att finna de fall där en branschorganisation anser att subventioner bör avvecklas – och där ett sådant önskemål i stället bemöts med *ännu* mer subventioner. Men så är det kanske med en regering som har bidragspolitik som sin främsta gren och väljer att bortse från alla röster som finns i debatten.

Fru talman! Sverigedemokraterna menar att dagens investeringsstöd för installation av solceller, vilket under senare år kraftigt har utökats, på goda grunder kan ifrågasättas just eftersom solceller nästan uteslutande producerar elenergi vid de tidpunkter på året då Sverige redan har ett stort produktionsöverskott på el. Solcellernas elproduktion är låg under årets mörka och kalla månader. Just när vi behöver elen som mest producerar solkraften som minst. Detta leder även till att vi under sommarhalvåret exporterar en överkapacitet till lågt pris och på vintern importerar dyr el.

På sommaren begränsas produktionen genom planerade underhåll, lagring av vatten i magasinerna och stängning av vissa anläggningar. Detta innebär i praktiken att subventionspengarna till solkraft är en ren samhällskostnad, eftersom Sverige exporterar elöverskott till marknader där priset understiger kostnaden. Med investeringsstödet till solkraft investerar Sverige alltså i produktionskapacitet när den inte efterfrågas, och det är någonting vi knappast tycker kan betraktas som miljövänligt eller samhällsekonomiskt effektivt.

Däremot vill vi framhålla att produktion av solel kan vara och är såväl lönsamt som effektivt i andra delar av världen. Detta gäller främst i de länder där man har en produktionsprofil från solkraften som överensstämmer med den efterfrågeprofil som finns och där efterfrågan på el är som störst när solen skiner. Satsningar framöver vad gäller exempelvis forskning om solkraft i Sverige bör därför vara exportorienterade, till marknader där potentialen för solkraft är mycket större och där den troligtvis naturligt kommer att utgöra en betydligt större del av marknadernas energisystem.

Jag vill med detta yrka bifall till reservation 2 i betänkandet, fru talman.

Anf. 22 HELENA LINDAHL (C):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med att yrka bifall till reservation 3.

Att fem partier i Sveriges riksdag har nått en energiöverenskommelse med ett mål om 100 procent förnybar energi år 2040 är glädjande. För att klara detta mål behövs en mångfald av energislag. Vindkraft och solkraft

kan utgöra betydande delar i ett sådant system. Samtidigt behöver vattenkraften och biokraften vara basen och flexibiliteten, självklart tillsammans med användarflexibilitet och olika former av lagring.

I dag finns ett relativt stort antal stöd som är riktade till hushållen och som är ämnade att stimulera investeringar i grön teknik. Dessa stöd präglas av skilda villkor och ansökningsprocesser, där stöd beviljas och betalas långt efter att de aktuella investeringarna har genomförts. Stöden är också begränsade till en fast summa pengar som har anslagits i stället för att vara konstruerade som en rättighet.

Detta leder till långa väntetider, köer och osäkerhet, vilket missgynnar gröna investeringar. Väntetiden för stödet till solceller är i dag, beklagligt nog, upp till två år.

Fru talman! Det är därför inte konstigt att Riksrevisionen ger regeringen kritik för att reglerna är snåriga och säger att det krävs regelförenklingar. Det behövs ett enkelt och verkkningsfullt styrmedel som skapar långsiktiga och tydliga spelregler och som kan svara mot det breda och snabbt växande intresse för investeringar i grön teknik som finns i hela landet.

Centerpartiet föreslår därför att de delar av stöden som hushållen kan få för solceller, laddboxar och energilagring ersätts med ett grönt avdrag. Vi föreslår ett snabbt och enkelt avdrag som, precis som ROT-avdraget, görs direkt på fakturan. På detta sätt skulle dessa klimatinvesteringar bli mycket enklare och snabbare än med dagens system.

Fru talman! Vi vill att fler människor ska vara med och bidra till den gröna omställningen. Att kunna sätta upp solceller är just en sådan chans. Det är också tydligt att personer som sätter upp solpaneler i regel blir mer medvetna om sin egen energikonsumtion, vilket i sin tur gynnar omställningen.

Att införa ett grönt avdrag löser självklart inte alla problem, men det är i alla fall ett steg på vägen mot enkelhet och tydlighet för konsumenterna. Det tar oss också närmare målet om 100 procent förnybar energi.

(Applåder)

Anf. 23 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Det är inte utan att man blir ganska glad när man åker runt hemmavid, där man bor, och ser att fler solceller finns och att både enskilda personer och företag investerar i solenergi.

Denna debatt handlar egentligen inte om solenergi som sådan, utan det är den granskningsrapport som har gjorts som vi på något sätt ska svara på.

Riksrevisionen har utgått från två frågeställningar i sin granskning: Har regeringen och ansvariga myndigheter utarbetat och rapporterat ett tillräckligt och transparent underlag för att underlätta välgrundade beslut om stödet till solel, och har det samlade stödet till solel bidragit till Sveriges mål inom energi- och klimatpolitiken på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt?

Efter att ha läst detta måste jag konstatera att svaret från Riksrevisionen är nej på båda frågorna, vilket är tråkigt. Man säger att granskningen visar att beslutsunderlagen om stöd till solel inte har omfattat tillräckliga samhällsekonomiska eller långsiktiga statsfinansiella analyser. Riksrevisionen

konstaterar att då det saknas en samhällsekonomisk och statsfinansiell analys av det samlade stödet till solet har inte riksdagen fått tillräcklig information inför beslut om stödåtgärder.

Att ha bra underlag när man fattar beslut är oerhört viktigt i alla frågor. Även om vi fattar beslut som det finns stor enighet om i riksdagen behövs analyser och konsekvensbeskrivningar för att vi ska veta vilka beslut vi fattar, vilka konsekvenser vi förväntar oss och vad det är som vi ska följa upp. Riksrevisionens kritik är därför i mitt tycke allvarlig.

Kristdemokraterna ser positivt på att solet under en tid har fått ett stöd för att snabba på utvecklingen av solemarknaden. Detta behövs för att bidra till målet om en förnybar elproduktion till 2040.

Men samtidigt får det inte ske på bekostnad av en sund användning av skattebetalarnas pengar. Varje krona ska användas så förnuftigt som möjligt. För att vi ska kunna göra detta, och för att vi ska veta om vi gör det, är konsekvensbeskrivningar och analyser viktiga.

Riksrevisionen konstaterar att det saknas samhällsekonomiska och statsfinansiella analyser och att riksdagen inte fått tillräcklig information inför beslut om stödåtgärder. Därför vet vi i dag inte om de kronor som satsats på solet är bäst nyttjade för just solet eller om dessa kronor hade gjort större nytta någon annanstans eller för något annat energislag.

Trots Riksrevisionens skarpa kritik mot regeringens uteblivna analyser valde regeringen att i vårändringsbudgeten skjuta till ytterligare 170 miljoner kronor för att fortsätta att stimulera utbyggnaden av solceller, vilket har fört upp de totala anslagsramarna för 2018 till miljardbelopp.

Regeringen bör låta analysera det samlade stödet till solet enligt Alliansens förslag i syfte att nå ett samhällsekonomiskt lönsamt stöd. Som sagt: Varje krona ska användas så förnuftigt som möjligt.

Med detta sagt yrkar jag bifall till reservation 1 med anledning av Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solet.

(Applåder)

Anf. 24 KARL LÄNGBERG (S):

Fru talman och ledamöter! Nu är vi här för att debattera regeringens svar på Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solet. Inför denna debatt frågade jag en vän varför hon tyckte att vi skulle stödja solenergi. Hon svarade kort: Det är framtiden – herregud!

Jag tror att hennes ord sammanfattar de flestas syn på solenergi. Många är oroliga för klimatet; samtidigt är solenergi något som människor förknippar med framtidstro.

Fru talman! Regeringen har tillsammans med Moderaterna, Centerpartiet och Kristdemokraterna träffat en energiöverenskommelse med ett mål på 100 procent förnybar elproduktion till år 2040. Vi är överens om att Sverige ska ha ett robust elsystem med hög leveranssäkerhet, låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser.

Riksrevisionen har granskat om det samlade stödet till solet bidrar till de energi- och klimatpolitiska målen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Utskottet återger regeringens svar att det för närvarande pågår en rad förändringar av energisystemet, både i Sverige och på global nivå.



Regeringen anser att det behövs flera åtgärder för att nå målet om 100 procent förnybar elproduktion år 2040. Man bedömer att det behövs ett riktat stöd för att främja teknik som ännu inte är tillräckligt konkurrenskraftig för att stå på egna ben. Solel är en sådan teknik. Regeringen skriver också i sitt svar på skrivelsen att man avser att utförligt redovisa motiv för och effekter av det samlade stödet till solet.

Fru talman! Många människor ser att klimatet inte kan vänta och vill göra en aktiv insats för att ställa om till 100 procent förnybar el. Därför ser vi nu att det pågår något av en solcellsrevolution i vårt land. För mig är det självklart att politiken ska följa upp detta engagemang och underlätta för människor. I detta fall handlar det om stöd till solenergi.

Solenergi kommer att spela en allt viktigare roll i ett framtida hållbart energisystem, och det finns många vinster med en ökad solenergiproduktion. Den kompletterar vindkraften – produktion av solkraft sker främst under sommarhalvåret, medan vindkraften har större produktion under vinterhalvåret.

Solenergiproduktion innebär också vinster för både personer och företag. Jag läste om en familj i Halland som efter ett år med solceller hade producerat 80 procent av sin årskonsumtion. Genom smarta lösningar kunde de byta ut sin överproduktion under sommaren mot el under vintern. Solceller är en bra möjlighet för hushåll att bli egenproducenter av el.

Vi ser även hur allt fler företag investerar i solceller på sina tak. I Dagens industri kunde vi nyligen läsa om Apotea, som har byggt den största takanläggningen i Sverige. Samtidigt är solet i dag fortfarande en teknik som inte är tillräckligt konkurrenskraftig för att stå på egna ben.

Enligt Energikommisionens slutbetänkande har utbyggnad av soletproduktion den högsta produktionskostnaden för förnybar el. Utan det stöd som infördes av den förra regeringen och de kraftiga höjningar av stödet som den här regeringen har gjort tror jag inte att intresset för solet hade varit så stort som det är i dag. Genom riktat stöd till solet som teknik driver vi på utvecklingen. När marknaden är mogen kommer stödet att fasas ut, precis som det tidigare stödet för vindkraft.

Fru talman! Vi kan också se spännande projekt växa fram i takt med att solcellerna på taken blir fler och fler. Ett exempel är Askersunds kommun. Där har man genomfört ett projekt kring hur mikronätsystem kan komma att se ut i framtiden. Man vill bland annat utjämna effektuttag från lokalnätet vid förbrukningstoppar, utnyttja variationer i elpriser på elmarknaden och kunna leverera en avbrottsfri elförsörjning. Resultatet visar på minskade energikostnader och minskad belastning på elnätet.

Fru talman! Vi står inför ett vägval. De satsningar vi gör nu på solet är inte för här och nu, utan de är för framtiden. År 2017 stod solet för ca 0,1 procent av Sveriges elproduktion. Många andra länder ligger långt före Sverige när det gäller produktion av solet. Globalt ser vi ett allt större intresse för förnybar elproduktion.

I dag är Tyskland ledande när det gäller produktion av solet. De har ett stort försprång. I delstaten Kalifornien blir det snart obligatoriskt med solceller på nybyggda villor och flerbostadshus.

Utifrån det underlag som vi står och debatterar här i dag är det viktigt att ha med sig att vid en global jämförelse har det gått trögt på den svenska marknaden när det gäller solet.

Jag är övertygad om att elmarknaden, precis som regeringen säger, kommer att genomgå en stor förändring i framtiden, både här på hemmaplan och globalt. Därför är det viktigt att vi i dag investerar inför framtiden i stället för att vänta och reagera först när det är för sent.

Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien lämnade år 2016 en delrapport, där de granskade fyra olika vägval för svensk elmarknad. De fyra vägvalen var: mer sol och vind, mer biobränsle, ny kärnkraft och mer vattenkraft. Men oavsett vilket vägval som man kunde läsa om i rapporten kunde jag konstatera att de ansåg att det behövs en ökad produktion av solet, jämfört med den vi har i dag.

Stödet till solceller har höjts successivt under mandatperioden, och regeringens solcellssatsning för år 2018 ligger nu över 1 miljard kronor. Det kan jämföras med de 59 miljoner som gick till solcellsstöd under år 2014. Kötiden för ansökningarna har minskat radikalt, samtidigt som intresset har ökat. Vi tycker att detta är bra. Utan det ökade stödet till solet hade vi inte haft den här utvecklingen.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag härmed yrka bifall till utskottets förslag att riksdagen lägger regeringens skrivelse till handlingarna, och jag avstyrker samtliga motioner.

(Applåder)

I detta anförande instämde Patrik Engström, David Lindvall och Anna Wallén (alla S).

Anf. 25 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD) replik:

Fru talman! Elmarknaden är ju inte som vilken annan marknad som helst. På en marknad där produktion och användning sker i exakt samma ögonblick är det inte möjligt att lagra varan eller skjuta upp leveransen, utan det sker momentant hela tiden.

Jag tycker att Socialdemokraterna visar en återkommande brist på förståelse för de fysikaliska lagar som omgärdar elmarknaden och hur de fungerar. De säger till exempel att under 80 procent av året kan man klara sig med den egna produktionen av solceller för att vintertid plocka tillbaka något annat. Det spelar tydligen ingen roll att 20 procent av årets timmar är rätt många timmar. Skulle fler tänka på samma sätt skulle vi skjuta undan mer av den kraftproduktion som industrin behöver för att vi ska kunna tillgodoräkna oss en hög leveranssäkerhet vintertid för att i stället importera kolkraft från våra grannar.

Tyskland är snarare ett skräckexempel på hur det kan gå när politiker är alltför klåfingriga. Där ökar man utsläppen av växthusgaser och bygger ny kolkraft, som man i allra högst grad är beroende av för att få kraftsystemet att fungera. Skillnaden med det svenska kraftsystemet är att det är helt fossilfritt. Det finns inga utsläpp från elproduktionen i Sverige att tala om. Vi är förebilden för hur andra länder borde bygga sina kraftsystem.

Intressant är att de energislag som man vill slänga extra subventioner på med investeringsstödet till solceller kommer att bidra till att öka utsläppen av växthusgaser. Enligt FN:s klimatpanel är utsläppen från solkraft högre än från kärnkraft, vattenkraft och vindkraft.

Då är min fråga, fru talman, till Socialdemokraterna: På vilket sätt kommer ökade utsläpp av växthusgaser från kraftsektorn att stärka Sverige?

Anf. 26 KARL LÄNGBERG (S) replik:

Fru talman! Tack, Mattias, för frågan!

Anledningen till att utsläppen från solcellerna är så höga är att solceller just nu är ganska energikrävande att tillverka. Huvuddelen av tillverkningen sker också i Kina och Tyskland, där man har en ganska stor del kolkraft i energimixen.

Potentiellt när det gäller solceller och ett elsystem som är 100 procent förnybart kommer produktionen av solceller i framtiden att minska utsläppen som den står för i dag.

I den här församlingen är vi fem partier som står bakom energiöverenskommelsen, där vi säger att vi ska ha 100 procent förnybar elproduktion. Jag kan notera att Sverigedemokraterna inte är med i överenskommelsen.

Att driva igenom ett 100 procent förnybart elsystem, där vi i framtiden producerar mer solceller, är också ett sätt att lösa problemet med utsläppen från solceller.

Jag måste gå tillbaka till vad Mattias sa innan han ställde sin fråga. Han tog då upp mitt exempel med familjen i Halland som producerar 80 procent av sin energikonsumtion. Då måste min fråga till Mattias och Sverigedemokraterna bli: Är ni emot att svenska hushåll blir egenproducenter av el och sätter upp solceller på taken? Är det så jag ska uppfatta det?

Anf. 27 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD) replik:

Fru talman! Självklart inte, Karl Längberg. Men det ska inte ske med mina och dina skattepengar, utan det ska ske genom en elmarknad som är avreglerad. Där ska aktörerna kunna bidra till ny elproduktion, men det är det underliggande elpriset som ska styra vad som ska byggas. Det ska inte vara politiker i den här kammaren som står och pekar ut vad som ska byggas, utan det är en marknad som ska avgöra det.

Återkommande problematiskt är att det finns en stor klåfingrighet här från Socialdemokraterna tillsammans med gröna aktivister. Man vill bygga det som man tycker är vackert och fint, men man saknar kopplingen till och förståelsen för de fysikaliska lagar som omgärdar kraftsystemet. Här plockar man ut ett enskilt kraftslag, det vill säga solkraft, som det ska byggas mycket av, och ger detta extra stöd utöver det som finns i elcertifikatssystemet.

Bekymret med ett kraftsystem på en gemensam marknad är att det tränger undan annan kraftproduktion som kommer att behövas vintertid, då vår efterfrågan på el är nästan två och en halv gånger så stor som den är på sommaren. Trycker vi då in någonting som producerar 85 procent av sin energi under sommarhalvåret och en väldigt liten andel under vinterhalvåret leder det till att vi hamnar i effektbrist. Det statliga affärsverket Svenska kraftnät varnar för att en effektbrist ligger runt hörnet. I den systemutvecklingsplan som släpptes förra året pekar man på att det kommer att vara 400 timmars effektbrist i södra Sverige. Det handlar inte om en dag om året eller två, utan det kommer att bli en halv månad om året med effektbrist. Det kommer inte att finnas några förutsättningar att verka

för en energiintensiv industri i Sverige om man ska vänta med att producera beroende på väderförutsättningarna.

Är inte ni socialdemokrater över huvud taget oroad över den effektbrist som vi ser komma framöver och som delvis är en konsekvens av den politik som ni själva har fört?

Anf. 28 KARL LÄNGBERG (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Mattias Bäckström Johansson.

Mattias tar upp effektbristen. Den 15 juni kommer vi i kammaren att diskutera regeringens proposition om energipolitikens inriktning. Just effektbehovet och den utmaningen tas upp ganska mycket i den propositionen, så vi kommer att återkomma till den diskussionen.

Kort kan man säga att genom ett mer diversifierat elsystem kan olika tekniker komplettera varandra och därmed balansera upp och möta de utmaningar vi har inför framtiden vad gäller elproduktionen.

Fru talman! Enligt SOM-institutet vill drygt 80 procent av svenska folket att Sverige ska satsa på mer solesproduktion. Intresset för att investera i solceller är stort i vårt land. Genom riktade satsningar skyndar vi på utbyggnaden för att få en ännu mer diversifierad energiproduktion. Det tycker vi i grunden är bra. Det är synd att Sverigedemokraterna inte tycker detsamma.

Enligt Energimyndigheten behöver produktionen av solceller öka till att utgöra 5–10 procent av den totala elanvändningen om den ska kunna bidra till målet om 100 procent förnybar elproduktion. Det är ett mål som fem av riksdagens partier har satt upp, och jag noterar åter att Sverigedemokraterna inte är med i denna överenskommelse.

Vi anser att solceller kommer att kunna bidra till att möta svensk energiproduktions framtida utmaningar. Vi tycker att det är en bra satsning, och vi är stolta över den. Antagligen är vi lika stolta som den förra regeringen var när den införde sitt stöd. Vi är glada över att vi har höjt stödet och därigenom ger fler människor i Sverige möjlighet att bli egenproducenter av el genom solceller på sina tak.

(Applåder)

Anf. 29 LISE NORDIN (MP):

Fru talman! I Sverige glittrar solceller på allt fler tak. Det är tydligt att många människor vill göra en insats och bli producenter av förnybar el. Energimyndigheten rapporterade nyligen att antalet solcellsanläggningar i Sverige ökade med mer än 50 procent 2017.

Sedan årsskiftet har regeringen höjt investeringsstödet till 30 procent av kostnaden, även för privatpersoner. Efter denna höjning rapporteras att antalet ansökningar om stöd ökade med 400 procent under årets första månader.

I vårändringsbudgeten skjuter regeringen till ytterligare medel, också riktade till länsstyrelserna så att de ska kunna skynda på utbetalningarna till de många människor som vill ta del av stödet. Totalt uppgår investeringsstödet för solceller till 1 085 miljoner kronor, vilket kan jämföras med alliansregeringens 59 miljoner kronor per år. Det innebär att ungefär 20 gånger fler kan ta del av investeringsstödet för solceller.

Det har aldrig varit så enkelt och lönsamt att sätta solceller på sitt tak som nu. Med Miljöpartiet i regering har mycket hänt. Skattereduktionen

som ger 60 öre per kilowattimme el man säljer ut på elnätet från den egna produktionen infördes 2015. Momskravet har slopats. Tidigare var en egenproducent av solel tvungen att rapportera till Skatteverket, men det är nu borttaget.

Det har införts skattefrihet för den mikroproducent som producerar sin egen solel, även om denne säljer ett antal kilowattimmar vid olika tidpunkter, och inom två veckor beräknas riksdagen ställa sig bakom regeringens förslag att ta bort bygglovskravet för solceller på tak.

När vi i dag debatterar Riksrevisionens granskning av det samlade stödet till solel är det viktigt att se de stora skillnaderna i partiernas prioriteringar av solenergi. De inlägg som gjorts i debatten bör ses mot bakgrund av att det finns oppositionspartier som i sina budgetförslag kraftigt skär ned på investeringsstödet till solel. Moderaterna har ju slaktat investeringsstödet till solel i alla sina budgetar under mandatperioden. Det är inte ett resultat av Riksrevisionens skrivelse.

Riksrevisionen har tre rekommendationer till regeringen: ta fram mer underlag för att tydliggöra grunden för tekniskspecifika stöd till solel, jämföra om annat stöd skulle ge mer förnybar elproduktion och analysera och redovisa de långsiktiga statsfinansiella effekterna av solelstödet.

Låt mig citera från Riksrevisionens skrivelse: ”Riksrevisionens övergripande slutsats är att underlagen till stor del saknar samhällsekonomiska analyser och att stödets kostnadseffektivitet i förhållande till målet att öka den förnybara elproduktionen inte har belysts i tillräcklig omfattning.”

Att efterfråga mer analys i underlagen vad gäller kostnadseffektivitet är på intet sätt samma sak som att det inte är kostnadseffektivt.

I kommittémotionen från Moderaterna, Liberalerna och Kristdemokraterna står det att stödet till solel inte är kostnadseffektivt. Vad de baserar detta antagande på är oklart. De presenterar inget underlag för denna slutsats.

Riksrevisionen efterfrågar mer underlag. Det är alltid bra med mer underlag för politiska beslut. Jag kan inte komma på en enda granskning från Riksrevisionen som inte efterfrågat mer underlag för politiska beslut.

Utskottet skriver i sitt svar att regeringen avser att utförligt redovisa motiv och effekter av det samlade stödet till solel. Det välkomnar jag. Jag tvivlar dock på att det kommande fördjupade underlaget med mer analys kommer att få de oppositionspartier som skär ned på investeringsstödet att ändra sig, oavsett vad underlaget visar.

När stöden till solceller och annan ny teknik ska utvärderas utifrån kostnadseffektivitet gör tidsperspektivet stor skillnad. Riksrevisionen skriver att en annan utformning av stöden sannolikt skulle ge mer förnybar el för pengarna. Jag instämmer i den bedömningen om man ser på kort sikt. Men med en sådan utgångspunkt utvecklas aldrig den nya teknik som behövs framöver för att nå våra mål.

Om man bara ser till vad som är mest kostnadseffektivt vid varje tidpunkt skulle ny teknik aldrig utvecklas. Ett sådant kortsiktigt perspektiv skulle inte utveckla de lösningar som kommer att bidra till att vi når våra energipolitiska mål till 2040. Det är i sammanhanget viktigt att påminna om de stora statliga stöd som gavs till kärnkraften när den byggdes ut.

I analysen av solenergens roll och kostnadseffektivitet är det relevant att utgå från hur dagens stöd kan utveckla lösningar som kostnadseffektivt bidrar till att uppnå målet om 100 procent förnybar elproduktion 2040. Det

är också centralt att analysera om det behövs fler styrmedel än de som finns sedan tidigare.

Olika stöd till förnybar energi jämförs ofta med elcertifikatssystemet, som är ett väldigt kostnadseffektivt styrmedel. Men jämförelsen haltar eftersom elcertifikatssystemet är begränsat till 18 terawattimmar till 2030. Det är *en* pusselbit i utvecklingen av förnybar energi, men det räcker inte – både eftersom det till sin utformning inte stöder ny teknik och eftersom det behövs mer förnybar elproduktion än de 18 terawattimmarna för att nå de långsiktiga energipolitiska målen.

Regeringen konstaterar att det behövs fler åtgärder för att nå målet 100 procent förnybar elproduktion. Regeringen bedömer att det behövs ett riktat stöd för att främja teknik som ännu inte är tillräckligt konkurrenskraftig för att stå på egna ben – solet är en sådan teknik – och jag delar regeringens bedömning.

Riksrevisionens tredje rekommendation handlade om att redovisa de långsiktiga statsfinansiella effekterna. Eftersom investeringsstödet är ett specificerat budgetanslag som presenteras varje år konstaterar utskottet att de statsfinansiella effekterna därmed är kända.

Energimyndigheten bedömer potentialen för solet i Sverige till 7–14 terawattimmar år 2040. Den högre nivån är cirka 10 procent av Sveriges totala elproduktion, och det vore en viktig pusselbit för att nå målet om ett 100 procent förnybart elsystem.

I reservation 4 skriver Moderaterna, Liberalerna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna att de i stället för investeringsstöd föredrar regelförenklingar. Men vad de avser med regelförenklingar framgår inte.

Bygglovets för solceller nämns, och det tas nu bort. Den 13 juni beräknas riksdagen ställa sig bakom regeringens förslag att slopa bygglovskravet. Vilka övriga regelförenklingar som allianspartierna kan syfta på framgår inte, och jag har heller inte kunnat utläsa detta i något annat sammanhang. Jag välkomnar ytterligare regelförenklingar, men jag har inte sett några konkreta förslag från de partier som säger att det är alternativet till investeringsstöd.

Låt mig kommentera Sverigedemokraternas felaktiga hänvisning här i debatten till branschorganisationen Svensk Solenergi. Branschorganisationerna har varit mycket positiva till att regeringen skjuter till mer pengar för att hantera den kö som har byggts upp under många år och som nu successivt kommer att hanteras. Jag håller med branschorganisationerna om att vi på sikt ska fasa ut investeringsstödet, när tekniken är mogen.

Det ska vara enkelt att sätta solceller på sitt tak. Jag instämmer i Riksrevisionens bedömning att det i dag finns svårigheter för den enskilde att greppa det samlade stödet för solet. Därför är det positivt att Energimyndigheten i sitt regleringsbrev för 2018 har fått i uppdrag att ta fram en lättanvänd informationsplattform som gör det enklare för den som vill installera solceller på sitt tak. Plattformen ska vara ett nav för offentlig information som är relevant för den enskilde som vill investera i sol. Arbetet är i full gång, och första steget har redan redovisats.

Fru talman! Jag stöder utskottets förslag att riksdagen ska lägga regeringens skrivelse till handlingarna och avslå motionerna.

(Applåder)

Anf. 30 BIRGER LAHTI (V):

Fru talman! Kollegor och åhörare!

I betänkande NU18 behandlar utskottet regeringens skrivelse, som vi har varit inne på och som bygger på Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solet.

Riksrevisionen har granskat om det samlade stödet till solet bidrar till EU:s och riksdagens energi- och klimatpolitiska mål på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Riksrevisionens övergripande slutsats är att underlagen till stor del saknar samhällsekonomiska analyser och att stödets kostnadseffektivitet i förhållande till målet att öka den förnybara elproduktionen inte har belysts i tillräcklig omfattning.

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning med anledning av Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer. Regeringen avser att beskriva det samlade stödet till solet och vilka långsiktiga statsfinansiella effekter det har samt vilka motiv det kan finnas för tekniskspecifika stöd till solet.

De energipolitiska målen om 100 procent förnybar elproduktion till 2040 och 50 procent effektivare energianvändning till 2030 kommer att följas upp vid kontrollstationer vart fjärde år, meddelar regeringen, med start 2018. Med denna skrivelse anser regeringen att granskningsrapporten är slutbehandlad.

Jag och Vänsterpartiet tycker att soletproduktion är ett energislag som är värt att rikta stöd till i startskedet, när det ännu inte är tillräckligt konkurrenskraftigt för att stå på egna ben. Men givetvis ska man utvärdera dylikt stöd och titta på när det kan fasas ut.

Fru talman! Vad som är intressant och välkommet är givetvis hur Riksrevisionen använder sig av begreppet samhällsekonomiskt. Smaka på ordet – samhällsekonomiskt!

Vidare frågar sig Riksrevisionen om regeringen och ansvariga myndigheter utarbetat tillräckliga underlag för beslut som innehar samhällsekonomiska analyser. Smaka på de orden – samhällsekonomiska analyser!

Detta är mycket intressant och välkommet, enligt min mening. Jag väntar med spänning på att Riksrevisionen ska göra granskningar som tittar på hur samhällsekonomiskt försvarbart det är att lägga miljardbelopp av skattemedel på vinstutdelning till riskkapitalbolag i vård- och skolföretag, till exempel, eller hur samhällsekonomiskt försvarbart det är att lägga miljardbelopp på att låta skattemedel renovera välbärgade svenskars kök och altaner eller bryggor på mångmiljonärernas sommarställen.

Detta var bara två exempel där det verkligen saknas samhällsekonomisk analys av vilka effekter det har på samhället eller för den delen vilka som är mottagare av stödsystemet.

Fru talman! Jag ser fram emot ytterligare granskningar från Riksrevisionen där samhällsekonomiska analyser verkligen ges tyngdpunkt och där riksdagen får svar på vilka konsekvenser olika stödformer får.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag att lägga skrivelsen till handlingarna.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Vi ska debattera väg- och fordonsfrågor. Det är ett motionsbetänkande, men jag vill passa på att säga vilken inramning som i princip alla frågor i trafikutskottet har för oss som representerar Miljöpartiet. Det är egentligen inte bara Miljöpartiet – vi har inte på något sätt monopol på det – men vår grund är Parisavtalet.

Ingen har kunnat missa det faktum att klimatförändringarna inte finns någon annanstans eller i någon annan tid utan här och nu. Det innebär en ökad press på oss att anpassa verksamheten och på alla sätt fundera på hur vi ska se till att kommande generationer får ett bra liv.

Transporter har givetvis en stor del i detta eftersom 78 procent av oljeimporten går till transportsektorn. Vad ska vi då göra för att nå Sveriges åtagande att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer? Inom transporter är det i princip tre strategier som är nödvändiga.

Till att börja med: Byt bränsle! Om detta har vi i trafikutskottet gjort en forskningsrapport där vi mycket noggrant har analyserat olika förnybara drivmedel och elektrifiering som strategi för att minska klimatpåverkan i transportsystemet.

Vi har kommit fram till och enats om att man ska ta alla tekniker i bruk men att man inte ska använda biobränsle på ett sätt så att det kommer i konflikt med andra miljömål. Detta innebär med nödvändighet att vi måste ha mindre energianvändning och en mer energieffektiv transportsektor för att klara målen, eftersom biobränslena inte bara ska räcka till vägtransportsektorn. Även sjöfarten och flyget behöver ställa om för att minska sin oljeanvändning och så småningom bli helt fossilfria.

Förutom att byta bränsle måste man byta transportslag, eftersom transportslagen är olika mycket energieffektiva. Där är flyget mest problematiskt och järnvägen och sjöfarten minst problematiska.

Nu ska vi dock debattera väg- och fordonsfrågor, och då kommer jag in på inställningen till ny teknik. Förutom att byta transportslag måste vi byta samhällsplanering och levnadsvanor. I politiken kan vi göra mycket för att underlätta för människor att välja rätt genom att sköta järnvägen bättre och bygga ut den, se till att städerna inbjuder till att man har kollektivtrafik och cykel i första hand och mycket annat. Men till syvende och sist är det och ska det vara den enskilde medborgaren som själv bestämmer vad den gör. Det vilar ett stort ansvar på oss alla när vi väljer färdmedel och mål för semestern och hur vi pendlar till och från våra arbeten och studier.

Sverige är ett land som har goda förutsättningar att lyckas med detta, och även om det krävs stora förutsättningar är det möjligt att nå. Jag skrev en motion som jag lämnade in i höstas och där jag föreslog att Sverige skulle bli en permanent världsutställning för fossilfria transporter. Detta begrepp har vunnit fäste, och jag finner till min glädje att fler och fler använder det som ett uttryck eller ett mål för hur Sverige ska vara. Då gäller det att det som vi sysslar med i trafikutskottet präglas av detta.



Man kan tolka det på olika sätt, och en sak är förstås att bejaka ny teknik. Detta ligger i det som har varit Sveriges tradition länge. Där är Sverige respekterat av andra länder för att vi är duktiga på att utveckla och tillämpa teknik och på att exportera saker med stort teknikinnehåll.

Det för mig in på den fråga i betänkandet som kanske har störst bäring på att utveckla ny teknik, nämligen självkörande fordon. Jag tror att Sverige var ett av de länder som var först med att sätta igång försök att tillsammans med fordonsindustrin hitta tillämpningar. Det har funnits och finns stora forskningsanslag för att till exempel Drive Me i Göteborg och andra projekt ska utföras. Regeringen har dessutom tagit initiativ till att förbereda ny lagstiftning. Jonas Bjelfvenstam har fått i uppdrag att utreda – och har också gjort det – alla de förändringar som behövs för att man på ett bättre sätt ska kunna ta tekniken för automatiserade fordon i bruk.

Vi måste dock ha respekt för att detta är stora förändringar. Att använda ny teknik för att bättre kunna upptäcka cyklisterna i tid och hitta rätt avstånd mellan fordonen är en sak. Att lämna över ansvaret till tekniken är en annan. Jag tror att det finns en poäng i att man har stor respekt för att det alltid är föraren som är ansvarig för fordonets framfart. Då måste föraren också kunna ha kontroll över det som behövs för att undvika kollisioner och framför allt att minimera personskada om det blir en kollision. Jag vill därför yrka bifall till den reservation som S, V och MP har om självkörande fordon.

Allting är inte färdigutrett. Folk i allmänhet känner oro efter de olyckor som har skett. När man tar ny teknik i anspråk ska man göra det med stor besinning och kunskap om vad som har skett. Därför måste man utvärdera försöken ordentligt och lösa de problem som återstår. Och det finns en hel del problem innan man bättre kan använda sig av ny teknik.

Låt mig gå över till tunga och långa lastbilar. I utskottet har vi nyligen haft en diskussion om vägnätet. Vägar är ju inte bara till för lastbilar utan även för personbilar, cyklar och andra fordon. I trafikutskottet är det rimligt att vi tar ansvar för alla dessa fordonskategorier. Vägarna utanför storstäderna är kanske helt nödvändiga för att människor ska kunna ta sig till och från sina arbeten på ett bra sätt. Då gäller det att hitta en avvägning mellan tyngre fordon och personbilstrafik på ett sådant sätt att vägarna är farbara så stor del av året som möjligt. De ska kunna vara det utan att det uppstår stora underhållsbehov.

Det finns en poäng i att se till att man använder väg, järnväg och sjöfart på ett klokt sätt och att använda varje transportslag till vad det är bäst på för att inte i onödan göra det svårare i det småskaliga och finmaskiga vägnätet. Det är också viktigt att slå vakt om behovet av de statliga anslag som de enskilda vägföreningarna får i dag.

I trafikutskottet har vi vidare en granskningsrapport om klimateffekterna för vägnätet på gång. Vi ser stora behov framöver av att säkra vägnät mot de skador som uppstår till följd av långvariga regn och översvämningar. Under till exempel årets vårfloed spolades flera vägar bort. Det är ett stort ansvar att bygga upp dem igen och så gott det går försöka säkra infrastrukturen för kommande översvämningar och långvariga regn. Då får man ta det ansvar som behövs för att dessa vägnät ska kunna hållas i god form.

I övrigt yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 32 JASENKO OMANOVIC (S):

Fru talman! I dag är det veterandagen. Jag har haft förmånen att här i riksdagen guida ett antal veteraner som för 25 år sedan var i Bosnien. Jag vill inleda mitt anförande med att tacka för deras insats.

Fru talman! Låt mig återgå till trafikutskottets betänkande 15. Vi debatterar här väg- och fordonsfrågor. Jag vill till att börja med, precis som trafikutskottets ordförande, yrka bifall till reservation 1.

Anledningen till att vi har en reservation är att Alliansen hade en gemensam motion och att Sverigedemokraterna hängde med på yrkande 12. Jag tänkte läsa detta yrkande: ”Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för självkörande fordon under innevarande mandatperiod och tillkännager detta för regeringen.”

Fru talman! När vi gör stora förändringar brukar vi i Sveriges riksdag utreda saker och ting. Vi skickar ut det på remiss. Regeringen skickar en proposition till riksdagen som vi debatterar. Sedan kommer vi fram till en slutsats som vi fattar beslut om. Det regeringen ska leverera innan mandatperioden tar slut är ett betänkande likt det jag håller upp nu. Dessa rader hade till och med Dostojevskij kunnat vara avundsjuk på. Här finns 1 200 sidor. Och före den 9 september, när riksmötet är slut, ska man alltså hinna få fram en strategi och fatta beslut om detta. Men remissinstanserna har ju fått tid fram till augusti att gå igenom och svara på denna utredning. Det man håller på med, fru talman, är inget annat än ren och skär populism.

Man gör det trots att vi har den ordning vi har i riksdagen. Vi utreder verkligen allting. Och vad handlar detta dessutom om? Det handlar om att Alliansen och Sverigedemokraterna inte godkänner den nollvision vi har i Sverige, och som hela Sveriges riksdag har ställt sig bakom. Nollvisionen är ju vad som ligger till grund för att Sverige är det mest trafiksäkra landet. Alliansen och Sverigedemokraterna tycker uppenbarligen inte att ett strategiskt arbete för hur vi får säkra vägar och säker trafik är något värt. Man vill i stället skynda igenom en strategi.

Jag vill läsa upp bara några få saker ur betänkandet som är viktiga i sammanhanget. Det handlar till exempel om straffrättsligt ansvar för förarbepppet, ekonomiskt ansvar och digital och fysisk väginfrastruktur. Det här är bara tre små saker i detta, tre korta kapitel av dessa 1 200 sidor. Och det är inte vilka saker som helst, utan det handlar om säkerheten på våra vägar och vem som tar ansvar ifall en olycka inträffar. Men det här är inget som Alliansen bryr sig om. Detta är ren och skär populism.

Denna utredning på 1 200 sidor är överlämnad. Den är nu ute på remiss. Berörda remissinstanser har fått möjlighet fram till augusti att gå igenom den och lämna sina svar till regeringen. Men eftersom Alliansen vill skynda på detta kan man tro att vi sitter och inte gör något bortsett från denna utredning. Jag kan då informera om att de flesta infrastrukturministern i Europa den 4 juni kommer att finnas i Göteborg för att titta på det projekt vi har. Infrastrukturminister Tomas Eneroth har bjudit in dem till ett högnivåmöte om självkörande bilar och uppkopplad körning.

Den 4 juni är också alla inbjudna till hearing, där bland annat Scania, Volvo, Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetareförbundet berättar hur de ser på denna utveckling. Nej, det här är tydligen ingenting, utan man måste köra populismen. Jag tycker att det är beklagligt att Alliansen satsar

på det kortet, för det är en lågoddsare att Sverigedemokraterna hänger med på det.

Det finns en reservation från Alliansen om enskilda vägar som jag tänkte beröra kort. Jag får se om jag kan läsa den, fru talman. Den är så otydlig. ”Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge rätt förutsättningar i form av regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande för att de enskilda vägar som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning, god bärighet och erforderlig vinterväghållning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.” Det är rätt flummigt, fru talman. Vad vill man egentligen med det här?

I regleringsbrevet till Trafikverket från regeringen finns det en förordning från 1989. Under alla dessa åtta år då Alliansen regerade hade man ju haft chansen att göra någonting på det området om man velat. Men man har inte gjort någonting, utan fortfarande gäller förordningen från 1989. Man har inte gjort några förändringar.

En regering som verkligen ser landsbygden är däremot den samarbetsregering som vi har i dag, fru talman. 200 miljoner avsätts för underhåll av vägar på landsbygden. Detta står i regleringsbrevet till Trafikverket från en regering som ser landsbygden, som investerar i landsbygden och som gör saker och ting för att underlätta för människor på landsbygden och jämställa dem i livet med oss som inte bor på landsbygden. Detta är jätteviktigt.

Fru talman! Jag har passerat gränsen för min talartid och vill inte vara den som blir uppläxad av talmannen för att jag överskridit min talartid alldeles för mycket. Men jag vill ännu en gång påminna om att dessa 1 200 sidor inte är något som man ska köra för snabbt. Det är ingen självkörande utredning, utan det här behöver man ta ordentligt ansvar för.

(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Andersson, Pia Nilsson och Suzanne Svensson (alla S).

Anf. 33 STEN BERGHEDEN (M):

Fru talman! I dag är det veterandagen. Vi hedrar i dag alla som har kämpat för Sverige med civila och militära insatser för fred och säkerhet. Tack för allt ni gjort!

Fru talman! Jag går vidare till dagens betänkande.

Utvecklingen av nya fordon och nya möjligheter går mycket snabbt, och detta måste vi nu ta vara på. Nyare bilar blir säkrare, miljövänligare och smartare och skapar helt nya möjligheter. Tekniken för självkörande bilar går rasande fort och är snart en ren självklarhet. Elvägar provas ut, vilket innebär att fler och fler vägar måste elektrifieras. Detta kommer att öka möjligheterna ytterligare för bilen och radikalt minska miljöpåverkan.

Vid utformningen av nya vägar är det viktigt att vi också tänker på de fordon som ska trafikera dem. Hur gör vi framtidens vägar och elvägar trafiksäkra för bilar, lastbilar, motorcyklar och övriga fordon som ska trafikera dem? Detta är viktiga frågor som måste lösas och planeras för, och det är här vi ser en stor passivitet hos dagens sittande socialdemokratiska regering. Vi moderater och Alliansen vill ta fram en tydlig strategi för hur vi klarar av att ta vara på framtidens tekniska lösningar. Det får inte vara så att politikens passivitet bromsar utvecklingen här i landet.

Fru talman! Regeringen koncentrerar inte sitt arbete på framtiden och dess möjligheter utan ägnar sig i stället åt att höja skatter, införa förbud och tvinga människor att flytta från landsbygden till städerna. Regeringens politik koncentrerar sig på att motverka bilar, lastbilar, flyg med mera. Man satsar inte heller så mycket på att underhålla våra vägar och järnvägar utan planerar i stället för olönsamma höghastighetståg i Sverige. Vi moderater ser bilen, de andra fordonen och vägarna som en självklarhet även i framtiden.

Fru talman! Regeringen lägger skatt på skatt på transporterna och på de människor som måste ha bilen för att det ska fungera. Socialdemokraterna har höjt bensin- och dieselskatterna så att de nu är rekordhöga i Sverige. Regeringen har infört en flygskatt som slår mot dem med långa avstånd i hela landet, och man planerar att införa en ny lastbilsskatt som kommer att hota jobb, företag och tillväxt i hela landet. Denna bil- och landsbygdsfientliga regering måste bytas ut den 9 september.

Fru talman! Vi moderater och Alliansen vill ta vara på teknikutvecklingen och se till att vi ligger i framkant när det gäller självkörande bilar, elvägar och nya bränslen till exempelvis flyget, men vi vill inte skatta ihjäl dem som i dag är helt beroende av bilar och lastbilar för att det ska fungera. Den nya tekniken underlättar inte bara för bilägare utan ger nya möjligheter även för våra bil- och lastbilstillverkare här i Sverige. Detta kan ge nya jobb i Sverige. Låt oss ta vara på detta!

Därför har vi i Alliansen i dag ett tillkännagivande om att skynda på en lagstiftning som underlättar för framtidens fordon. Tyvärr har vi hört här i dag att Socialdemokraterna försöker stoppa detta tillsammans med Miljöpartiet och Vänstern. De har en reservation mot detta förslag.

Fru talman! Vi moderater jobbar också för att ta vara på möjligheten med längre och tyngre lastbilar. De är bra för miljön, stärker konkurrenskraften och skapar den utveckling som behövs för våra stora lastbilstillverkare i Sverige. Vi behöver en regering som förstår hur viktigt det är att vi stärker åkerinäringen och företagen i landet genom längre och tyngre lastbilar. Dagens socialdemokratiska regering och dess arbetstempo gör att andra länder hinner ifrån oss. Detta försämrar vår konkurrenskraft.

Fru talman! Vi måste också vårda vårt kulturarv. Vi har ca 200 000 bilar och motorcyklar som är över 30 år. Det är viktigt att vi underlättar för de entusiaster som vårdar vårt rullande kulturarv. Hobbyn är både kostsam och arbetskrävande, och insatserna måste uppmuntras genom att samhället gör vad det kan för att underlätta denna verksamhet. Vi moderater står på veteranfordonens ägares sida i detta arbete. Vårt rullande kulturarv ska bevaras och tryggas.

Fru talman! Moderaterna och Alliansen står bakom en gemensam reservation om att underlätta för kommunerna att ta bort och agera mot bilar som dumpats i naturen. Vi moderater anser också att man behöver stärka äganderätten, så att den markägare som får ett fordon placerat på sina marker har rätt att flytta undan detta fordon. Regeringen har nu i nästan tre år jobbat med att hitta lösningar på detta med dumpade fordon, men tyvärr har ingenting hänt. Regeringens passivitet hotar äganderätten och miljön. Detta är högst beklagligt.

Fru talman! En annan viktig fråga är våra enskilda vägar. Ca 43 000 mil av det svenska vägnätet är enskilda vägar. Det är samfälligheter och markägare som sköter om dessa vägar. De gör ett stort arbete utan stöd

från samhället eller med mycket lite stöd. Det handlar om många timmars skötsel utan ersättning. De sköter vägarna så att människor kan röra sig fritt i vårt stora land. Människor ska kunna åka till landsbygden och till skogen. Där finns alltid en väg, men det är ofta inte samhället som sköter den, utan det är markägare och vägsamfälligheter som gör det med ett i dag oerhört lågt bidrag till verksamheten. Det finns också en stor oro i dag över att staten och Trafikverket försöker överflytta ansvar för vägar från samhället till det privata för att därmed minska sina kostnader. Detta är självklart helt oacceptabelt. Samhället måste ta ansvar för vår infrastruktur och se till att vi har farbara vägar i hela landet.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 3 och 8.

(Applåder)

Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag hörde att Sten Bergheden hänvisade till miljö. Därför är jag efter det inlägg Sten Bergheden har gjort ganska nyfiken på vad Sten Bergheden anser att man ska göra för att minska klimatpåverkan med 70 procent till 2030. Det är en överenskommelse vi har enats om över partigränserna. Det kräver stora ansträngningar. Jag nämnde några av dem i mitt anförande, men jag hörde inte några sådana förslag från Sten Bergheden. Jag undrar vad Moderaterna har för strategi och om Sten Bergheden kan utveckla den.

Anf. 35 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Fru talman! Jag vill göra en rättelse av det yrkande jag hade i mitt anförande. Jag yrkar bifall till reservation 2 av Moderaterna och Centern tillsammans och till reservation 8.

Fru talman! Karin Svensson Smith frågar mig vad vi har för strategi. Det är lite av det vi lade fram i våra förslag när det gäller att satsa på elvägar, biobränsle till flyget och ny teknik med självkörande bilar och annat. Det är vår utveckling.

Man kan inte tro att man får en utveckling om man lägger på höga skatter för en verksamhet som behöver de pengarna. Företagen som utvecklar detta måste kunna driva fram och få lönsamhet i sin verksamhet. De människor som bor och lever i landet måste kunna röra sig och skapa den tillväxt som behövs i hela landet.

Ni lägger en skatt över delar av Sverige som gör att tillväxten sjunker i landet. Det gör att vi har mindre pengar totalt sett till att utveckla de saker vi måste göra i landet. Om jobben minskar och flyttar utomlands är det inte vi som kommer att rädda klimatet, utan då kommer det att försämrats.

Vi hoppas och tror mycket på att den nya tekniken kommer att hjälpa oss att klara målen framåt. Det är därför vi driver på regeringen några månader till så att den jobbar vidare. I dag är det politiken som sitter och bromsar utvecklingen därför att man inte har någon tydlig riktning, signal eller strategi framåt.

Det enda man jobbar med är nya miljöskatter från verksamheten i stället för att jobba med: Vad är vårt ansvar? Hur får vi fram elvägarna? Hur får vi fram regelverket för de självkörande bilarna? Hur ser vi till att samordna de resurser som finns i samhället så att det verkligen ska gå framåt? Regeringen ägnar sig bara åt att höja skatter och tror att det är lösningen.

Anf. 36 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Sten Bergheden får ursäkta, men jag tyckte inte att det framgick särskilt tydligt vilken strategi Moderaterna har för att minska klimatpåverkan från transportsektorn med minst 70 procent till 2030. Jag hörde mest vad man inte vill göra.

Sedan framförde Sten Bergheden kritik mot regeringen. Det är möjligt att man kan kritisera regeringen. Men det finns över 60 beslut som handlar om att ge människor och kommuner möjlighet att minska sitt beroende av olja.

Det handlar om stadsmiljöavtal, industrikliv och klimatkliv. Alla de sakerna går ut på att man verkar i samklang med sin omgivning. Vi ger utan att styra från staten möjligheter när man lokalt bestämmer sig för att man kanske vill ha en biogaspump eller en laddstolpe.

Alla de anslagen har Moderaterna yrkat avslag på och tagit bort i sin egen budget. Jag kan inte se annat än att man då försvarar för människor att köra med elbilar eller använda biogas lokalt. Det gäller till exempel i Skaraborgs län där det är alldeles utmärkt för biogasproduktion i och med att man har lantbruk, småskalighet och ett visst bilberoende.

Jag tror nog att Sten Bergheden måste göra ett nytt försök att förklara för mig och dem som ser debatten hur Moderaterna har tänkt sig att komma bort från oljeberoendet i transportsektorn.  
(Applåder)

Anf. 37 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Fru talman! Vi kan börja med biogasen. Den kan vi få fram mycket mer av om vi ökar djurantalet här i Sverige. Er politik går tvärtemot den delen. Ni vill införa köttskatt och olika skatter på diesel och annat som minskar ned produktionen som sker på landsbygden.

Det är snarare så att er landsbygdsfientliga politik minskar möjligheten för biogasen. Ni i Miljöpartiet tror att den ska komma från himlen. Nej, det krävs djur och annat där framme som kan plocka fram den. Det motarbetar ni i er övriga politik.

Det handlar för vår del om längre och tyngre lastbilar. Det löser en hel del. Er politik går ut på att bromsa utvecklingen på lastbilar. Ni vill ha kortare lastbilar. Ni vill gå ned till EU:s nivå på 18,75 meter när vi redan i dag har 25,25 meter. Ni vill snarare öka miljöbelastningen med kortare och fler lastbilar.

Er politik hänger inte ihop. Ni tror att skatterna i Sverige kommer från himlen, men det gör de inte. De kommer från våra företag och människor där ute som håller på med utveckling och satsningar. De pengarna säger ni är satsningar från er sida. Nej, det är våra företag och människor som har skattat in de pengarna.

Det är den begränsningen jag har gjort. Ni kallar det för era miljökliv hit och dit. Det kommer inte att lösa det, utan det är tekniken där ute och att människorna kan ha kvar sina pengar i företagen och jobba vidare.

Ni satsar för fullt på ett höghastighetståg i stället för att satsa på elvägar. Varför driver inte Miljöpartiet elvägar fullt ut? Det kommer ändå att vara lösningen framåt. Det talar alla om. Men det är inte vad ni vill göra.

Ni vill ha ett höghastighetståg som ingen har efterfrågat och som kommer att äta upp alla investeringar i infrastruktur framdeles. Det är dessutom olönsamt och går inte ihop någonstans i världen. Det är vad ni tänker göra, och ni vill att skattebetalarna ska betala det. Nej, tack, fru talman! (Applåder)

Prot. 2017/18:121

29 maj

-----

Väg- och  
fordonsfrågor

Anf. 38 PER KLARBERG (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna ser ett stort värde i att unga människor intresserar sig för och lär sig om fordon. För många yrken, oavsett om man primärt framför fordon eller ej, är både körkort och körvana meriterande. Det är därför viktigt att vi stimulerar unga att skaffa körkort och poängterar värdet i det samt stöttar ungdomar i deras motorintresse.

Sverigedemokraterna ser positivt på användandet av mopedbilar som ett sätt för unga att, under säkra former, få körvana och utveckla ett motorintresse samtidigt som det bidrar till den personliga friheten.

Tyvär är mopedbilar i dag i regel dyra, och ofta överstiger priset till och med det för en billig vanlig småbil. Detta beror delvis på det strikta regelverket som bland annat föreskriver att vikten maximalt får vara 425 kilo i körklart skick, vilket gör att mopedbilarna måste utformas efter viktoptimeringskrav. Det leder i sin tur till att krocksäkerheten är låg.

Sverigedemokraterna vill att nuvarande regler ändras för att tillåta tyngre mopedbilar. Det skulle innebära både högre krocksäkerhet och lägre pris då man skulle kunna använda befintliga småbilsmodeller som grund.

Fru talman! Sedan 1970-talet har vi haft registreringsformen A-traktor i Sverige. Detta var ett sätt att, efter kraftiga protester mot avskaffandet av epatraktorn, fortsatt kunna använda långsamtgående ombyggda bilar för enklare transporter. I dag är dock regelverket daterat.

Epatraktorn var från början ett sätt att möjliggöra billiga jordbruksmaskiner. I dagsläget är denna typ av användning i princip obefintlig. I stället används A-traktorerna i dag främst av ungdomar. De är mest förekommande på landsbygden där avstånden till umgänge, skola och butiker är stora. Detta skänker många av dessa ungdomar frihet och främjar ansvarsstagande och motorintresse. Därför är det viktigt att möjligheten kvarstår.

Reglerna för A-traktorer är dock fortfarande utformade för det gamla syftet med epatraktorer. Bland annat stipulerar regelverket krav gällande varvtal som gör att fordonet vid maxhastigheten 30 kilometer i timmen i praktiken kör nära maximalt varvtal för motorn. Detta är extremt ineffektivt, drar långt mer bränsle och leder till större utsläpp än vad som är nödvändigt.

Eftersom A-traktorn måste byggas av en godkänd personbil är krocksäkerheten redan säkerställd för avsevärt högre hastigheter än 30 kilometer i timmen. Detta gör att det ur säkerhetssynpunkt varken för förare eller passagerare borde föreligga någon anledning till att fordonen inte skulle få köras snabbare.

Från och med denna månad kommer A-traktorer att omfattas av kontrollbesiktningsskrav. Det är ett tvingande krav från EU som säkerställer att fordonen är trafikdugliga. Det blir en miljövinst och en trafiksäkerhetsvinst att höja hastigheten från 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i

timmen. Dessutom finns i dag mopedbilar som man kan köra i 45 kilometer i timmen med körkort som även gäller för A-traktor, så ur utbildnings-synpunkt borde inga hinder föreligga.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det dessutom önskvärt med en högre hastighet eftersom en relativt bred A-traktor på vanliga vägar skapar frustration och oftast leder till farliga omkörningar av bakomvarande trafikanter.

Fru talman! Jag vill med dessa ord ställa mig bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation nr 5.

Anf. 39 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag tänkte fråga Per Klarberg om ni i Sverigedemokraterna har svar på alla frågor. I utredningen finns 1 200 sidor med frågor om hur det kommer att se ut i framtiden när det gäller det rättsliga. Vad händer om en olycka inträffar? Vem har ansvar? Vem äger fordonet? Vem är förare?

Har ni svar på alla dessa frågor när ni tycker att man innan denna mandatperiods slut bör ta fram en strategi? Är det därför ni hänger med på reservationen – för att ni har alla svar på frågorna?

Anf. 40 PER KLARBERG (SD) replik:

Fru talman! Det stämmer att vi ställer oss bakom reservationen. Men samtidigt hade vi synpunkter i utskottet just på formuleringen att det skulle vara under denna mandatperiod.

Men detta är ett sätt för oss att tala om hur viktigt det är att få igång regler angående autonoma fordon. Vi har erfarenhet av Jasenkos parti och utredare och utredningar: Det har tagit 3,5 år att utreda tolv timmars förlängning av klampning.

Min fråga till Jsenko är därför: Hur lång tid behöver ni denna gång?

Anf. 41 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Per Klarberg för frågan. Det är exakt detta som är viktigt. Det här visar hur mycket man förstår av innebörden i frågan – att jämföra en klampning med autonoma fordon! De ska ju åka runt för sig själva i vårt land. Lastbilar och bilar ska köra själva i vårt land, och det jämför ni med klampning och tiden för det. Det tycker jag är oansvarigt.

Jag förstår nu att Sverigedemokraterna är som de är. De är ett populistiskt parti som hänger med på allt som låter lite populistiskt. I ditt anförande pratar du mer om epatraktorer än om detta. Du har inte ens nämnt detta, utan det handlar mest om epatraktorer.

Därför blir jag orolig när Alliansen tar stöd av Sverigedemokraterna i denna fråga. I morgon, fru talman, kanske de vill att vi ska ha självkörande fordon runt om i landet utan att vi har säkerställt det grundläggande. Det handlar om det straffrättsliga och om ekonomiskt ansvar. Ingenting är säkerställt. Men detta vill de att vi ska göra i morgon. Det vill de att vi ska göra nu. Och Alliansen tar stöd av Sverigedemokraterna, som går upp i talarstolen och talar om epatraktorer i stället.

(Applåder)



Anf. 42 PER KLARBERG (SD) replik:

Fru talman! Jag har en motfråga, som Jasenko i och för sig inte kan svara på nu: Vem av oss ska vara mest orolig – är det du eller jag? Jag blir orolig när du har åsikter om vad jag säger i riksdagens talarstol, för det har du faktiskt inte med att göra. Det bestämmer jag själv. Jag betackar mig för detta.

Vi kan konstatera att nuvarande regering inte är snabb. Och vi kan konstatera att politiken och myndigheterna inte har hängt med vad gäller utveckling av de autonoma fordonen. Av denna anledning ställer vi oss bakom Alliansens motion. Vi vill att det ska gå fort, eller fortare än vad det gör i dag. Vi anser att nuvarande regering utreder ungefär lika snabbt som en snigel kryper när det, som i mitt exempel, tar 3,5 år för er att utreda förlängd klampning med tolv timmar.

Anf. 43 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Låt oss fortsätta diskussionen om självkörande och autonoma fordon. Det var väldigt vad det blev upphetsat, fru talman.

Jag tycker som företrädare för Centerpartiet tillsammans med Alliansen och under motstånd av Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet att det är bra att riksdagen på vårt initiativ riktar ett tillkännagivande mot nuvarande regerings passiva hållning i fråga om autonoma fordons framtid i vårt land.

Frågan om autonoma eller självkörande fordon i trafiken har behandlats i en rad utredningar och av en rad olika myndigheter. Dessa har då bland annat pekat på behovet av ändring i det juridiska regelverket för att underlätta en marknadsintroduktion av automatiserade fordon.

Vidare föreslår man fortsatta analyser och uppmuntran av de försök och demonstrationsobjekt som finns. De behövs för att underlätta introduktionen i trafiken så småningom.

Utredningen, som nyligen visades upp på bordet här, pekar på att det kommer att bli nödvändigt med en ökad grad av samverkan mellan olika inblandade aktörer för att hitta de helhetslösningar för godstransporter och persontrafik i städer och på landsbygden som kan bidra till angelägna transport-, miljö- och samhällsmål med hjälp av autonoma fordon.

Fru talman! I de framtidsscenarioer som Statens väg- och transportforskningsinstitut har menar man att politiken i vårt land släpar efter. Det medför en stor risk för att biltrafikträngseln ökar och att landsbygden, småstäderna och ytterförorterna halkar efter och inte får någon större del av de nyttor man kan se med autonoma fordon.

Därför är det bra att riksdagen i morgon kommer att fatta beslut om att driva på en motsträvig regering också i denna fråga.

Jag och Centerpartiet är övertygade om att utvecklingen med självkörande fordon kommer att få genomgripande konsekvenser för hela vägtrafiksystemet. Det är därför viktigt att den övergripande politiken tar hänsyn till teknikutvecklingen när ny lagstiftning så småningom tas fram. Den pågående testverksamheten med självkörande fordon bland annat i Göteborg visar på att Sverige ligger i framkant i teknikutvecklingen. Men varför vill socialdemokrater, miljöpartister och vänsterpartister inte bejaka detta?

Om det inte finns någon ändamålsenlig reglering är risken att utvecklingen av dessa moderna fordon i stället förläggs till andra länder. Detta innebär också att nya lösningar och standarder kommer att utvecklas. Det blir standarder som Sverige och vår industri efter hand får anpassa sig till.

Med hänsyn till de utmaningar som beskrivs ovan och för att säkerställa att Sverige även fortsättningsvis ska kunna hävda sig på området behövs därför en strategi för de självkörande fordonen. Tillkännagivandet innebär inte en lagstiftning. Det innebär ett krav på att regeringen samlar sig till en strategi för självkörande fordon. Med en sådan på plats kommer arbetet med att införa denna angelägna transportlösning att kunna underlättas och påskyndas. Det kommer att vara bra för miljön, och det kommer att vara bra för vårt samhälle, för vår industri och för en utveckling i hela landet.

Som företrädare för Centerpartiet och Alliansen tycker jag därför att det är bra att riksdagen riktar detta tillkännagivande till en regering som är förvånansvärt passiv i frågan.

När man talar om vägfrågor kommer man också lätt in på transporteffektivitet i form av tyngre och längre transportfordon. Väl fungerande vägtransporter är enligt mitt och Centerpartiets sätt att se det helt avgörande för att många av Sveriges företag och branscher ska kunna fortsätta att utvecklas. Genom att använda både längre och tyngre fordon kan vi effektivisera transporterna av vägar eftersom ett och samma fordon då kommer att transportera mer. Därmed behövs färre lastbilar för att utföra samma arbete, och det är något som var och en inser minskar utsläpp, trängsel och klimatpåverkan. Därtill bidrar det positivt till industrins ekonomi.

Det är nu tillåtet att använda lastbilar med en totalvikt på upp till 74 ton. Riksdagen har gjort tydligt för en motsträvig regering att det är vägarnas bärighet som ska vara avgörande för vilka delar av vägnätet som man öppnar för denna typ av fordon. Vi konstaterar dock att möjligheten att använda dessa tyngre fordon i dagsläget är kraftigt begränsad eftersom endast en liten del av vägnätet har gjorts tillgängligt.

Som företrädare för Centerpartiet anser jag att det vore rimligare att vi i stället ökade möjligheten att använda tyngre lastfordon. Trafikverket vet redan i dag vilka vägar som med relativt enkla åtgärder skulle kunna förstärkas för att göra tyngre transporter möjligt. Om fler vägavsnitt öppnas för 74-tonslastbilar blir det också möjligt för åkare att investera i en ny fordonspark. Det är ännu en gång ett exempel på en passivitet i fråga om att se till industrins, miljöarbetets och bygdernas förutsättningar. Det råder passivitet i den nuvarande samarbetsregeringen.

Längre lastbilar, fru talman, är ytterligare en möjlighet att effektivisera transportarbetet. Här har riksdagen tidigare riktat ett tillkännagivande till regeringen i denna fråga, senast i april i fjol. Då uppmanades regeringen att skyndsamt se över hur längre fordonståg i högre utsträckning än i dag skulle kunna tillåtas på det svenska vägnätet. Vi kan notera att regeringen därefter har beslutat om ändringar i trafikförordningen för att göra det möjligt att färdas med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod.

Enligt min mening är detta dock inte tillräckligt. Försök med längre ekipage har gjorts inom skogsindustrin med mycket goda resultat. Försök görs även med långa ekipage för omlastning mellan tåg och lager inom handeln i Västergötland. All erfarenhet visar på ett mycket gott resultat i

fråga om lägre bränsleförbrukning, ökad lönsamhet för industri och minskade utsläpp utan att man ser ett ökat slitage på vägnätet eller att trafikfara skulle uppstå. Längre lastbilar är bra för miljön och stärker konkurrenskraften för svenska företag, jobb och ekonomi.

Fru talman! Låt mig säga något om enskilda vägar. Kollegan Jasenko Omanovic gjorde sig lustig över att Centerpartiet och Alliansen reserverat sig och särskilt lyft upp behovet av tillsyn över, regelförändring av och uppmärksamhet på den enskilda väghållningen.

Fru talman! Jag tycker att Socialdemokraterna borde besöka de delar av landet – Västerbotten, Norrbotten och säkert också Västernorrlands inland – där enskilda väghållare denna vinter har fått sin snöröjning uppsagd av entreprenören. Det är en mycket besvärlig situation för människor som efter en svår vårflod och tjällossning har att se fram emot en vinter när ingen åtar sig vinterväghållningen.

Det finns skäl, fru talman, att riksdagen också ägnar sin uppmärksamhet åt enskild väghållning. Det handlar om 43 000 mil av det svenska vägnätet. 7 700 av dem uppbär statsbidrag och är därmed allmänna för oss alla att köra på. En väl fungerande infrastruktur för såväl motorvägar som enskilda vägar, de kapillära vägarna och stomvägssystemet, är en absolut förutsättning för landets utveckling och fortlevnad. Jag trodde, fru talman, att den som företräder Västernorrlands valkrets i kammaren hade större insikter i den tunga industrins och skogsindustrins förutsättningar än att håna en reservation med särskild uppmärksamhet på enskild väghållning.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga några ord om obesiktade fordon. Som företrädare för Centerpartiet värnar jag alltid om god trafiksäkerhet på våra vägar, men dessvärre tvingas jag konstatera att trafikrelaterade brott i många avseenden äventyrar arbetet med att nå de trafikmål vi har satt upp avseende säkerhet. I många sammanhang handlar det om bilförare som kör obesiktade och kanske därtill trafikfarliga fordon, vilket innebär en risk för medtrafikanterna. Mot bakgrund av detta borde man låta utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att komma åt problemet med obesiktade fordon. Det kan handla om skärpta straff för att köra ett obesikat fordon, utökade möjligheter att förverka obesiktade fordon och möjligen också att förhindra att fordonen disponeras av människor på så sätt att de gör sig skyldiga till upprepade brott. Det handlar om en rad åtgärder så att man inte ska möta obesiktade eller obesiktade fordon, möjligen framförda av någon som inte är behörig.

Fru talman! Jag ställer mig givetvis bakom de reservationer som Centerpartiet och Alliansen har fogat till betänkandet, men för tids sparande yrkar jag bifall endast till reservationerna 10 och 11.

(Applåder)

Anf. 44 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag tackar min ärade kollega Anders Åkesson för inbjudan till replikskifte.

Jag respekterar, nästan högaktar, min kollega, men jag blir lite bekymrad över språkbruket. Det sas här att vi är motsträviga till självkörande autonoma fordon. Det är synonymt till motvillig och olydig.

Är denna utredning beviset? Det är den enda utredningen – oavsett vad kollegan säger – som helt omfattar frågan om autonoma fordon och självkörande fordon. Är denna utredning att vara motsträvig? 1 200 sidor. Redan 2015 tillsattes utredningen. Nu har vi fått den, och den har gått ut på remiss. Men det räcker inte. Nu vill Åkesson skynda på.

Tycker Åkesson att det arbete vi har lagt på nollvisionen är inget värt – bara för att få igenom ett tillkännagivande? Nästa måndag kommer ministrar från EU-länderna hit för att titta på det arbete som har gjorts. Är det inget värt?

Vi anses ligga så mycket efter, men vilket land har lagstiftning på plats?

Anf. 45 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Det vi efterfrågar, Jasenko Omanovic, är att gå från ord till handling. Det är inte bara Bjelfvenstam som på regeringens uppdrag har utrett frågan. Han har levererat en mycket gedigen utredning. Väg- och transportforskningsinstitutet har benat i och brottats med frågan mycket länge. Svensk fordonsindustri, Scania, Volvo, Volvo Personvagnar, i kluster med forskare, är djupt involverade. Konkreta försök pågår, platoonkörningar har pågått inom EU-projekt, och det är jättebra att det genomförs ett high-level meeting i Göteborg nästa vecka.

Men det vi efterfrågar är lite action. Jag vet inte, fru talman, om det finns ett internt motstånd i samarbetsregeringen mot att effektivisera fordonstransporter på landsväg som möjligtvis hämmar regeringen från att agera rationellt och raskt.

Då kan Jasenko känna stödet från en riksdagsmajoritet. Han har stöd i ryggen från mig och andra som vill driva på för att Sverige även fortsättningsvis ska kunna värna vår framgångsrika fordonsindustri. Nyckeln till det ligger i detta.

Nu vill jag höra Jasenkos synpunkter på enskilda vägar. Jag blir förvånad när en ledamot från Västernorrland, som hyser tung industri som SCA med mera, uttrycker sin förvåning över allianspartiernas engagemang för det finmaskiga skogsvägnätet.

Hemma i Småland brukar vi säga att det luktar pengar när det luktar från massaindustrin. Jag tror att man säger något liknande i Västernorrland. En stor del av det välstånd vi har i vårt land kommer ur basnäringarna. Och de är helt beroende av en fungerande transportapparat.

Jag är förvånad, Jasenko.

Anf. 46 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag är inte troende. Men Gud bevara mig den stunden och den dagen vi får fatta beslut här i kammaren baserat på VTI:s utredning, som är en liten utredning. Den här utredningen, som jag nu visar för kammarens ledamöter, är genomgripande. Det här är att ta ansvar. Det här är att göra jobbet ordentligt och inte hafsa igenom. Det är vad jag vill säga om utredningen.

När det gäller det andra tar jag jättegärna den bollen från Åkesson. Han och Centern har röstat nej till 200 miljoner mer till underhåll av vägar på landsbygden. Han har dessutom röstat för införande av BK4 i hela landet.

Jag brukar i den här kammaren kalla SCA för skogsindustrins FC Barcelona, och det är hög klass. BK4 innebär, för skogsindustrin i Västernorrland och för SCA, att vi måste investera i att förstärka Högakustenbron, vilket industrin har noll intresse av. Skogsindustrin i Västernorrland har noll intresse av den. Det är till exempel sågverket i Bollstabruk som man måste komma till. Och det finns inte en enda väg att göra det på med BK4.

I denna kammare röstar Åkesson dock för att alla vägar ska ha BK4. Det innebär att tre fyra broar på E4:an i Västernorrland måste förstärkas, för att man ska kunna köra på dem med 74 ton. Det hjälper inte den skogsindustri av världsklass som vi har i Västernorrland.

Det är beklagligt att Alliansen har röstat igenom detta.

(Applåder)

Anf. 47 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Det finns skäl att upplysa Jasenko om att vi inte har röstat än. Men det kommer att bli på det sättet.

SCA, liksom skogsindustrin i Sydsverige, behöver ett system av vägar. Just nu har vi fem nystan av vägar utpekade. Det är bra, men det räcker inte. Det innebär också att åkarna inte kommer att investera i fordon eftersom andrahandsvärdet på det fordon som man köper för ett kontrakt om att transportera åt SCA inte har något värde utanför det nystan där BK4 existerar och är tillåtet. Det är problematiken.

Fru talman! För att få fart på detta har vi sagt att man borde driva på Trafikverket. Det är möjligt att Högakustenbron inte är det första som ska prioriteras. Men en rad andra broar behöver förstärkas, även ute i det finmaskiga vägnätet.

Fru talman! Chefen för Väg- och trafikforskningsinstitutet och utredaren av den rejäla utredning som Jasenko lutar sig mot är en och samma person: Jonas Bjelfvenstam. Han är inte känd för att hafsa, vare sig under sin tid som generaldirektör för VTI eller som utredare. Jag har mycket stort förtroende för Jonas Bjelfvenstam och utredningen.

Vi har inte efterfrågat lagstiftning. Vi har efterfrågat en strategi som tar hand om de goda intentioner som finns i utredningen, i tidigare utredningar gjorda av VTI och i forskningsresultat från svensk fordonsindustri under en lång följd av år.

Det behövs mer action i regeringen.

(forts.)

## Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.54 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

## Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

Anf. 48 NINA LUNDSTRÖM (L):

Fru talman! Jag vill börja med att uppmärksamma att det är veterandagen i dag. Tankarna går naturligtvis till veteranerna och deras familjer.

Fru talman! Nu går jag över till betänkandet. Jag står bakom alla Liberalernas förslag, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation nr 11.

Väg- och trafikfrågorna spelar en stor roll i framtidens samhälle, och de bidrar till mobilitet. Frågan har fått ökad aktualitet med anledning av problemen med järnvägen under den senaste tiden och det kaos som många har upplevt. Det visar att vi måste ha en mångfald av lösningar för att folk ska kunna ta sig fram när delar av transportsystemet inte fungerar.

Trafiken på våra vägar fyller många funktioner, men den har naturligtvis också utmaningar sett till miljö- och klimatfrågan.

Självkörande fordon kommer att påverka utvecklingen. Det ger smarta lösningar för mobilitet utan att man ens behöver äga en bil. Transporter kommer att vara flexibla och on demand.

Framtiden är fylld med spännande möjligheter. Men riksdagen behöver göra mer om denna vision ska bli möjlig. Det har hänt för lite inom detta område. Kan det månne vara så att det finns lite ointresse för möjligheterna med autonoma fordon?

Det finns andra strategier som har tagits fram inom andra transportområden. Det förslag som utskottsmajoriteten lägger fram angående tillkännagivandet handlar om att riksdagen tillkännager för regeringen att den skyndsamt ska utarbeta en strategi för självkörande fordon. Det tycker vi från Liberalerna vore mycket viktigt.

Utskottet anser att arbetet med att införa denna angelägna transportlösning kommer att kunna underlättas och påskyndas genom en utvecklad strategi. Här har Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet reserverat sig. Varför är dessa partier så negativa?

Man skriver följande i sin reservation: ”Vi vill framhålla att frågan om autonoma eller självkörande fordon under de senaste åren har behandlats grundligt i ett antal sammanhang. Exempelvis har Transportstyrelsen, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ingående belyst olika aspekter kopplade till införandet av denna nya transportlösning.”

Vidare skriver partierna i sin reservation: ”Av redovisningen ovan framgår att frågan om självkörande fordon är väl uppmärksammat och att angelägna initiativ vidtagits på området. Mot denna bakgrund bör riksdagen enligt vår mening avslå samtliga här behandlade motionsförslag.”

Det är här som man kan känna att det inte finns tillräckligt mycket engagemang. Vi från utskottsmajoriteten trycker på att man borde ta fram en strategi.

Utredare har också pekat på de långsiktiga samhällsnyttorna med självkörande fordon. De påverkas inte i första hand av teknologiska framsteg utan i huvudsak av den funktion som de självkörande fordonen får i samhället, det vill säga vilka effekter de får på trafiksystemet och samhällsplanneringen i stort.

Det är därför viktigt att tidigt uppskatta möjliga framtidsscenarier för självkörande fordon; det anser exempelvis VTI. Utifrån dessa scenarier

kan man sedan föra en diskussion kring hur regler och styrmedel bör användas för att största möjliga samhällsnytta ska kunna uppnås.

Att utforma en strategi innebär att formulera en färdplan för autonoma fordon. En strategi är en plan, ett upplägg, en metodik eller ett tillvägagångssätt. Detta säger Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet nej till.

Det här är viktigt för att kunna skapa instrument för att nå visionen om mobilitet. Det handlar om självkörande, klimatsmarta och miljösmarta fordon som kommer på anrop och som också kan bidra till samhällsutvecklingen i vidare mening. Det här om något vore en viktig reform. Man borde se till att underlätta för införandet av autonoma fordon. Möjligheter öppnas och mobiliteten ökar. Det vore en viktig reform att införa. För detta behövs en strategi.

Fru talman! Jag vill också säga några ord om de tunga fordonen, som också är en del av mobilitetsfrågorna och transportsystemet i Sverige.

Regeringens ursprungliga förslag innebar att vägnätet skulle vara begränsat. Det blev mer som ett nystan än ett stort vägnät. Det hade att göra med bärigheten. Man ansåg också att det fanns en överflyttningsrisk till andra transportslag. Vi från vår sida tyckte inte att det var rimligt.

Vi menar i stället att det är bärigheten som ska avgöra om 74-tonslastbilarna ska kunna rulla på vägarna. Det är ett mer klimatsmart sätt att kunna frakta mycket last på en gång. Det vill vi från Liberalerna framhålla i vår reservation.

För näringslivets del är sammanhängande stråk av central betydelse. Ett alltför avgränsat vägnät tvingar transportörerna att göra omlastningar, vilket hämmar intermodaliteten i transportsystemet. Användningsmöjligheterna för dessa fordon begränsas, vilket inte underlättar för transportörerna att investera i nya och tyngre lastbilar. De positiva miljöeffekterna med att utnyttja tyngre fordon som kan lasta mer begränsas, och det tycker vi är beklagligt.

Fru talman! Jag vill också säga några ord om de övergivna fordonen.

Det finns problem när det gäller bortforsling av övergivna fordon på kommunal mark. Det är ett problem som kommunerna har att hantera. Men verktygslådan är tom på åtgärder, och det kan se förfärligt ut. Dagens bestämmelser gör arbetet onödigt svårt för kommunerna, vilket leder till att det i många fall tar mycket lång tid att avlägsna fordonsvrak.

Vi från Liberalerna anser att regelverket behöver ändras så att kommunerna lättare kan agera mot bilar som har övergetts eller i vissa fall förstörts, vilket kan ske i samband med brottslighet eller försäkringsbedrägerier. Det här är en viktig möjlighet som kommunerna borde ges.

Fru talman! Tidigare i debatten nämndes frågan om enskilda vägar. Även jag vill ta upp den frågan, som berör väldigt stora delar av Sverige. Av det svenska vägnätet utgörs 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast 10 000 mil är statliga och 4 100 mil är kommunala. De fyller en stor och viktig funktion i transportsystemet.

De som är ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av de 43 000 mil är det 7 700 mil som beviljas statsbidrag för att vägarna ska tillgodose behoven och hålla hög transportkvalitet.

En väl fungerande infrastruktur utgör en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Det måste vi ha med oss i debatten om transportsystemet. De enskilda vägarna är en viktig del i detta eftersom de gör det möjligt för ca 1 miljon människor att varje dag ta sig till och från hem och arbete. Därför måste frågan lyftas.

De enskilda vägarna underlättar också tillgången till friluftsliv för allmänheten liksom besöksnäringens förutsättningar i landet utöver det viktiga för näringarna. De utgör även en viktig del för transportnäringen som i många fall är beroende av enskilda vägar. Detta finmaskiga vägnät måste vara hållbart och ha en bra standard för bärighet och belastning.

Fru talman! Dagens debatt tydliggör att det finns olika prioriteringar i riksdagen. För en del är vägtrafiken alltid ett problem även i områden där alternativa transportmöjligheter saknas.

För Liberalerna är vägtrafiken en del av lösningen. Autonoma, klimatsmarta och fossilfria fordon kommer att skapa möjligheter. Elektrifierade vägar kommer att kunna bidra till klimatsmarta godstransporter. Det ger mer frihet, mer valfrihet och mer och fler klimatsmarta transporter. Mobilitet är nämligen någonting som är bra.

(Applåder)

Anf. 49 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag ska inte förlänga debatten så mycket. Men jag måste ändå läsa upp det som Nina Lundström ställer sig bakom i yrkande 12 i motion 3894: "Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för självkörande fordon under innevarande mandatperiod och tillkännager det för regeringen."

Hade det varit ungefär som Nina Lundström beskriver i sitt anförande med ordet skyndsamt, då tror jag inte att det hade varit något problem för oss att vara överens i den frågan. Hade man sagt att vi nu skyndsamt ska ta fram detta för att industrin är på – och det har gjorts en utredning och i augusti kommer remissinstanserna att återkomma med sina svar – då hade vi sagt att vi respekterar den ordning som vi har i kammaren. Remissinstanserna får säga sitt, och sedan får regeringen komma med sitt förslag. Någon gång under oktober, november eller december, alltså nästa mandatperiod, kan man göra detta. Vi hade kanske nu kunnat vara överens om detta i kammaren. Men det handlar inte om det som Nina Lundström tar upp i sitt anförande, det vill säga att detta ska ske skyndsamt, utan det handlar om att detta ska ske under innevarande period. Det är det som är problemet, Nina Lundström.

Anf. 50 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Fru talman! Då vill jag läsa högt ur det betänkande som vi behandlar här i dag. På s. 10 under rubriken Självkörande fordon står det i beslutspunkten i rutan: "Riksdagen tillkännager för regeringen att den skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon..."

På s. 14 i betänkandet avslutas utskottets ställningstagande med följande formulering: "Utskottet anser därför att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den skyndsamt bör ta fram en strategi för självkörande fordon."

Det är här som det blir mycket konstigt. I betänkandet står nämligen exakt vad utskottsmajoriteten vill.



Jag tror att det vore bra att kraftsamla kring en strategi. Jag vet att regeringen tidigare i andra sammanhang vad gäller andra strategier ofta har framhållit att strategin i sig är viktig. Det tycker jag också. Jag tycker att strategier är viktiga. Sedan är frågan vilket innehåll man fyller dem med. Men strategier är viktiga.

Jag räknade också upp vad jag anser att en strategi är. Därför har jag blivit så förvånad i debatten över att höra inte minst Jasenko Omanovic egentligen argumentera emot en strategi. Varför gör han det? Vi kommer att behöva en strategi. Det finns väldigt mycket utredningsarbete som redan har genomförts. Det finns också med i er reservation. Därför menar jag att nästa steg borde vara att ta fram en konkret strategi. Alla som har tittat på frågan framhåller också att man måste ha en metodik för att kunna få alla pusselbitar på plats. Det är här som jag blir mycket förvånad över att det i debatten har framgått att det är så negativt från regeringspartiernas sida. Då inställer sig frågan: Varför?

Anf. 51 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag vet inte om jag ska läsa en gång till från Alliansens motion, som Sverigedemokraterna yrkade bifall till, nämligen att regeringen bör ta fram en strategi för självkörande fordon under innevarande mandatperiod. Man följer inte den ordning som vi har i riksdagen. Är inte detta den motion som ni i Alliansen har skrivit tillsammans? Det var det ni yrkade på när vi satt runt bordet i utskottet. Därför känner jag att detta inte är rätt.

Fru talman! Nina Lundström vill se BK4 över hela landet och att man alltså ska kunna köra 74-tons fordon över hela landet.

Nina Lundström säger att ni vill tillföra större resurser till enskilda vägar och kunna använda enskilda vägar i större omfattning. Men när jag tittar i Liberalernas budget finns det inga ytterligare pengar för underhåll. Som jag beskrev i replikskiftet med Anders Åkesson är det faktiskt så att när man vidtar åtgärder i hela landet är det Europavägar och broar som innebär de största kostnaderna. Därmed tas alla pengar från möjligheten att investera i det sista stråket ute i landet.

Anf. 52 NINA LUNDSTRÖM (L) replik:

Fru talman! Jag konstaterar bara att betänkandet är behandlat i utskottet. Det har funnits alla möjligheter för Jasenko Omanovic att ta ställning till texterna i betänkandet. Och i betänkandet står det skyndsamt.

Sedan tycker jag att det är fullt rimligt att man denna mandatperiod åtminstone får en strategi på plats med mål och metoder. Men betänkandet är den text som regeringspartierna har haft att ta ställning till. Det hade varit mycket bra om ni hade anslutit er till detta.

Även när det gäller bärighetsfrågorna kan jag notera att det blir mycket konstigt. Det har tagit lång tid, och sedan har det införts en rad begränsningar för att vägnätet ska kunna användas.

Det som vi från Liberalerna säger är att det på vägar där det finns bärighet ska vara möjligt att öppna upp för detta i stället för att bara ha några få nystan, eftersom det påverkar så mycket negativt i andra ändan.

När regeringspartierna tog beslutet noterade jag att det inte var bärigheten som var det viktiga, utan det var också andra faktorer som påverkade.

Jag tror att det är mycket viktigt att också titta på hur Finland har gjort när det gäller hur man har öppnat upp vägarna och gjort förstärkningsarbete och när det gäller skyltningsfrågor, digitaliseringens möjligheter med mera. Man kan lära också av andra länder som har gått före.

Jag tror att det är viktigt för de svenska näringarna att man får långsiktigt hållbara regelverk som är tydliga och transparenta och att man vet varför och när man öppnar upp vägnätet. Men det är bärigheten som borde vara avgörande och inte andra skäl som regeringspartierna har framfört.

Fru talman! Det finns väldigt mycket mer att säga om väg- och trafikfrågorna. Men det viktiga för oss från Liberalerna är att alltid framhålla att regelverket ska vara tydligt och transparent, oavsett om det handlar om autonoma fordon eller andra typer av transporter. Vi från vår sida tror på mobiliteten. Den är helt avgörande för att Sverige ska få tillväxt och att hela landet ska kunna leva.

Anf. 53 ROBERT HALEF (KD):

Fru talman! En nationell strategi för självstyrande fordon är nödvändig för att stimulera utvecklingen på området.

I flera städer i Europa rullar förarlösa minibussar på vissa allmänna vägar. Dessa bussar kör en bestämd sträcka med fasta hållplatser och tidtabeller, och projekten har pågått med framgång. Detta visar att förarlösa bussar fungerar i vanlig stadsmiljö och är miljövänligare transportmedel.

Med självkörande bilar kommer samåkningen att öka, och därmed blir det färre bilar och mindre koldioxidutsläpp.

Självstyrande fordon skulle också kunna underlätta arbetspendling och samåkning för dem som är beroende av bilen. Då fordonet styr sig självt kommer man även att kunna arbeta samtidigt som man åker bil, och fler kommer nog att välja denna typ av resmönster.

Fru talman! Det pågår även en del tester inom godstransporter med självkörande fordon, och detta kommer på sikt att bidra till mer effektiva och miljövänliga godstransporter. Inom en snar framtid skulle fler godstransporter då kunna automatiseras mellan olika knutpunkter i transportkedjan. Precis som när det gäller elfordon har Sverige alla möjligheter att vara ett föregångsland för självstyrande fordon. Vi har bil- och lastbilstillverkare i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan i dag kör självstyrande fordon på våra vägar på försök, och dessa försök behöver utökas.

Fru talman! Frågan om autonoma eller självkörande fordon i trafiken har under senare år behandlats i en rad utredningar av olika myndigheter. Vi vill uppmärksamma några av de slutsatser som Utredningen om självkörande fordon på väg lade fram i mars 2018 i sitt slutbetänkande *Vägen till självkörande fordon*. Utredningen pekar på behovet av en del ändringar i det juridiska regelverket för att underlätta en marknadsintroduktion av automatiserade fordon.

Det handlar bland annat om att anpassa reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kameraövervakningslagen för automatiserad körning. Vidare föreslår utredningen fortsatta analyser och att man uppmuntrar de försök och demonstrationsprojekt som behövs för att underlätta för självkörande fordon i trafiken. Utredningen pekar också på att det kommer att bli nödvändigt med en ökad grad av samverkan mellan inblandade aktörer för att ta fram koncept för helhetslösningar för godstransporter och

persontrafik i städer och på landsbygden som kan bidra till viktiga transport- och samhällsmål.

Kristdemokraterna ser stora vinster och kostnadseffektivitet i gods-transporter med självkörande fordon. Fler godstransporter skulle kunna automatiseras, och det kommer att bidra till effektivare och miljövänligare transporter samt till ökad tillväxt och lönsamhet för transportnäringen. Den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg visar att Sverige ligger i framkant av teknikutvecklingen. Vi välkomnar också projektet Drive Me, där ett hundratal familjer kommer att få möjlighet att i vardagslivet testa och använda självkörande bilar.

Utmaningarna är många på vägen mot självkörande fordon, och därför efterlyser Kristdemokraterna en strategi för självkörande fordon. En majoritet i utskottet anser att riksdagen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att den skyndsamt bör ta fram en strategi för självkörande fordon.

Fru talman! Regeringens ursprungliga förslag om vilket vägnät som ska upplåtas för den nya bärighetsklassen BK4 innebär i praktiken att 74-tonslastbilar endast skulle få köras på 8 procent av det svenska vägnätet. Under förra veckan informerade Trafikverket utskottet om att ambitionen är att 12 procent av vägnätet inom en snar framtid ska kunna upplåtas för transporter med 74-tonslastbilar. Målet är att större delen av vägnätet ska tillgängliggöras för tyngre lastbilar där det finns samhällsnytta. Detta välkomnar vi naturligtvis från Kristdemokraterna.

För att möjliggöra detta kommer dock en del investeringar att krävas, och främst broar behöver förstärkas. Kristdemokraterna anser att Trafikverket skyndsamt bör göra nödvändiga investeringar i vägar och broar för att möjliggöra 74-tonslastbilar som godstransporter.

Fru talman! Det är viktigt att inte begränsa tunga transporter endast till en viss del av vägnätet. Bärigheten ska vara avgörande för om 74-tonslastbilar ska tillåtas eller inte. För näringslivets del är det av central betydelse om sammanhängande stråk kan upplåtas eftersom ett alltför avgränsat vägnät tvingar transportörerna att göra omlastningar, vilket minskar möjligheten till effektivare transporter. Om man begränsar användningsmöjligheterna för dessa fordon kommer transportörerna inte att våga investera i nya tyngre lastbilar.

Självklart är det bra om järnväg och sjöfart används i större utsträckning för godstransporter om det är möjligt. Sverige är ett exportberoende land med långa avstånd, och de svenska basnäringarna behöver alla trafikslag. Kristdemokraterna vill understryka att överflyttningen mellan olika trafikslag sker i flera riktningar, och ofta är goda vägförbindelser en förutsättning för att gods ska kunna lastas om till sjöfart och järnväg.

Vi vill också peka på de positiva miljöeffekterna med att utnyttja tyngre fordon som kan lasta mer. Lastbilar på 74 ton reducerar utsläppen per ton transporterat gods eftersom mer gods kan transporteras per körning. Det bidrar till färre lastbilar på vägarna, minskad miljöförstöring och minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn, vilket är nödvändigt för att vi ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Fru talman! Kristdemokraterna vill även tillåta längre fordonståg i det svenska vägnätet, för effektivare transporter. Vi noterar de ändringar i trafikförordningen som regeringen har gjort för en generösare dispensgivning för fordonsekipage på upp till 30 meter, och vi ser positivt på det arbete

som görs för att tillåta denna typ av fordonsekipage på vägnätet. Kristdemokraterna ser fram emot att fordonståg på 30 meter generellt tillåts inom en snar framtid, för effektivare transporter.

Fru talman! Enskilda vägar utgör 43 000 mil av det svenska vägnätet, medan endast cirka 10 000 mil är statliga och 4 100 mil kommunala. De som är ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa 43 000 mil är det 7 700 mil som beviljas statsbidrag för att vägarna ska tillgodose behoven och hålla hög transportkvalitet.

En väl fungerande infrastruktur utgör en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Den gemensamma uppfattningen inom Alliansen är att de enskilda vägarna är en viktig del i detta eftersom de gör det möjligt för ca 1 miljon människor att varje dag ta sig till och från hem och arbete. De enskilda vägarna underlättar också tillgången till friluftsliv för allmänheten, liksom besöksnäringens förutsättningar i landet. De utgör även en viktig tillgång för transportnäringen, som i många fall är beroende av enskilda vägar. Därför är det nödvändigt att staten tar ett större ansvar för underhåll av enskilda vägar för ökad säkerhet, hållbarhet och en bra standard.

Fru talman! Jag yrkar bifall till Kristdemokraternas reservation nr 3 samt till den alliansgemensamma reservationen nr 11.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

## § 7 Sjöfartsfrågor

Trafikuskottets betänkande 2017/18:TU16  
Sjöfartsfrågor (prop. 2017/18:166)  
föredrogs.

Anf. 54 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! I dag är det veterandagen, och vi hedrar alla militära och civila veteraner som har deltagit i svenska internationella insatser för fred och säkerhet.

I dag debatterar vi också trafikuskottets betänkande *Sjöfartsfrågor*, som omfattar regeringens proposition *Reviderade regler för fartyg i inlandsjöfart* samt ett femtiotal motioner från allmänna motionstiden. Det är även den sista gången för mandatperioden som utskottet i sin nuvarande sammansättning debatterar sjöfartsfrågorna. Därför passar det bra att göra en utvärdering av vad som har hänt inom området de senaste fyra åren.

Jag är glad att alla partier har en positiv inställning till sjöfarten och dess betydelse för Sveriges utveckling. 85 procent av Sveriges utrikeshandel transporteras sjövägen. Sjöfarten är inte bara ett transportslag, utan den är en näring – som sysselsätter många. Det sägs att det på varje jobb på sjön går fyra jobb på land, inom den maritima utrustningsindustrin och inom serviceområdena med koppling till sjöfarten.

Vi har varit eniga om ambitionen att en större del av våra transporter ska gå till sjöss. En av de saker som dock har skilt oss åt i utskottet är våra

olika möjligheter att direkt påverka regeringen; vi som representerar oppositionen har av förklarliga skäl inte haft svängdörrar in i Näringsdepartementet. Vi har därför använt oss av tillkännagivandeinstrumentet för att tvinga regeringen att gå utskottet till mötes, till exempel i frågan om verkningfulla sanktioner mot dem som bryter mot svaveldirektivet. Tyvärr har regeringen varit mycket senfärdig, och sanktionssystemet är fortfarande under beredning.

Frågan om riskerna för bristande efterlevnad samt konkurrens- och överflyttningseffekter kommer att återaktualiseras när det globala taket på 0,5 procent träder i kraft 2020, eller ännu tidigare om priset på fartygsbränsle höjs.

Det finns också andra frågor som har varit alldeles för länge under beredning i Regeringskansliet. I december 2015 gav regeringen i uppdrag till Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd att utreda vad som krävs för att möjliggöra en enklare och mindre kostsam fartygsregistrering. Uppdraget, som redovisades i slutet av 2016, förordade en myndighetsgemensam webbaserad inflaggningsportal.

Ett och ett halvt år har gått, och förslaget bereds fortfarande inom Regeringskansliet. Vi i Alliansen anser att förutom en förenklad inflaggningsprocedur borde alla myndighetskontakter bli enklare, bland annat genom införande av en så kallad one-stop-shop.

Det är fortfarande ett stort problem för rederier att inte kunna få förhandsbesked om huruvida de är berättigade till sjöfartsstöd. Detta leder till osäkerhet, och i många fall avstår man från att registrera fartyg i Sverige.

Vi har inte råd att mista fartyg vars ägare funderar på att flagga svenskt. Faktum är att sedan statistiken började samlas in för 50 år sedan har det aldrig funnits så få svenskregistrerade större lastfartyg och passagerarfartyg. Bara under förra året minskade handelsflottan med 2 procent.

En annan sak som skiljer regeringspartierna och oppositionen åt är tillgången till information från Regeringskansliet. Vi vet inte när den nya nationella infrastrukturplanen ska komma; kanske kan någon av kollegorna från S eller MP bringa klarhet under debatten?

Och när denna infrastrukturplan presenteras, kommer den då att innehålla välbehövliga satsningar som underlättar transporter till och från hamnarna? För att vattenvägarna ska kunna utnyttjas effektivt måste tåg och lastbil kunna nå fram.

Jag ska ge två exempel från Skåne. Det första gäller järnvägsfärjorna i Trelleborg. De hotas av nedläggning, dels på grund av minskade volymer, dels på grund av brister i infrastrukturen. Det andra exemplet gäller trafiksituationen vid infarten till Ystad hamn. Den är kaotisk, och ofta bildas mycket långa köer.

Jag hoppas också att den nationella planen innehåller satsningar som säkerställer tillräckligt djup i hamnarna i Göteborg och Luleå.

Fru talman! För två veckor sedan hade trafikutskottet besök av Sjöfartsverket, Svensk Sjöfart och Rise, angående farledsavgifterna. Farledsavgifterna har länge varit ett bekymmer för sjöfarten, och detta är inte bara branschens uppfattning. Faktum är att Trafikverket, Sjöfartsverket och Trafikanalys medger att avgiftsmodellen innebär försämrad konkurrenskraft för sjöfarten som trafikslag. Frågan måste lösas på regeringsnivå.

Sjöfartsverket har höga kostnader och dessutom en pensionsskuld, vilket innebär att Sjöfartsverket måste öka sina intäkter. För att göra detta

behöver man höja avgifterna för handelssjöfarten. Detta är alltså samma handelssjöfart som det finns en fullständig politisk enighet om att vi ska nyttja bättre.

Det blir en ond cirkel. Höjningarna av farleds- och lotsavgifterna minskar sjöfartens attraktivitet som trafikslag och går tvärtemot regeringens intention om att gods ska flyttas från land till vatten. Vad tänker regeringen göra åt det?

Goda exempel finns på nära håll. Finland har halverat sina farledsavgifter, och flertalet av Europas länder har inga farledsavgifter alls.

Lotsavgifterna är också ett problem, särskilt med tanke på den utvecklade navigationstekniken.

Både farledsavgifterna och lotsavgifterna är ett hinder för pråmtrafiken, som gör tappra försök att etablera sig i Sverige. Pråmfartygen går inlåsta på sina inre vattenvägar, i slingor mellan hamnar, enklare kajlägen, industrier med mera. Trafiken är ett direkt alternativ till lastbilen. Varför ska då pråmtrafiken per automatik ingå i Sjöfartsverkets farledsavgiftssystem?

Pråmfartygen är högteknologiska. De har mycket god manöverförmåga, och befälhavarna kan sina vatten. De är uppkopplade och kan få stöd från land om det behövs. Det kan bli ett ypperligt tillfälle för Sjöfartsverket att starta projekt för landbaserad distanslotsning.

Fru talman! Vi står naturligtvis bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservationerna 2 och 3.

Anf. 55 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar vi bifall endast till reservationerna 4 och 10.

Jag måste säga att den tidigare talaren, Boriana, var mycket klar och tydlig i sitt anförande. Jag håller med om det mesta av det som Boriana sa.

Vi måste ge sjöfarten möjligheter att frakta mycket mer gods än vad som görs i dag. Sjöfarten har kapacitet att frakta mycket mer gods än vad man gör i dag, och hamnarna har möjlighet att ta hand om detta.

Med tanke på hur mycket kust som finns omkring Sverige borde sjöfarten vara det självklara alternativet för att frakta gods, inte minst med tanke på hur trångt det är på vägar och järnvägar. Historiskt har folk valt att bosätta sig vid vatten, just för att det har varit lätt att frakta. Väldigt många bor också vid kusten.

Men den som bedriver sjöfart vet också att man tyngs av enorma kostnader. Vi kan till exempel titta på SECA-direktivet: Helt plötsligt tvingades man att sänka svavelhalten till 0,1 procent, vilket skapade enorma kostnader för sjöfarten. Nu hade sjöfarten tur, eftersom oljepriserna sjönk precis vid införandet av SECA-direktivet.

Man fick installera skrubbrar och hitta på nya bränslen, till exempel metanol och LNG. Detta har ju inte varit helt förödande för svensk sjöfart; man har ju också lyckats att exportera teknik.

Glädjande är att IMO inför tuffare miljöregler över hela världen, inte bara för oss uppe i norr. Vi anser naturligtvis att hela EU bör omfattas av SECA-direktivet.

Fru talman! Det finns naturligtvis andra utgifter som också tynger sjöfarten, bland annat farledsavgifter, hamnavgifter och lotsavgifter.

Under 2014–2015 instiftade man något som kallas för inre vattenvägar, som hade varit ypperligt att bedriva pråmtrafik på från Göteborg till Vänern och från Mälaren till Södertälje sluss. Den här trafiken hade kunnat utnyttjas mycket mer, men det har knappt hänt någonting över huvud taget på grund av alla avgifter. Här kan vi faktiskt hjälpa sjöfarten genom att ta bort farledsavgifterna, åtminstone ett litet tag för att få igång pråmtrafiken och se hur den fungerar. Pråmtrafiken kan ju användas till så himla mycket. Man skulle kunna nyttja pråmtrafiken till att frakta byggmaterial. Man skulle kunna använda den i städerna, speciellt i Stockholm som omges av så mycket vatten, för att ta bort snömassor i stället för att frakta dessa genom hela städerna under vintern. Varför farledsbefriar man inte inre vattenvägar?

Fru talman! Det är inte bara kostnaderna som är ett hinder för sjöfarten. Infrastrukturen är också ett stort hinder. Slussarna i Trollhättan och Göta älv har ett sistadatum år 2030. Om man inte byter ut de här slussarna finns det stor risk att sjöfarten inte kan bedriva verksamhet över huvud taget från Göteborg upp till Vänern. Det är inte bara slussarna utan även jordskreds-säkringen som är viktig på Göta älv. Den är viktig inte bara för fartygen utan även för vattenförsörjningen hela vägen ned till Göteborg. Det är jätteviktigt att arbetet kommer igång med att byta ut dessa slussar.

Infrastrukturen är viktig även i andra hamnar och inte bara för inlands-trafiken. Man måste kunna ta sig till och från hamnar landvägen, både på väg och på järnväg, och kunna frakta vidare genom att de större hamnarna görs till hubbar så att de mindre hamnarna kan frakta sitt gods till de större hamnarna där det sedan skeppas ut till resten av världen. Detta gäller både godshamnar och passagerarhamnar. Jag tänker på Stockholms hamn, som har enorma mängder av kryssningsfartyg och behöver få i väg passagerare på ett lätt och behändigt sätt, eller till exempel Ystad hamn, som jag har diskuterat med ganska nyligen, där man har två-plus-ett-vägar för att ta sig från hamnen. Det uppstår enorma köer och ställer till problem för hela Ystad.

Kustsjöfarten behöver hjälp. Det hade varit mycket trevligt att se kust-skyttlar åka längs Sveriges kust och hämta upp gods i de olika hamnarna för att sluta i Trelleborg, Ystad eller Göteborg och sedan frakta godset vidare till kontinenten eller kanske till USA, Kina, Japan.

Problemet i dag är att farledsavgifterna är så enormt höga att fartyg passerar hamnar därför att de inte har råd att gå in där och hämta upp godset. Detta måste vi göra något åt, fru talman. Det är inte okej.

Boriana talade tidigare om Sjöfartsverket och dess nya avgiftsmodell. Det är inte rimligt att vissa redare kan få kostnadshöjningar med upp till 200 procent. Vi sverigedemokrater vill agera och se över möjligheten att göra Sjöfartsverket lite annorlunda. Vi vill göra Sjöfartsverket, som i dag är ett affärsverk, anslagsfinansierat.

Vi var tillsammans med försvarsutskottet på ett möte med marinen. Där ställde vi frågan ifall de var intresserade av att ta över en del av verksamheten. De var mycket intresserade av att ta över helikopterverksamheten och även Kustbevakningen. Jag ställde naturligtvis frågan till Sjöfartsverket hur de ser på detta, men de vill ju naturligtvis behålla sin verksamhet. Men vi måste göra någonting, och Sverigedemokraterna är beredda att se över möjligheten att omstrukturera Sjöfartsverket. Sverige och Finland är

de enda två länder som har farledsavgifter. Finland sänkte farledsavgiften när SECA-direktivet infördes, men det gjorde inte Sverige.

Jag ser tyvärr att min talartid börjar rinna ut, fru talman, så jag stannar här. Men det är viktigt att vi gör mer för sjöfarten.

I detta anförande instämde Per Klarberg (SD).

Anf. 56 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Nu var det sjöfartens tur. Det är ingen tvekan om att när svensk sjöfart fungerar som den ska – när hamnarna levererar, är öppna och fungerar som de ska – ser och hör vi inte mycket av den, men den är likväl utomordentligt viktig för hela Sverige, landets industri, utveckling och förmåga att konkurrera med andra länder och världsdelar.

En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra god export och import för vårt land men också från miljösynpunkt och för sjösäkerhet. Med en stark svenskflaggad handelsflotta kan Sverige även vara med och påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda.

Jag själv, Centerpartiet och Alliansen vill framhålla att människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet. I det sammanhanget kan vi konstatera att statlig tillsyn och godkännande, till exempel genom Transportstyrelsen, ibland är en förutsättning för att ett företag ska kunna starta och verka. I det avseendet utgör inte sjöfarten något undantag.

När taxor för statlig tillsyn och godkännande utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren av taxorna och systemet. Jag vill då framhålla att många i transportbranschen upplever att myndighetskontakterna är komplicerade och att de kan bli väldigt kostsamma. Här utgör inte sjöfarten något undantag. Den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen av svensk sjöfart.

Fru talman! Jag är alldeles säker på att Suzanne Svensson, som företräder Socialdemokraterna i debatten, liksom vi andra är väldigt engagerad i att kontakterna med Sjöfartsverket kommer att kunna ge oss besked om vad regeringen gör för att få ordning på det taxsystem som svensk sjöfart har fått att arbeta med och som riskerar att leda helt fel sett ur sjöfartens och Sveriges intressen.

Centerpartiet och Alliansen anser att det behöver införas en one-stop-shop för de myndighetskontakter som fordras. Det ska räcka med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, detta för att i så stor utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan som drabbat branschen. Detta bör vara en del i ett större paket där regeringen även ser över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt, allt i syfte att stärka svensk sjöfart och därmed svensk industri.

Den tidigare talaren, Jimmy Ståhl, tog upp exemplet med slussarna i Göta älv. Det är ett objekt som vi ledamöter i trafikutskottet har konfronterats med under mycket lång tid, och vi vet att projektering pågår för att byta ut dessa slussar. De senaste veckorna och månaderna har vi också gått i spänd förväntan på den nationella transportplan som regeringen just nu rimligen arbetar med. Det har hetat att den ska komma i slutet av april, i



nästa vecka och i närtid när vi har ställt frågor till infrastrukturminister Eneroth.

I den nationella transportplanen ingår rimligen slussarna i Göta älv som ett objekt. Om de inte gör det är det en katastrof för sjöfarten i Väneren och Göta älv samt för vattenförsörjningen i Göteborg, och det ökar jordskredsrisken i Götaälvsdalen.

Fru talman! Jag utgår från att Suzanne Svensson eller möjligen Karin Svensson Smith även på denna punkt kommer att ge utskottet och riksdagen besked. Ingår slussarna i Göta älv i den nationella transportplan som regeringen uppenbart grälar om just nu eftersom den inte kommer?

En ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land kan avlastas. Det ger i sin tur utrymme för den samlade godsvolymen att växa, och vi vet att den kommer att växa.

En stärkt konkurrenskraft hos sjöfarten bidrar även till att den svenska sjöfarten kan utvecklas, växa och fortsätta att vara innovativ. En omlastning av gods från exempelvis väg till sjö är även bra ur ett klimatperspektiv. Godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter. Det innebär också mindre belastning på redan hårt belastade landtransporter som järnväg och väg. Bränsleanvändningen, som tidigare nämnts i debatten, är exempelvis lägre för pråmfartyg än för motsvarande transport på landsväg.

Bättre villkor för svensk sjöfart spelar således en viktig roll för att nå mer hållbara transporter. Därför finns det skäl att framhålla att arbetet med att främja våra inre vattenvägar måste prioriteras för att kunna öka andelen hållbara transporter.

En viktig signal att skicka till dem som jobbar med transporter på våra mindre sjövägar är ett besked om slussprojekten i Göta älv. Det är kanske den viktigaste signalen just nu, som hela näringen går och väntar på. Varför dröjer regeringen?

Jag själv, Centerpartiet och Alliansen anser att regeringen mycket mer än i dag måste prioritera arbetet med att stärka inlandssjöfarten och motverka svenska särregler som både fördyrar och försvårar användandet av de inre vattenvägarna.

Jag står givetvis bakom de reservationer som Centerpartiet medverkat i, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation nr 1.

Anf. 57 NINA LUNDSTRÖM (L):

Fru talman! Jag står bakom Liberalernas alla förslag, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservationerna 3 och 9.

För att vi ska uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minska, inte minst inom transportsektorn. För att nå de ambitiösa målen för trafiksektorn krävs givetvis effektiva styrmedel men också andra åtgärder.

Sett ur energisynpunkt är på vatten bästa sätt att transportera stora godsflöden. Därnäst kommer järnväg, lastbil och flyg.

Fru talman! Svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft, och den har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export men också

utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en svenskflaggad handelsflotta kan Sverige även påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda.

Vi vill framhålla att människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet.

Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Vi har dels de viktiga godstransporterna, dels mängder av persontransporter. Liberalerna hoppas att sjöfarten ska bli ännu mer miljö- och klimatsmart i framtiden, och vi ser också fram emot en ökad elektrifiering.

En ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det skapas kapacitet för den samlade godsvolymen att kunna öka. En stärkt konkurrenskraft bidrar även till att den svenska sjöfarten kan fortsätta att utvecklas och växa, och vi hoppas att också sjöfarten kommer att ha en hög innovationstakt.

En omlastning av gods från exempelvis väg till sjö är bra även ur klimatsynpunkt. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten ett viktigt bidrag för att nå klimatmålen.

Bättre villkor för sjöfarten spelar således en viktig roll för att vi ska kunna uppnå mer hållbara transporter. Vi vill därför framhålla att arbetet med att främja våra vattenvägar måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter. Sammanfattningsvis anser vi att regeringen bör prioritera arbetet med att stärka inlandssjöfarten.

Fru talman! Ökad inlandssjöfart leder som sagt till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att kapacitet frigörs. Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats, men en prioritering av ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar måste göras, vilket tidigare talare varit inne på. Det gäller inte minst nya slussar i Trollhätte kanal, som är en grundförutsättning för en fungerande sjöfart där. Även vi känner stor oro för hur det kommer att se ut framöver. När kommer den skrivelse som ska berätta hur det blir med slussarna i Trollhätte kanal?

Det är absolut nödvändigt att planering, projektering och byggande genomförs i en sådan takt att den nya slussleden står färdig 2030 när de nuvarande slussarnas tekniska livslängd beräknas vara definitivt slut. Hur ska det annars kunna fungera?

Givetvis är det glädjande att man föreslår att arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal påbörjas under planperioden, men det är direkt oroväckande att hela projektet inte verkar rymmas inom samma planperiod. Förslaget innebär att slutligt genomförande och finansiering ligger efter 2029. Hur är det möjligt? Risker är då uppenbar att de nuvarande slussarna måste tas ur bruk innan den nya slussleden är färdig, med avbrott i sjöfarten som följd. Det är inte rimligt.

Fru talman! Vad gäller farledsavgifterna, som många talare varit inne på, är det viktigt att konstatera att bättre villkor för svensk sjöfart spelar stor roll för att utveckla mer hållbara transporter och att det även bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta att utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt.

Sjöfartsverket finansierar exempelvis vinterunderhållet av transportleder genom farledsavgifter.

Det är angeläget att det görs en översyn av finansieringen och hur farledsavgifterna ska utformas. Det finns också ett viktigt perspektiv vad gäller miljöomställningen. Hur ska dessa avgifter kunna bidra till att premiera miljö- och klimatsmarta åtgärder?

För inte så länge sedan hade jag en interpellationsdebatt med miljöministern och kunde då konstatera att det fanns ett intresse för en översyn. Det återstår att se om det kommer några svar från regeringspartierna i denna debatt om farledsavgifter kommer att ses över eller inte.

Fru talman! Det är viktigt att transportererna till och från hamnarna också är effektiva. Om sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behöver den en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska kunna nyttjas till fullo.

Liberalerna vill också framhålla att fyrstegsprincipen är en viktig fråga att beakta även när det gäller sjöfartens investeringar. Det är viktigt med god resurshushållning.

Fru talman! Östersjön är en angelägen fråga för många av oss i riksdagen. Östersjön är också känslig ur miljösynpunkt. Vi har kommit en bra bit på väg vad gäller utsläpp och spillvatten från sjöfarten, men det behöver vidtas fler åtgärder.

Östersjön betyder mycket för alla oss som bor och verkar kring detta hav. Vi bör från Sveriges sida samverka med övriga Östersjöländer för att ytterligare se över vilka krav gällande utsläpp som behöver införas.

Vi i Liberalerna hoppas att vi på sikt, inte minst genom EU-samarbetet, ska göra allt vi kan för att eliminera den internationella trafik med tjockolja som fortfarande finns och som släpper ifrån sig mycket partiklar. Ekonomiska styrmedel bör också övervägas när det gäller sjöfarten, men då för att gynna denna. Därför är exempelvis farledsavgifterna en viktig fråga.

Slutligen, fru talman, kan vattenvägarna ibland hamna i konflikt med att känslig miljö behöver skyddas. Det kan handla om att havsmiljö ska värnas eller gälla frågor som stranderosion och mycket annat som påverkar dem som bor lokalt. Därför bör det vara möjligt att vidta hänsynsåtgärder för dem som finns i de känsliga områdena.

Sjöfarten är viktig. Här behöver vi göra mycket mer från riksdagens sida för att beakta de framtidsmöjligheter som finns.

(Applåder)

Anf. 58 ROBERT HALEF (KD):

Fru talman! Svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige dessutom påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten.

Enligt Transportstyrelsen transporteras ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver detta transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfartssektorn och alla dess omgivningsföretag sysselsätter ungefär 100 000 personer.

Fru talman! Kristdemokraterna vill öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. De svenska vattenvägarna är underutnyttjade i dag och bör användas mer till godstransporter. Järnvägen pressas i dag av ett allt hårdare kapacitetstryck och räcker inte till. Järnvägen behöver underhållas mer, och nyinvesteringar i nya stambanor måste till för att klara av gods- och persontransporter via järnväg.

Jämfört med vägtransporter är transporter via sjöfart en miljövinst. Om mer gods ska gå sjövägen behöver bland annat de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dessa rustas upp.

I dag betalar sjöfarten för underhållet av sina transportleder genom farledsavgifter och för isbrytning. Kristdemokraterna delar branschens oro för detta. Man bör se över hur finansieringen av framför allt isbrytning men även farledsavgifter och lotsavgifter ska gå till för att främja konkurrensneutralitet för alla transportslag.

Fru talman! Den svenska sjöfarten agerar på en global marknad där internationella regler sätter spelreglerna för de svenska rederierna. Den snabba tekniska utvecklingen och ökad globalisering av ekonomi och handel har en betydande påverkan på sjöfarten som näring.

Att riksdagen tidigare beslutade om införandet av tonnageskatt har bidragit till att fler svenskregistrerade rederier nu går under svensk flagg. Förhoppningsvis kommer övergången till tonnageskatt, som infördes den 1 januari 2017 och som Kristdemokraterna varit pådrivande för, att bidra till att öka denna utveckling även framöver.

Fru talman! Utmaningarna för svensk sjöfart är stora. Framst handlar det om att näringsens kostnader måste minska. Svensk sjöfart ska ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter, avgifter och regellättnader. Detta är väsentligt för att behålla och utöka antalet svenskregistrerade fartyg i Sverige.

I dag kan rederier vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och myndighetskontakten är alltför ofta byråkratisk. Kristdemokraterna vill därför införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, där uppgifterna sedan slussas vidare till aktuella myndigheter. Detta skulle minska den tid som rederierna behöver lägga på administration.

Fru talman! Vi vill peka på att Östersjön är ett särskilt känsligt havsområde och utgör en viktig transportled för bland annat oljetransporter. Oljeutsläppen fortsätter att vålla problem i Östersjön, och det är mycket viktigt att skapa tydliga incitament för att undvika oljeutsläpp. Därför anser Kristdemokraterna att bötesbeloppen för utsläpp av olja i Östersjön bör höjas. Vidare bör en bestämmelse införas om att all olja som transporteras till havs ska märkas med DNA, så att det går att spåra från vilket fartyg ett oljeutsläpp skett, detta för att bötfälla de som bryter mot lagar och regler.

Fru talman! Kollektivtrafik på vatten kan avlasta kommuners och regioners trafikleder. Sjötrafik orsakar mindre koldioxidutsläpp och är ett miljövänligt och effektivt transportmedel som kan transportera många resenärer i storstäder. Vattenvägarna är i dag underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. För att möjliggöra detta är det viktigt att ha med båtpendling i planeringen av den framtida infrastrukturen, att tillgängliggöra kajer och att ha ett biljettsystem som inkluderar både offentliga och enskilda aktörers persontrafik på vatten.

Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket ska få i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

Fru talman! Kristdemokraterna anser att inlandssjöfarten för gods-transporter bör stimuleras och stärkas och de inre vattenvägarna prioriteras när det gäller godstransporter. Kapaciteten för inrikes godstransporter som går sjövägen behöver öka. Sjöfartsverket bör i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att tillgängliggöra och möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfart.

Vi vill framhålla att nya slussar måste byggas i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet för att Vänersjöfarten ska kunna fungera. De nuvarande slussarna, som en av de andra talarna var inne på, är utdömda till 2030. Likaså kommer satsningar att behövas även i andra farleder och slussar.

Fru talman! Sammanfattningsvis anser vi att regeringen bör prioritera arbetet med att stärka inlandssjöfarten och motverka svenska särregler som fördyrar eller försvårar transporter via vatten.

Fru talman! Med detta vill jag yrka bifall till Kristdemokraternas reservation 8 samt den alliansgemensamma reservationen 3.

(Applåder)

Anf. 59 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Fru talman! Detta är sista gången jag debatterar sjöfart här, och jag tänkte därför ägna mig åt en liten reflektion om hur man hanterade sjöfart när jag började i riksdagen 1998. Då företrädde Redareföreningen sjöfarten, och man kan inte riktigt påstå att den var en spjutspets i miljöarbetet. Vi hade en situation i trafikutskottet där varje transportindustri kom till oss och talade om vilka fel som fanns på de andra sätten att förflytta sig.

Här har en ganska stor förändring skett. Svensk Sjöfart är en modern organisation som inser att man kan vara en konstruktiv del i ett fossilfritt transportsystem där man kompletterar vägen och järnvägen. Denna utveckling kan man hälsa med glädje.

Varför är sjöfarten en konstruktiv del i ett system där man har mindre olja och klimatbelastning? Jo, det beror framför allt på den låga friktionen mellan fartygsskrov och vatten som gör att man kan förflytta väldigt stora mängder gods med lite energi om båten går i rimlig hastighet. Dessutom är luftmotståndet litet, vilket gör att sjöfarten är mycket klimatsmart.

Ytterligare motiv för att satsa på sjöfarten är tidsperspektivet. Vi har oerhört kort tid på oss att ställa om och använda mindre olja i systemet. Vattenvägen finns på plats. Den är billig i både investering och underhåll jämfört med alla vägbaserade transporter. Det är ingen hemlighet att vi i Miljöpartiet är förtjusta i järnväg, men det tar lite tid att bygga ut den. Då måste vi använda sjöfarten bättre. Den finns nu.

Man brukar ibland klaga och säga att Sverige ligger långt bort och att vi har en geografisk nackdel. Jag vill påstå att vi har stor fördel. Vi har en lång kust, längre än de flesta europeiska länder. Vi har 52 hamnar, som trots allt är väldigt välfungerande, och vi borde utnyttja dem mycket mer än vad vi gör i dag.

Vad behöver då göras för att sjöfarten ska kunna använda sin potential i det som så småningom ska bli en del av ett fossilfritt transportsystem? Jag tänkte hinna med åtta förslag på vad man kan göra för att sjöfarten ska kunna användas på ett bättre sätt.

Nummer ett är att vi måste ha rättvisa priser mellan de olika transportslagen. Det gör att jag tycker att allianspartierna har måttlig trovärdighet när de talar till sjöfartens lov men inte säger ett ljud om att det är rimligt att även vägtransporterna betalar för den förslitning som de ger upphov till inom infrastrukturen. Om man i likhet med er i Alliansen vill sänka skatterna kan man ju inte säga att alla avgifter också ska sänkas. Någon ska ju betala infrastrukturen. Det rimliga vore att man införde vägsplitageavgifter, kilometerskatt eller något motsvarande och skapade rättvisa mellan transportslagen. Med rättvisa priser skulle sjöfarten få en skjuts.

Det är också rimligt att införa bonus för den som lastar om. Det kan heta omlastningsstöd, eca-bonus eller eco-bonus. Italien har ett sådant notifierat system, och vi i Sverige kommer också att införa det. Det innebär att den som väljer sjöfarten i stället för vägen kan få en bonus för det. Det är ett väldigt bra system, som regeringen har fått med i sin budget. Detaljerna för hur det ska införas kommer snart.

Det är vidare rimligt att man behandlar de olika transportslagen lika. Sveriges Åkeriföretag betalar ju inte motorsporten i Sverige. Det skulle nog de flesta tycka var helt orimligt. Faktum är att handelssjöfarten i Sverige betalar en hel del av de kostnader som fritidssjöfarten ger upphov till. Det har de protesterat mot, och jag tycker att de borde protestera ännu högre. Det är inte rimligt att handelssjöfarten är med och betalar det som fritidsbåtägarna själva borde betala. Att Sjöfartsverket kan lägga ut sina avgifter på det viset och taxera ut handelssjöfarten är inte rättvist jämfört med hur det är inom vägtransporterna.

Vad gäller farledsavgifterna har vi i utskottet rätt enigt varit missnöjda med hur hanteringen har skett. Man skulle kunna göra mycket mer vad gäller farledsavgifterna och kanske införa något som motsvarar bonus–malus-systemet. Det behöver inte kosta staten en krona. Höj avgiften för dem som inte satsar på framtiden! Sedan kan man använda det för att göra det mer förmånligt för till exempel den färjetrafik mellan Helsingborg och Helsingör som har gjort stora investeringar för att använda el eller dem som har investerat i LNG. Det är högst rimligt att de har lägre farledsavgifter, vilket kan finansieras genom att andra har högre avgifter. Det är rimligt att kryssningsfartyg och oljetankrar betalar mer så att de framsynta redare som investerar i framtiden får lägre avgifter. Det måste löna sig att göra rätt.

Det behövs vidare ett antal investeringar. Några har tidigare nämnts här. Det gäller förstas Trollhätteslussarna, men Malmporten är också väldigt viktig för att kunna använda sjöfarten för de viktiga uppgifter som finns i ett så råvarutungt land som Sverige. Även Hjulstabron är viktig för att bättre kunna använda Mälaren för transporter.

Detta var fem ekonomiska styrmedel, men det finns också juridiska styrmedel, som högst väsentligt kan bidra, eller ändrade regelsystem.

Till att börja med har vi från utskottet påtalat att Sverige på papperet har implementerat det europeiska regelverket för inre vattenvägar. I praktiken har dock inte ett enda rederi blivit godkänt för att använda det. Varför har då inte fler sökt? Jo, det beror på att vi har så små områden som blivit godkända som mindre vattenvägar med de regler som i så fall finns för bemanning och annat. Hela stråk borde godkännas som mindre vattenvägar. Då skulle vi kunna använda Göta älv, Vänern och Mälaronrådet för att avlasta vägsystemet från exempelvis transport av sten, sand och grus.

Det skulle kunna åstadkomma mycket. Prämtrafik är modernt och effektivt.

Vi kan också slopa den obligatoriska lotsplikten. Det känns fruktansvärt gammaldags att vi har ett sådant regelsystem. Kan man använda moderna system för att styra flygplan så att de kommer upp och ned som de ska finns det ingen anledning till att någon ska gå ombord på båtar för att vara lots. Detta system borde ersättas med en säkerhetsmotiverad lots när så behövs. Alla ska inte behöva tvingas på detta gammaldags system.

Man kan vidare tänka sig att ställa krav på dem som ska angöra hamnarna så att de använder vägen, järnvägen och sjöfarten på ett ändamålsenligt sätt där varje transportslag används till vad det är bäst på. När vi i trafikutskottet var i Rotterdam blev i alla fall jag väldigt inspirerad av att de som skulle angöra den nya delen av Rotterdams hamn hade ett obligatoriskt krav på att minst hälften skulle gå vidare med prämtrafik eller järnväg för att man skulle få lov att angöra hamnen. Detta krav borde ställas på Norvik och flera andra hamnar för att vi ska använda väg, järnväg och sjöfart på ett sådant sätt att Sverige kan bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Anf. 60 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Tack, Karin, för reflektionen från 1998! Det var intressant och säkert korrekt. Men vi befinner oss här och nu, Karin Svensson Smith, företrädare för Miljöpartiet som är ett av två regeringspartier.

I dag har Vänsterpartiets ledare Jonas Sjöstedt meddelat att det blir stora tågsatsningar, bland annat på Ostkustbanan. Han säger det utifrån Vänsterpartiets insyn och påverkan på den nationella transportplanen. Detta står att läsa på Sveriges Radios P4 Gävleborgs webbplats.

Jag utgår, fru talman, från att Karin Svensson Smith har motsvarande insyn i den nationella transportplanen. Här och nu diskuterar vi sjöfart och inlandssjöfart. Några av oss har lyft exemplet Göta älv och behovet av renovering av slussarna för att över huvud taget kunna skapa de stråk av inlandssjöfart som Karin Svensson Smith tog upp som ett av åtta exempel för att få fart på den. Karin Svensson Smith nämnde själv Malmporten.

Min fråga till dig, Karin Svensson Smith, blir därför: Ingår slussarna i Göta älv respektive Malmporten i den nationella transportplan som regeringen ska presentera? Den skulle ha presenterats för länge sedan men kommer endera dagen. Annars förblir hela Karin Svensson Smiths anförande bara en spännande, intressant och visionär reflektion. Det är dock inte det som svensk sjöfartsnäring och klimatet väntar på.

Anf. 61 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar för frågan. Miljöpartiet har kritiserats för mycket, men jag tror inte att vi kan kritiseras för att inte göra upp när verkligheten kräver det. Vi har stora visioner. Vi anser att vi i första hand är naturvetenskapens, de kommande generationernas och miljörelsens representanter i parlamentet. Men vi måste samarbeta med andra så länge vi inte har större stöd, och då måste man göra upp. Jag har presenterat saker och ting som är högst realistiska, och det ankommer inte på mig att berätta om detaljer i ett beslut som regeringen ska offentliggöra senare. Men jag har självklart gjort ett urval av vad vi anser nödvändigt, realistiskt och möjligt att genomföra. Ingenting av det jag säger är en tillfällighet.

Förutom den nationella planen har regeringen för länge sedan aviserat att man har för avsikt att göra en godsstrategi. Det är också en del. Investeringar är bara en del. Vi har 52 hamnar. Jag tror snarare att man kan säga att det totalt sett har överinvesterats lite. Hamnarna tävlar om nya investeringar. Jag tyckte att företrädare för sjöfarten var mycket tydliga när de var hos oss i trafikutskottet. Det är i första hand andra spelregler och andra marknadsmässiga förutsättningar som de är ute efter.

Jag vill upprepa det jag sa tidigare: Allianspartierna är knappast trovärdiga i sitt förespråkande av sjöfarten om de inte vill att vägen tar sin andel av kostnadsansvaret.

Anf. 62 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith! Nu var det inte den kritik som understundom riktas mot Miljöpartiet jag frågade om, utan jag frågade om det vi diskuterar här och nu: svensk sjöfartspolitik och förutsättningarna för svensk sjöfart att utvecklas, däribland de stråk för svensk inlandssjöfart som Karin Svensson Smith alldeles nyss talade sig varm för i sitt anförande. För att det över huvud taget ska vara möjligt att trygga vattenförsörjningen i Göteborgs stad och för att skredrisken i Götaälvdalen inte ska bli akut fordras det reinvesteringar i Trollhättan och i Götaälvsystemet. Men om inte Karin Svensson Smith kan ge besked i den frågan, trots att Miljöpartiet ingår i regeringen, får vi bocka av det som ett icke-svar.

Då kan vi ta upp Sjöfartsverket och det taxesytem som de har utarbetat och som både näringen och Sjöfartsverket har varit i utskottet och diskuterat. Det är ändå så att det är regeringen som styr. Riksdagen beslutar, regeringen verkställer. Kritiken har varit samfällig och kraftig mot det taxesytem som Sjöfartsverket har tillåtits utforma. Det anses hämma sjöfartens tillväxt i och kring vårt land. Vad har Karin Svensson Smith och regeringen gjort konkret för att påverka Sjöfartsverket att anta en annan konstruktion av sina taxor?

Anf. 63 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag vill återvända till investeringarna. Redan den första Klimat- och sårbarhetsutredningen hade ett delbetänkande där det föreslogs att man antingen skulle säkra Göta älv och gjuta in den i betong eller utreda en ny kanal till Uddevalla för att kunna avvattna Trollhättan, inklusive slussarna. Det var en sak som jag var väldigt engagerad i och hade interpellationsdebatter om med dåvarande miljöminister Andreas Carlgren. Jag kan bara konstatera att resultaten den gången uteblev. Jag tror nog att ansvaret för att vi inte har planerat det här är samfällt. Men jag tror att det kommer svar som sjöfarten inte blir missnöjd med när besluten från regeringen offentliggörs.

Över till frågan om farledsavgifterna! Jag står bakom de betänkanden där vi inför det nya farledssystemet sa att vi var oroad över de förslag som fanns. Det som har hänt är ju att vi har låtit Trafikanalys titta på konsekvenserna av det farledsavgiftssystem som Sjöfartsverket skulle implementera. Detta blev färdigt den 30 juni 2017 och visade det som branschen hade varnat för, nämligen att incitamenten för klimatvänliga investeringar minskar. Transparensen i uppgiften att minska såväl luftföroreningar som klimatpåverkan minskar också med det nya farledsavgiftssystemet.



Nu har regeringen sagt att man ska utreda konsekvenserna av det som infördes den 1 januari och i kontakt med aktörerna se till att få ordning på det här systemet. Jag kommer att göra mitt bästa för att se till att så blir fallet. Farledsavgifterna borde styras enligt en bonus–malus-princip.

Prot. 2017/18:121

29 maj

-----

*Sjöfartsfrågor*

Anf. 64 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith ondgjorde sig över att allianspartierna inte vill lägga extra skatter på vägtransporter. Nej, det vill vi inte. Vi ställer inte transportslag mot varandra.

Vidare nämnde Karin Svensson Smith att vi vill sänka skatterna. Ja, det vill vi, för det är det enda sättet att få fler i arbete. Jag vill påminna om att skatteintäkterna under alliansregeringens tid ökade med drygt 200 miljarder, trots att skatterna sänktes. Det finns facit i hand på att det fungerar.

Jag vill återgå till sjöfartsfrågorna. Karin Svensson Smith nämnde att prämtrafiken är modern. I många paneldebatter har hon uttryckt sig väldigt positivt om etableringen av prämtrafik i Sverige. Tyvärr verkar regeringen inte dela Karin Svensson Smiths entusiasm. Efter förra regeringens initiativ om implementering av EU-regelverket för inlandsjöfart har det inte hänt mycket. Det har inte skett några nyetableringar sedan 2014. Förutom det implementerade tekniska regelverket, som är på plats, väntar vi också på regelverk för bemanning, lösning av lotsfrågan och så vidare. Det är också så att vattenvägar väntar på att bli klassade.

Min fråga till Karin Svensson Smith är: Ert parti ingår i regeringsunderlaget och har alla möjligheter att påverka regeringen – vad har Karin Svensson Smith gjort praktiskt för att hjälpa etableringen av prämtrafik i Sverige?

Anf. 65 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Det är valår, så det är läge för att man granskar och jämför. Jag kan jämföra med vad som hände under de åtta år då alliansregeringen styrde. Man åstadkom då en fantastiskt bra utredning om fossilbränslefrihet, men man genomförde inte ett enda av de förslag som den utredningen hade. Om man granskar vad den här regeringen har gjort kan man däremot bocka av förslag efter förslag: stadsmiljöavtal, bränslebyte – jag skulle kunna ägna väldigt mycket mer tid åt att räkna upp hur mycket av den utredningen som har blivit praktisk verklighet, bonus–malus inte att för-glömma.

När det gäller sjöfarten började man prata om inre vattenvägar redan 1998, när jag var ny i utskottet. För mig var detta svår materia. Jag kommer från Lunds kommun, där vi har begränsat med inre vattenvägar. Höje å lämpar sig inte riktigt för sjöfart. I takt med att jag har lärt mig mer har jag verkligen sett hur man kan använda detta i Holland, Frankrike, London och Belgien. Men det händer ingenting; det är fortfarande inget rederi som har registrerats. Det är hög tid att göra det nu.

Det jag har bidragit med är att bedriva opinion och lyfta fram eco-bonusen, som också regeringen har haft med i sina propositioner och som har ingått i de budgetar som har beslutats. Men det tar lite tid att implementera saker och ting som beslutas här i riksdagen. Jag kan konstatera att vi under de fyra år det har funnits en rödgrön samarbetsregering har tagit väldigt stora steg för att minska oljeberoendet i transportsystemet, och fler lär bli offentliga inom kort.

Anf. 66 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Idén bakom eco-bonusen är inte fel. Tyvärr har den inte omsatts i praktiken, eftersom reglerna fortfarande är oklara om hur man ska stödja inlandssjöfart, kustsjöfart och närsjöfart och om hur man ska hantera konkurrerande aktörer på samma sträckor.

Jag vill återgå till prämtrafiketableringen. De pionjärer som kämpar med denna etablering anser att prämtrafiken ska betraktas som ett eget trafikslag, det femte trafikslaget, precis som i andra europeiska länder.

Tyvärr tycker infrastrukturminister Tomas Eneroth att det är helt fel och att man inte ska betrakta prämtrafiken som ett särskilt trafikslag trots att den skiljer sig väsentligt från de IMO-fartyg som man också kan använda inom inlandssjöfart. Min fråga är: Hur ser Karin Svensson Smith på frågan om det femte trafikslaget?

Anf. 67 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Fru talman! Jag tycker att det femte transportslaget är en ganska klok benämning. Jag håller med om att det skiljer sig i många avseenden. Eftersom det inte finns något i dag skulle det inte utebli några intäkter om man lät det gå fritt från farledsavgifter.

Jag har all respekt för att det ekonomiska systemet måste ses som en helhet. Det största bekymret är att vi inte har något rättvist och effektivt system på vägarna. Jag tycker att man ska ha samma principer för avgiftsuttag för alla transportslag oavsett om det är väg, järnväg eller sjöfart.

Det finns en enorm potential särskilt här i Stockholmsregionen där ungefär 50 procent av det som går på lastbilar är sten, sand och grus. Det borde med fördel kunna gå med prämtrafik. Det största bekymret är att man har små öar som är godkända för inre vattenvägar i stället för hela stråket. Det kan man knappast göra någon god affär på. Skulle vi tillämpa motsvarande system på vägtrafiken skulle det vara mycket hindrande för lastbilstrafiken.

Det finns en stor potential. Jag gör inte samma tolkning av regeringens inställning i frågan. Regeringen är intresserad och konstruktiv. Sedan kan jag kanske tycka att det borde gå fortare fram. Men det är bättre att ha ett regelverk som håller, som tål granskning och som inte behöver rivas upp än att göra något hafsvverk.

Jag tror att någonting sådant som omlastningsstöd eller eco-bonus behövs i väntan på att man har infört rättvisa priser för lastbilstransporter. Det sammantagna målet måste vara att Sverige blir ett av världens första fossilfria välfärdsländer, och då måste prämtrafiken vara en del av gods-transportssystemet.

Anf. 68 SUZANNE SVENSSON (S):

Fru talman! I dag behandlar vi trafikutskottets betänkande, regeringens proposition *Reviderade regler för inlandssjöfart* och motioner från allmänna motionstiden.

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och propositionen och avslag på samtliga reservationer.

Fru talman! Tonnageskatten har varit en symbolfråga för sjöfartsnäringsen vad gäller konkurrensneutralitet. Lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 2017. Syftet var att man skulle ha lika villkor som i övriga Europa och därmed kunna välja Sverige som flaggnation. Ett femtontal fartyg har

gått med i tonnageskatten fram till i dag, men långt ifrån alla har blivit svenskflaggade ännu.

Regeringen har under de senaste två åren gett olika utredningsuppdrag för att se hur man kan utveckla sjöfarten. En del av resultatet kommer vi att få se i den åtgärdsplan och godsstrategi som är på väg fram. Regeringen har under denna mandatperiod arbetat med olika regelförenklingar för svensk sjöfart. Det gäller den ordinarie sjöfarten, men det handlar också om inlandssjöfarten.

För att stimulera fraktägare att använda sig av sjöfart i stället för lastbil där det är möjligt har regeringen tillfört 50 miljoner kronor per år under en treårsperiod, eco-bonus, för att stimulera till de överflyttningar som vi önskar. Regeringen har även genomfört en utredning angående utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige.

Fru talman! Vad gäller inlandssjöfarten, EU:s Inland Water Ways, vill jag passa på att förtydliga. Vi har använt oss av inlandssjöfart i Sverige länge. Jag tänker då närmast på Vänersjöfarten som skeppat ut sitt gods till svenska hamnar men också till andra länder. Det har varit med fartyg byggda för att gå i vilka farvatten som helst.

Det nya med EU:s regelverk Inland Water Ways, som vi också har anpassat svensk lagstiftning efter, är att det gäller för fartyg som vi i dagligt tal kallar pråmar. Dagens pråmar är moderna med high tech och med lastbilmotorer godkända för EU:s miljöklassning.

Utskottet har tidigare varit överens om att de nya farledsavgifterna och den miljödifferentering som Sjöfartsverket påbörjade den 1 januari skulle stimulera flera fartygsägare till att vidta åtgärder för en renare miljö. Sjöfartsverket kommer att titta vidare på den miljödifferenteringen för att se vilken effekt man kan se utav nuvarande system. Men det flaggar också för att det har för lite pengar för att få till den effekt som utskottet förväntar sig. Det menar att man borde införa viss anslagsfinansiering av till exempel isbrytning och djuphavsdata. Regeringen har för avsikt att noga följa utvecklingen vad gäller farledsavgifterna.

När jag har pratat med rederier efter avgiftsändringen säger många att de har fått betydande avgiftshöjningar medan Sjöfartsverket menar att det är för tidigt att dra slutsatser med anledning av de nya avgifterna. Sjöfarten betalar en stor del av infrastrukturen och stor del av sin miljöpåverkan.

Sjöfartsverket har också påtalat att svenska hamnar och hamnavgifterna är ett problem då avgifterna inte är nationellt koordinerade utan ofta optimeras från lokalt perspektiv. Det är också en faktor som riskerar att motverka svensk konkurrenskraft.

I samband med detta vill jag nämna att infrastrukturminister Tomas Eneroth har hållit ett uppskattat möte med inbjudna deltagare från Sveriges olika hamnar. Ett par av frågorna på dagordningen var hamnavgifter och hur man kan samverka mellan de olika hamnarna.

Vi vet också att de fartygsägare som går före och energieffektiviserar sina fartyg inte kan ta ut kostnaden för lasten som man normalt sett gör på varor, eftersom det är det billigaste som gäller för fraktköparna. Det är inte utan att jag funderar på om vi verkligen organiserar myndigheterna inom sjöfartsområdet på optimalt sätt.

Fru talman! Lotsplikt är ytterligare ett område som det har riktats mycket kritik mot. Här vet ni som lyssnat på mig tidigare att jag är en

förespråkare för mer digitalisering inom lotsverksamheten. Vi ser i dag också problem med rekrytering av lotsar.

Pia Nilsson och jag besökte vid ett tillfälle Rotterdams hamn och deras trafikledartorn och såg hur systemet fungerade. Vi var även ute med en pråm och såg hur informationen om olika fartygsrörelser rapporterades in hela tiden och hur man fick klartecken för att agera. Jag tror att det systemet skulle vara mycket användbart här i Sverige. Dessutom vet vi i Sverige hur man bygger upp systemet. Det var nämligen svenska företag som hade levererat till Holland.

Fru talman! Sverige är ett land med lång kuststräcka. Sjöfarten är en viktig del i ett sammanhållet svenskt transportsystem. Ca 85–90 procent av Sveriges utrikeshandel transporteras med sjöfart. Ca 30 miljoner passagerare per år reser med färja till och från Sverige.

Inom den svenska sjöfarten och inom företag kopplade till sjöfarten arbetar uppskattningsvis omkring 100 000 personer. Med den ökning som sker av transporter i vårt land och med de prognoser som finns ser vi att sjöfarten kommer att ha en allt viktigare roll framöver. Regeringens ambitioner är att flytta över mer gods från gummihjul till järnväg och sjöfart, men vi vet också att järnvägen är hårt belastad. Sjöfarten har en stor potential både vad gäller import och export men också inom landet. Inom sjöfarten har man har möjlighet till kapacitetsökningar om man gör det på rätt sätt.

Vi behöver en bra infrastruktur för industrin och inte minst för exportindustrin, vilket ger oss möjlighet att behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Möjligheter till snabba och leveranssäkra godstransporter betyder mycket när ett företag väljer var det ska etablera sig. Det skapar också fler arbetstillfällen och är bra för Sverige.

Vi ser sjöfarten som strategiskt viktig och som en basnäring som verkar i ett globalt perspektiv. Det behöver finnas ett konkurrensneutralt system för transporter som gör att man inte väljer bort att angöra hamnarna i Sverige och i stället angör europeiska hamnar för att transportera mer gods på gummihjul och belasta våra vägar ytterligare. Vi ser vilken effekt detta har fått vad gäller problematiken i Göteborgs hamn när man väljer att lossa i Rotterdam och kör gods på lastbil till Sverige. Det gäller inte minst för Skåne-regionen.

Fru talman! Jag måste återigen få lyfta upp något som jag tycker är mycket positivt: Sjöfartsnäringen bidrar med ekonomiska förutsättningar tillsammans med statliga myndigheter. Den bidrar också med enskilda strategier för en bättre miljö och i arbetet med att pröva alternativa bränslen och bygga nya fartyg som är energieffektivare. Det har bidragit till att svensk sjöfarts miljöutveckling är bland de bästa i världen.

Betänkandet innehåller också en del åtgärder på objekt, och dessa förslag behandlas i den åtgärdsplan som läggs fram inom kort.

Avslutningsvis: Det viktigaste under denna mandatperiod är att tonnageskatten har införts, att ett antal regelförenklningar för sjöfarten har gjorts och att det finns avsatta medel för eco-bonus.

(Applåder)

I detta anförande instämde Pia Nilsson, Jasenko Omanovic och Leif Pettersson (alla S).

Anf. 69 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Suzanne Svensson säger att nationell plan, godsstrategi och så vidare kommer inom kort eller inom en snar framtid.

Jag måste säga att det har dragits på detta rätt länge. Vi hör hela tiden samma besked. Det är tydligen bara Jonas Sjöstedt, med insyn i och påverkan på detta, som läcker. Men detta får vi nöja oss med här i kväll, även om det hade varit rätt rimligt att få besked om slussar i Trollhättan och så vidare.

En annan sak som Suzanne Svensson tar upp i sitt anförande – tack för det, förresten – är att hon som företrädare för regeringspartiet Socialdemokraterna har talat med rederier angående Sjöfartsverkets nya taxor. Rederierna är mycket kritiska, och Sjöfartsverket säger att det är för tidigt att dra några slutsatser. Så uppfattade jag anförandet.

Då blir mina frågor till Suzanne Svensson: Vem av de två tror Suzanne Svensson på – rederierna, som har fått sig taxorna fakturerade och börjat dra rent kommersiella slutsatser av det, eller Sjöfartsverket, som skickar fakturan? Vem av dessa två tror Suzanne Svensson på?

Vilka slutsatser drar Suzanne Svensson, Socialdemokraterna, av det hon tror på? Och vad gör i så fall Suzanne Svensson åt den kunskap hon får i kontakt med Sjöfartsverket och rederierna?

Suzanne Svensson är en betydelsefull företrädare för Socialdemokraterna i riksdagens trafikutskott, och jag är alldeles övertygad om att hon har infrastrukturministerns öra i dessa frågor.

Anf. 70 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Vad gäller åtgärdsplanen och godsstrategin hade naturligtvis ingen varit gladare än jag om jag hade kunnat lämna besked i dag, också om innehållet. Men också Anders Åkesson vet förstås, fru talman, att man inte springer före regeringens beslut. Vi får vänta, både du och jag.

När det gäller rederierna och Sjöfartsverket har avgiftsmodellen varit igång sedan den 1 januari. Jag tvivlar inte på de rederier som berättar att de har fått rätt stora höjningar av avgiften. Jag sa i mitt anförande att regeringen kommer att följa detta väldigt noga, och det sa också Sjöfartsverket när de var hos utskottet för ett tag sedan. Vi får helt enkelt se vad som händer.

Jag sa också att jag funderar lite grann på hur vi organiserar myndigheterna som har hand om sjöfarten. Det kanske också är lite av ett svar på din fråga.

Anf. 71 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Det är tydligen bara samarbetspartnern Vänsterpartiets ledare som är tillåten att gå ut och prata om delar av en nationell plan. Jag skulle vara lite irriterad, Suzanne Svensson, om jag vore regeringsföreträdare en dag som denna, men det får jag lämna åt er att vara.

Jag tvivlar inte på rederierna, säger Suzanne Svensson. Nej, det finns det inget skäl att göra, för de krigar varje dag för att få ekonomin att gå ihop, att få jobb att göra och att fungera väl.

Regeringen följer frågan mycket noga. Det var inte särskilt konkret, Suzanne Svensson. Man följer frågan noga och konstaterar att taxorna i vissa avseenden har gått upp med 200 procent och att rederier som har

gjort rejäla miljöstatsningar i form av att gå över till eldrift, exempelvis Helsingborg–Helsingör, har sett sin taxa fördubblas.

Jag måste säga att det framstår som rätt passivt, fru talman, att som enda åtgärd följa denna fråga noga när det är så uppenbart groteska snedsteg i de taxor som Sjöfartsverket har satt. De fördubblar taxan när rederierna har ansträngt sig och investerat mycket kraftigt för att lösa lokala miljöproblem vid Helsingborg–Helsingör. Det skickar märkliga signaler till dem som anstränger sig – tycker inte Suzanne Svensson det?

Vad mer än att följa frågan noga gör regeringen?

Anf. 72 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Jag har framfört viss kritik; det antar jag att också Anders Åkesson upptäckte i mitt anförande. Vi får väl se vad som händer härvid framöver.

Men som jag sa: När man gör stora investeringar i fartyg kan man inte få tillbaka det på varan när man sedan transporterar någonting, utan det är något som man själv får betala. Det är inte riktigt bra, och jag skulle vilja se en större miljödifferiering.

Anf. 73 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Suzanne Svensson har ett jättestort sjöfartshjärta. Alla vi som jobbar med Suzanne Svensson vet att hon brinner innerligt för sjöfarten.

Jag har några frågor till Suzanne. Jag satt och lyssnade på Karin Svensson Smiths inlägg och svar här i talarstolen. Det man kan konstatera är att Karin Svensson Smith vill göra alla andra trafikslag dyrare för att sjöfarten ska upplevas som mer lönsam. Då kan man fråga: Är detta en viljeinriktning också från Suzanne Svensson?

Jag vet att mycket är gjort, men väldigt mycket mer behövs för att göra sjöfarten mer attraktiv. Eco-bonus var på tal. Hur många har nyttjat möjligheten att hämta ut pengar från eco-bonus? Eller är det bara ett slag i luften?

Hur långt är Suzanne Svensson beredd att gå för att sänka farledsavgifterna? Är Suzanne beredd att avskaffa farledsavgifterna helt?

Anf. 74 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Eco-bonus är avsatta medel från och med i år. Regelverket för detta bereds just nu i Miljödepartementet, så ännu har ingen kunnat söka dessa pengar.

Förlåt, men vad var den sista frågan?

(JIMMY STÅHL (SD): Ska man göra alla andra trafikslag så dyra att sjöfarten upplevs som billig?)

Det handlade också om ifall jag tycker att man ska avskaffa farledsavgifterna. Nej, det tycker jag inte, för i så fall skulle det hamna på skatte-medel och det vi betalar in. En avgift måste finnas, men den ska också vara rimlig.

Anf. 75 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Om Suzanne Svensson var uppmärksam på vad jag talade om så hörde hon att jag sa att man skulle kunna omstrukturera och omorganisera Sjöfartsverket för att sänka avgifterna och på så vis eventuellt ta bort hela farledsavgiften. Det var så jag hade tänkt mig.

Det stämmer mycket riktigt vad Suzanne Svensson sa om att det gick trafik på Göta älv innan regelverk för inre vattenvägar fanns. Genom att jag har jobbat över 20 år i Göteborgs hamn har jag också hanterat de flöden som har gått via älven, men nu har det kommit nya regler för att försöka öka sjöfarten, bland annat med pråmtrafik. Det finns alltså nya möjligheter.

Hur ska vi göra så att pråmtrafiken kommer igång? Varför tar man inte bort farledsavgifterna för att få igång en trafik? Det är noll och ingenting som har hänt sedan 2014/15. Vad kommer Suzanne att göra för att få igång trafiken?

Anf. 76 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Jag har haft ett samtal med dem som gärna vill starta pråmtrafik, och jag har frågat vilken lagstiftning som fattas. Alla pratar om lagstiftning som inte är klar. Men det är ingen lagstiftning som fattas. Däremot tycker man att farledsavgifterna och lotsavgifterna är för höga, och det gör det inte gångbart att starta.

Det får bli en diskussion som vi får föra framåt. Vi har under denna mandatperiod jobbat för att få igång just inlandssjöfarten, och det är klart att vi måste ta något steg till.

Jag skulle ändå vilja kommentera Jimmy Ståhls anförande. Vi var på samma möte – hoppas jag – på försvarsutskottet. Jag uppfattade inte att man var särskilt positiv till att ta över helikoptrarna. Man sa att det var två besättningar, och det var grånande män. Det var länge sedan man hade två besättningar. Jag var dessutom tvungen att avvika från mötet. Senare kollade jag med försvarsutskottet, och de lyckades inte med den delen. Det fanns inte något större intresse från försvarsutskottet.

Anf. 77 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Jag har en enkel fråga till Suzanne Svensson. Karin Svensson Smith nämnde i sitt anförande att kryssningsfartyg gärna borde betala mer i farledsavgifter. Redan nu är högfrekvenstrafik ibland förlorarna i de nya farledsavgiftssystemen.

Jag vet att Suzanne Svensson har varit på kryssningsfartyg, träffat människor som jobbar där, förundrats över hur många arbetstillfällen dessa fartyg skapar och hur mycket alla de turister som kommer till Sverige med dessa fartyg spenderar. De hjälper till att höja vår bnp.

Jag undrar om Suzanne Svensson delar Karin Svensson Smiths uppfattning att kryssningsfartyg gärna får betala ännu högre farledsavgifter.

Anf. 78 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Jag uppfattar det så att kryssningsfartygen slipper ifrån hamnavgifterna, inte farledsavgifterna. Dem styr inte de olika kommunerna över. Men jag har hört att man har sänkt hamnavgifterna för att locka till sig fler kryssningsfartyg. Det kan jag ha åsikter om.

Boriana Åberg säger också att man spenderar mycket pengar. Det sista jag hörde var att man inte spenderar särskilt mycket pengar, utan man gör sin utfärd, återvänder till båten och åker sedan vidare.

Hamnavgifterna kan vi ännu inte göra något åt eftersom det är hamnarna själva som sätter dem.

Anf. 79 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Min fråga handlade om farledsavgifterna. Men jag kan ställa en annan fråga.

Suzanne Svensson nämnde också införandet av tonnageskatten. Vi vet att bara fartyg över 100 ton bruttodräktighet kan komma i anspråk. I vårt grannland Danmark, en känd sjöfartsnation, går gränsen vid 20 ton bruttodräktighet.

Ett önskemål som har riktats från branschen är att titta på tonnageskatt 2.0, det vill säga justera så att även andra typer av fartyg i till exempel offshoreverksamhet ska kunna ta del av tonnageskatten och förhoppningsvis flagga svenskt. Hur ställer sig Suzanne Svensson till detta?

Anf. 80 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! När vi skulle införa tonnageskatten visade sig EU inte vara speciellt vänligt sinnad till den och hade helst velat stoppa den. Det blev rätt tuffa förhandlingar där både Svensk Sjöfart och vår finansminister var inblandade. Till slut fick vi igenom den.

Nu vet jag att vårt statsråd Tomas Eneroth har sagt att han är villig att titta på tonnageskatt 2.0. Det får bli mitt svar.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

## **§ 8 Behandlingen av riksdagens skrivelser**

Konstitutionsutskottets betänkande 2017/18:KU21  
Behandlingen av riksdagens skrivelser (skr. 2017/18:75 och redog.  
2017/18:RS6)  
föredrogs.

Anf. 81 ANDREAS NORLÉN (M):

Fru talman! Den här debatten rör betänkandet om det som brukar kallas skrivelse 75. Skrivelse 75 är regeringens årliga rapport till riksdagen om hur regeringen har behandlat riksdagens skrivelser till regeringen, eller med andra ord i vilken utsträckning som regeringen har genomfört riksdagens beslut under 2017.

En gång om året redovisar regeringen samlat för riksdagen hur man har hanterat alla de skrivelser som har skickats från riksdagen till regeringen. Vilka skrivelser har slutbehandlats, och vilka skrivelser återstår? Det är den redovisningen vi diskuterar.



Särskilt intressant är behandlingen av tillkännagivanden. Ett tillkännagivande är, som bekant, ett beslut om en beställning från riksdagen till regeringen, till exempel att regeringen ska utreda en fråga och återkomma till riksdagen med lagförslag.

Jag är glad över att KU även i år har kunnat enas över alla partigränser om årets ställningstagande.

Förekomsten av tillkännagivanden kan härledas ur dels funktionsfördelningen mellan regeringen och riksdagen, dels parlamentarismens princip. Med funktionsfördelningen menar jag att det sedan ett par hundra år finns en arbetsfördelning mellan regeringen och riksdagen som utgår från att det är regeringen som har resurser att utarbeta lagförslag, främst eftersom regeringen styr utredningsväsendet, medan riksdagens uppgift är att granska lagförslagen och sedan bifalla eller avslå dem.

När jag säger att tillkännagivanden har koppling till parlamentarismens princip menar jag att parlamentarismen i svensk tappning innebär att regeringen måste tolereras av riksdagen för att kunna sitta kvar. Även mot den bakgrunden blir det viktigt för riksdagen att kunna signalera till regeringen vilka politiska förslag som det finns stöd för i riksdagen.

Tillkännagivandens rättsliga ställning regleras inte i grundlag eller i riksdagsordningen, men de omfattas av rättsliga normer i form av fast konstitutionell praxis, inte minst utvecklad av konstitutionsutskottet under en lång följd av år. Denna praxis har några huvudingredienser.

Utgångspunkten är att regeringen ska tillgodose riksdagens tillkännagivanden. Beredningsåtgärder med anledning av ett tillkännagivande ska inledas så snart som möjligt. Om regeringen inte har för avsikt att tillgodose tillkännagivanden ska regeringen underrätta riksdagen om det och redovisa sina skäl. Inte annat än i undantagsfall bör det ta längre än två till tre år att slutbehandla ett tillkännagivande. Hur lång tid som är skäligen beror på hur komplicerat det är att bereda tillkännagivandet.

Regeringen ska varje år i den så kallade skrivelse 75, den rapport vi nu debatterar, redovisa hur riksdagens tillkännagivanden har hanterats.

Utgångspunkten är alltså att tillkännagivanden ska tillgodoses. Ett visst önskemål från riksdagen kan dock efter utredning visa sig vara praktiskt omöjligt eller på goda grunder olämpligt att genomföra. Då är det rimligt att lägga tillkännagivandet till handlingarna utan ytterligare åtgärd. Att från regeringens sida vägra att genomföra riksdagens beslut av politiska skäl är en annan sak.

Den uppföljning som KU nu har gjort av regeringens hantering av tillkännagivanden, utifrån det regeringen redovisar i skrivelse 75, har gått till på det sättet att KU har bett övriga utskott att kommentera hur regeringen har genomfört riksdagens beslut inom respektive utskotts ansvarsområde.

Förra året förekom 18 fall då regeringen bedömde att en skrivelse var slutbehandlad men då utskotten var av en annan uppfattning. Och i ytterligare 18 fall hade utskotten tydliga invändningar mot regeringens arbete avseende tillkännagivanden som regeringen fortfarande arbetade med. Den totala siffran för när riksdag och regering inte var överens om tillkännagivanden förra året var således 36 fall.

I år är motsvarande siffra 21 fall, såvitt jag kan räkna i skrivelse 75 och KU:s betänkande. Det är alltså färre än förra året, vilket är välkommet, även om det möjligen finns utrymme för ytterligare förbättringar.

I de fall regeringen anser att ett tillkännagivande är slutbehandlat men utskottet är av en annan åsikt har KU sedan några år valt att inte göra en egen bedömning av den frågan. Utskottet anför i stället att regeringen har att återkomma till riksdagen med sina bedömningar och förslag med anledning av vad respektive sakutskott har anfört. KU gör däremot några allmänna kommentarer.

Vid behandlingen av förra årets skrivelse 75 gjorde KU några uttalanden om situationen då regeringen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande i en proposition eller skrivelse innan skrivelse 75 har utarbetats. KU gjorde vissa vägledande uttalanden om det här. De har möjligen i någon utsträckning övertolkats av vissa departement. Det finns i årets skrivelse exempel på hur departement har redovisat behandlingen av tillkännagivanden i ett helt annat sakligt sammanhang än det som tillkännagivandet rör. Vi hade ett exempel från utbildningsutskottets område där regeringen redovisar en viss fråga i anslutning till en rapport från Riksrevisionen om samisk utbildning som inte alls togs upp i tillkännagivandet.

Av det skälet framhåller KU att det inte var utskottets avsikt att tillkännagivanden skulle redovisas i propositioner och skrivelser som behandlar en sakfråga som inte är direkt knuten till tillkännagivandet. Redovisningen bör ske där det finns ett rimligt sakligt samband.

Vi gör också en kommentar om de fall där riksdagen har beslutat om ett nytt tillkännagivande och där det redan finns ett äldre, likalydande tillkännagivande. Där har regeringen i vissa fall redovisat det ursprungliga tillkännagivandet som slutbehandlat och i vissa fall som ej slutbehandlat. KU framhåller att det är rimligt att de ursprungliga tillkännagivandena konsekvent redovisas som ej slutbehandlade.

Avslutningsvis framhåller KU att vad som begärs i ett tillkännagivande uttryckligen bör framgå av det aktuella utskottets ställningstagande. Även om utskottet föreslår att en motion helt ska bifallas bör det som utskottet vill att riksdagen ska framföra till regeringen framgå av den text som heter ”utskottets ställningstagande”. Därmed blir det tydligt både för riksdagen och för regeringen vad utskottet anser att regeringen bör göra.

Det är några synpunkter och vägledande uttalanden från konstitutionsutskottet som förhoppningsvis kommer att leda till att nästa års skrivelse 75 på ett än bättre sätt redovisar hur regeringen har levt upp till riksdagens önskemål och också att regeringen har möjlighet att på ett än bättre sätt tillmötesgå riksdagens önskemål.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.  
(Applåder)

Anf. 82 LAILA NARAGHI (S):

Fru talman! Ärade ledamöter och åhörare! Det parlamentariska läget innebär en rad utmaningar för ansvarsfördelningen mellan riksdag och regering. Å ena sidan gäller det riksdagens uppgift att stifta lagar, besluta om skatter till staten och bestämma hur statens medel ska användas, i enlighet med regeringsformen 1 kap. 4 §. Å andra sidan gäller det regeringens uppgift att styra riket, ständigt ansvarig inför riksdagen – precis som påpekats här tidigare – i enlighet med regeringsformen 1 kap. 6 §. Till syvende och sist handlar det också om vårt gemensamma ansvar att värna och ta hand om vårt land, Sverige, med allt vad det innebär.

Detta ställer krav på samvaron och relationen mellan riksdag och regering för att tillförsäkra en respekt för regeringsformens bestämmelser och för ett fungerande styresskick. Och det är just vad detta ärende handlar om.

I regeringens skrivelse 75 redogör regeringen för vilka åtgärder den har vidtagit med anledning av de tillkännagivanden riksdagen har beslutat om. Och i vårt betänkande, KU21, behandlar vi hur riksdagen ser på just regeringens hantering av våra tillkännagivanden.

Fru talman! Också i år vill vi i KU upprepa det vi har sagt tidigare, nämligen att vi konstaterar att regeringens redogörelse under flera år har förbättrats och ger en formellt korrekt bild av riksdagens skrivelser till regeringen. Dessa redogörelser har, återigen, i många fall blivit mer utförliga. Det välkomnar vi självklart.

Vi välkomnar också att regeringen i budgetpropositionen för 2018 har redovisat vidtagna åtgärder i fråga om tillkännagivanden i större utsträckning än tidigare och där även redovisar sin bedömning av om tillkännagivandet är slutbehandlat eller inte.

Vi välkomnar även regeringens vilja att redovisa vidtagna åtgärder i fråga om tillkännagivanden så tidigt som möjligt. Men vi vill också understryka det som Andreas Norlén, vår ordförande, sa tidigare om att det inte var vår avsikt i förra riksmötets KU-betänkande nr 21 att tillkännagivanden skulle redovisas i propositioner och skrivelser som behandlar en sakfråga som inte är direkt knuten till tillkännagivandet.

Fru talman! Vi i konstitutionsutskottet vill också påminna om det som vi påpekade förra året, nämligen att det är viktigt att regeringen är tydlig med hur dess behandling av ett tillkännagivande förhåller sig till det aktuella tillkännagivandet. Men för att regeringen ska kunna vara tydlig krävs det att tillkännagivandet från riksdagen är tydligt. Därför vill vi framhålla att vad som begärs i ett tillkännagivande uttryckligen bör framgå av det aktuella utskottets ställningstagande.

Även om utskottet föreslår att en motion helt ska bifallas bör det som utskottet vill ska framföras till regeringen framgå av utskottets ställningstagande. Därmed blir det tydligt både för riksdag och för regering vad utskottet anser att regeringen bör göra. Det hindrar naturligtvis inte att regeringen använder sig av hela motionstexten för att få en mer fullödlig förståelse av de överväganden som har föranlett tillkännagivandet.

Just detta kan riksdagens alla ledamöter erinra sig i utskottsarbetet och vid motionsskrivandet, liksom regeringen när den tar sig an våra tillkännagivanden.

Fru talman! Ledamöter och åhörare! Det parlamentariska läget innebär som sagt en rad utmaningar för både riksdag och regering, vad gäller både lagstiftning och rikets styrning. Och detta betänkande, vid sidan av tidigare års KU21 – som jag visar upp för kammarens ledamöter – kan ses som en serie av parlamentariska handböcker som man kan studera och återkomma till för att möjliggöra en fungerande relation mellan riksdag och regering.

Men även om dagens situation kan synas vara komplicerad är det inte första gången vårt land befinner sig i ett läge som påminner om detta. Det kanske främsta exemplet i vår moderna historia är minoritetsparlamentarisismens tid från 1920 till 1933. Under dessa år behövde minoritetsregeringar söka stöd utanför det egna partiet, så kallad tyngdpunktsparlamentarism eller vågmästarpolitik. Under perioden ägde mer än tio statsminister-skiften rum.

Tyngdpunktsparlamentarismen innebar, som vi säkert alla har läst om och minns, att regeringarna blev svaga och riksdagen stark, och just utskotten fick en nyckelställning.

Perioden fick sin reella slutpunkt 1933 i och med krisuppgörelsen mellan socialdemokratin och bondeförbundet och delvis de frisinnade liberala. Nu så här i slutet av maj är det exakt 85 år sedan uppgörelsen gjordes. Genom uppgörelsen ändrades de politiska förutsättningarna, och den instabila politik som delvis förordat Sverige upphörde.

Krisuppgörelsens betydelse för svensk ekonomi har diskuterats, men dess politiska betydelse är tydlig. De extremistiska grupperingar som växte sig allt starkare runt om i Europa på 1930-talet fick aldrig något större inflytande här i landet – tack och lov. Våra föregångares agerande visade sig vara klokt.

Fru talman! Vi befinner oss ånyo i en orolig tid. De senaste åren har vi sett hur högerextrema rörelser är på frammarsch i Europa. De gör skillnad på människor och slår hårt mot fria medier och ett oberoende domstolsväsen. Rasismen växer, också här i Sverige. Aldrig tidigare har den svenska högerextremismen varit så väletablerad som nu, även här i Sveriges riksdag.

Därför gäller det att vi lär av historien och drar nytta av de erfarenheter den ger. En av dem är betydelsen av välfungerande relationer mellan riksdag och regering och mellan demokratiskt sinnade partier för att skydda folkstyret och människovärdet och som ser till att vårt land kan fortsätta fungera trots ett krångligt parlamentariskt läge. Det är nödvändigt för att upprätthålla medborgarnas förtroende för demokratin och grundlagarna.

I ljuset av detta är KU21 och den handbok den faktiskt är viktig. Det är handfasta ställningstaganden som underlättar samvaron för en fungerande parlamentarism, också i ett komplicerat läge.

På samma sätt blir de många större blocköverskridande överenskommelser som slutits mellan oss Socialdemokrater och sex andra partier i olika konstellationer viktiga för det fortsatta styret av Sverige. Under mandatperioden har det hunnit bli över 20 stycken. Det gäller till exempel energipolitiken, försvaret, migrationen och föräldraförsäkringen.

På grund av det parlamentariska läget ser vi hur riksdagens makt har ökat igen. Men, fru talman, oavsett var tyngdpunkten för tillfället ligger i vårt parlamentariska system förblir riksdagens uppgift sig lik.

Till syvende och sist handlar det om att värna och ta hand om Sverige och vår demokrati. För detta är grundlagarna oundgängliga. De skyddar alla människors lika värde och den enskilda människans frihet och värdighet. De beskriver hur vi organiserar vårt styresskick och hur vi förrättar val.

Demokratin handlar både om respekt för den enskilda och om hur vi som land går till väga för att besluta i stora, komplexa frågor.

I dessa tider av osäkerhet – såväl parlamentariskt som i omvärlden – skärps nödvändigheten att värna och främja det som vårt lands demokratiska och fredliga styresskick vilar på och skyddas av: grundlagarna.

Därför vill jag från Socialdemokraterna avslutningsvis yrka bifall till förslaget i KU:s betänkande 21 om behandlingen av riksdagens skrivelser. (Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

## § 9 Följändringar till ny förvaltningslag

Prot. 2017/18:121  
29 maj  
-----

Konstitutionsutskottets betänkande 2017/18:KU22  
Följändringar till ny förvaltningslag (prop. 2017/18:235)  
föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

## § 10 Kommittéberättelse – kommittéernas verksamhet under 2017

Konstitutionsutskottets betänkande 2017/18:KU39  
Kommittéberättelse – kommittéernas verksamhet under 2017 (skr.  
2017/18:103)  
föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 30 maj.)

## § 11 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2017/18:261 Långsiktig finansiering och stärkt oberoende för public service

2017/18:263 Skyldighet för vissa offentliga funktionärer att anmäla innehav av finansiella instrument

Skrivelse

2017/18:130 Redovisning av AP-fondernas verksamhet t.o.m. 2017

Redogörelse

2017/18:RR5 Riksrevisorernas årliga rapport 2018

## § 12 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 28 maj*

**2017/18:562 Unga vuxna med psykisk ohälsa**

av *Jenny Petersson* (M)

till socialminister *Annika Strandhäll* (S)

**2017/18:563 Oförsäkrade läkemedel**

av *Jenny Petersson* (M)

till socialminister *Annika Strandhäll* (S)

**§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar**

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 28 maj*

**2017/18:1358 Privata apoteks öppettider på landsbygden**  
av *Håkan Svenneling* (V)

till socialminister Annika Strandhäll (S)

**2017/18:1359 Redovisning av arbetskraftsinvandring**

av *Johan Forssell* (M)

till statsrådet Heléne Fritzon (S)

**2017/18:1360 Skydd mot korruption vid svenska ambassader och konsulat**

av *Jonas Jacobsson Gjörtler* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

**2017/18:1361 Ersättning till icke-statliga flygplatser med anledning av flygskatten**

av *Edward Riedl* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

**2017/18:1362 Flygskatten och driftsstöd till flygplatser i Norrland**

av *Edward Riedl* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

**2017/18:1363 Tidpunkten för utbetalning av ökat driftsstöd till flygplatser i Norrland**

av *Edward Riedl* (M)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

**2017/18:1364 Regeringens ansvar för assistansersättningen**

av *Jenny Petersson* (M)

till statsrådet Lena Hallengren (S)

**2017/18:1365 Fotbolls-VM**

av *Christian Holm Barenfeld* (M)

till socialminister Annika Strandhäll (S)

**2017/18:1366 Fotbolls-VM i Ryssland**

av *Christian Holm Barenfeld* (M)

till statsrådet Ann Linde (S)

**2017/18:1367 Situationen i diktaturen Venezuela**

av *Christian Holm Barenfeld* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

**2017/18:1368 Sommarens fotbolls-VM**

av *Christian Holm Barenfeld* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 20.13.

Prot. 2017/18:121  
29 maj  
-----

Sammanträdet leddes  
av tredje vice talmannen från dess början till och med § 6 anf. 31 (delvis),  
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.54 och  
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

CHARLOTTE RYDELL

*/Olof Pilo*

# Innehållsförteckning

<b>§ 1 Meddelande om frågestund .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 2 Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 3 Ärenden för bordläggning .....</b>	<b>1</b>
<b>§ 4 En politik för tillväxt och utveckling i svensk industri.....</b>	<b>2</b>
Näringsutskottets betänkande 2017/18:NU16 .....	2
Anf. 1 JENNIE NILSSON (S) .....	2
Anf. 2 JOSEF FRANSSON (SD).....	4
Anf. 3 LORENTZ TOVATT (MP) .....	7
Anf. 4 BIRGER LAHTI (V) .....	8
Anf. 5 LARS HJÄLMERED (M).....	9
Anf. 6 JOSEF FRANSSON (SD) replik .....	11
Anf. 7 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	11
Anf. 8 JOSEF FRANSSON (SD) replik .....	12
Anf. 9 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	12
Anf. 10 JENNIE NILSSON (S) replik .....	13
Anf. 11 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	13
Anf. 12 JENNIE NILSSON (S) replik .....	13
Anf. 13 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	14
Anf. 14 BIRGER LAHTI (V) replik .....	15
Anf. 15 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	15
Anf. 16 BIRGER LAHTI (V) replik .....	16
Anf. 17 LARS HJÄLMERED (M) replik .....	16
Anf. 18 HELENA LINDAHL (C).....	17
Anf. 19 LARRY SÖDER (KD).....	19
(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	20
<b>§ 5 Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solet .....</b>	<b>20</b>
Näringsutskottets betänkande 2017/18:NU18 .....	20
Anf. 20 LARS HJÄLMERED (M).....	20
Anf. 21 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD) .....	21
Anf. 22 HELENA LINDAHL (C).....	22
Anf. 23 LARRY SÖDER (KD).....	23
Anf. 24 KARL LÄNGBERG (S) .....	24
Anf. 25 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD) replik .....	26
Anf. 26 KARL LÄNGBERG (S) replik.....	27
Anf. 27 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD) replik .....	27
Anf. 28 KARL LÄNGBERG (S) replik.....	28
Anf. 29 LISE NORDIN (MP) .....	28
Anf. 30 BIRGER LAHTI (V) .....	31
(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	31
<b>§ 6 Väg- och fordonsfrågor .....</b>	<b>32</b>
Trafikutskottets betänkande 2017/18:TU15 .....	32
Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (MP).....	32
Anf. 32 JASENKO OMANOVIC (S) .....	34
Anf. 33 STEN BERGHEDEN (M) .....	35
Anf. 34 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik .....	37



Anf. 35	STEN BERGHEDEN (M) replik .....	37
Anf. 36	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	38
Anf. 37	STEN BERGHEDEN (M) replik .....	38
Anf. 38	PER KLARBERG (SD) .....	39
Anf. 39	JASENKO OMANOVIC (S) replik .....	40
Anf. 40	PER KLARBERG (SD) replik .....	40
Anf. 41	JASENKO OMANOVIC (S) replik .....	40
Anf. 42	PER KLARBERG (SD) replik .....	41
Anf. 43	ANDERS ÅKESSON (C) .....	41
Anf. 44	JASENKO OMANOVIC (S) replik .....	43
Anf. 45	ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	44
Anf. 46	JASENKO OMANOVIC (S) replik .....	44
Anf. 47	ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	45
	(forts.).....	45
<b>Ajournering.....</b>		<b>45</b>
<b>Återupptaget sammanträde .....</b>		<b>45</b>
<b>§ 6 (forts.) Väg- och fordonfrågor (forts. TU15) .....</b>		<b>46</b>
Anf. 48	NINA LUNDSTRÖM (L) .....	46
Anf. 49	JASENKO OMANOVIC (S) replik .....	48
Anf. 50	NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	48
Anf. 51	JASENKO OMANOVIC (S) replik .....	49
Anf. 52	NINA LUNDSTRÖM (L) replik.....	49
Anf. 53	ROBERT HALEF (KD).....	50
	(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	52
<b>§ 7 Sjöfartsfrågor .....</b>		<b>52</b>
Trafikutskottets betänkande 2017/18:TU16 .....		52
Anf. 54	BORIANA ÅBERG (M).....	52
Anf. 55	JIMMY STÅHL (SD) .....	54
Anf. 56	ANDERS ÅKESSON (C) .....	56
Anf. 57	NINA LUNDSTRÖM (L) .....	57
Anf. 58	ROBERT HALEF (KD).....	59
Anf. 59	KARIN SVENSSON SMITH (MP) .....	61
Anf. 60	ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	63
Anf. 61	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	63
Anf. 62	ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	64
Anf. 63	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	64
Anf. 64	BORIANA ÅBERG (M) replik.....	65
Anf. 65	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	65
Anf. 66	BORIANA ÅBERG (M) replik.....	66
Anf. 67	KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	66
Anf. 68	SUZANNE SVENSSON (S).....	66
Anf. 69	ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	69
Anf. 70	SUZANNE SVENSSON (S) replik.....	69
Anf. 71	ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	69
Anf. 72	SUZANNE SVENSSON (S) replik.....	70
Anf. 73	JIMMY STÅHL (SD) replik .....	70
Anf. 74	SUZANNE SVENSSON (S) replik.....	70
Anf. 75	JIMMY STÅHL (SD) replik .....	71
Anf. 76	SUZANNE SVENSSON (S) replik.....	71
Anf. 77	BORIANA ÅBERG (M) replik.....	71

Anf. 78 SUZANNE SVENSSON (S) replik .....	71
Anf. 79 BORIANA ÅBERG (M) replik .....	72
Anf. 80 SUZANNE SVENSSON (S) replik .....	72
(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	72
<b>§ 8 Behandlingen av riksdagens skrivelser.....</b>	<b>72</b>
Konstitutionsutskottets betänkande 2017/18:KU21 .....	72
Anf. 81 ANDREAS NORLÉN (M) .....	72
Anf. 82 LAILA NARAGHI (S) .....	74
(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	76
<b>§ 9 Följdändringar till ny förvaltningslag .....</b>	<b>77</b>
Konstitutionsutskottets betänkande 2017/18:KU22 .....	77
(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	77
<b>§ 10 Kommittéberättelse – kommittéernas verksamhet under</b>	
<b>2017 .....</b>	<b>77</b>
Konstitutionsutskottets betänkande 2017/18:KU39 .....	77
(Beslut skulle fattas den 30 maj.) .....	77
<b>§ 11 Bordläggning.....</b>	<b>77</b>
<b>§ 12 Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>77</b>
<b>§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>78</b>
<b>§ 14 Kammaren åtskildes kl. 20.13. ....</b>	<b>79</b>