

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 12 mars justerades.

§ 2 Anmälan om förändringar i regeringens sammansättning

Från statsminister Ulf Kristersson (M) hade följande skrivelser kommit in:

Entledigande av statsråd

Statsministern entledigar statsrådet Paulina Brandberg från uppdraget att vara statsråd.

Stockholm den 31 mars 2025

Ulf Kristersson

Förordnande av statsråd

Statsministern förordnar Nina Larsson att fr.o.m. denna dag vara statsråd.

Stockholm den 1 april 2025

Ulf Kristersson

Skrivelserna lades till handlingarna.

Talmannen anmälde att statsministern entledigat statsrådet Paulina Brandberg (L) och utsett Nina Larsson (L) till statsråd från och med den 1 april.

§ 3 Avsägelser

Talmannen meddelade

att *Daniel Lönn* (SD) av sagt sig uppdraget som ersättare i riksdagen samt

att *Sara-Lena Bjälkö* (SD) av sagt sig uppdragen som suppleant i justitieutskottet och i försvarsutskottet.

Kammaren biföll dessa avsägelser.

§ 4 Anmälan om kompletteringsval

Talmannen meddelade att Sverigedemokraternas partigrupp anmält Mattias Karlsson i Norrhult som suppleant i försvarsutskottet.

Talmannen förklarade vald till

suppleant i försvarsutskottet

Mattias Karlsson i Norrhult (SD)

§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2024/25:29 för torsdagen den 27 mars i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från miljö- och jordbruksutskottet.

§ 6 Anmälan om faktrapromemoria

Talmannen anmälde att följande faktrapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott: 2024/25:FPM22 Rådsrekommendation om den politiska agendan för Europeiska forskningsområdet 2025–2027 COM(2025) 62 till utbildningsutskottet

§ 7 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2024/25:127 till socialutskottet

2024/25:146 till finansutskottet

2024/25:152 till justitieutskottet

Skrivelser

2024/25:147 och 149 till socialutskottet

Motioner

2024/25:3356 och 3359 till trafikutskottet

EU-dokument

COM(2025) 87 till skatteutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 26 maj*.

§ 8 Avveckling av statliga kasinon

Prot. 2024/25:94
2 april

Kulturutskottets betänkande 2024/25:KrU9
Avveckling av statliga kasinon (prop. 2024/25:73)
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 9 Riksrevisionens rapport om socialförsäkringen vid utländska inkomster

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU16
Riksrevisionens rapport om socialförsäkringen vid utländska inkomster
(skr. 2024/25:79)
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 10 Samhällets krisberedskap

*Samhällets
krisberedskap*

Försvarsutskottets betänkande 2024/25:FöU4
Samhällets krisberedskap
föredrogs.

Anf. 1 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Herr talman! Vi ska i dag debattera betänkandet *Samhällets krisberedskap*, som handlar om samhällets krisberedskap, skydd mot olyckor och så vidare. Det är viktiga frågor som innefattar alltifrån civilplikt och kärnkraft till VMA och hjärtstartare. Det finns 103 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2024/25.

Världen är mer osäker och oförutsägbar än på länge, och vi har ett krig i Europa. I sommar väntas Nato enas om ett nytt mål för medlemsländernas försvarsutgifter. Bedömningen är att det nya målet kan komma att vara mellan 3 och 4 procent av bnp. För att klara en så stor upprustning på kort tid är samarbetspartierna överens om att Sverige under en övergångsperiod behöver låna till nya militära försvarsutgifter och att upprustningen av försvaret inte får tränga ut viktiga välfärdsbehov eller satsningar på inre säkerhet.

Om Sveriges försvarsutgifter som andel av bnp skulle uppgå till 3 ½ procent 2030 skulle det kunna handla om en lånefinansierad försvarssatsning på sammantaget uppemot 300 miljarder kronor till 2034. Regeringen och Sverigedemokraterna är överens om en finansieringsmodell som innebär att den största delen av finansieringen initialt sker via lån och successivt övergår till balans från och med 2035.

Det här är en enorm satsning. Det känns tryggt för Stockholm, Sverige, Europa och specifikt för Ukraina.

Ukrainas folk utkämpar en existentiell kamp. De slåss inte bara för sin egen framtid utan för hela Europas säkerhet. De står emot en brutal invasion, en aggressor som vill krossa deras självständighet, och de gör det med en styrka och en beslutsamhet som inspirerar oss alla. Vi har sett dem försvara sina städer, sina hem och sin framtid, och vi har en skyldighet att fortsätta att ge dem vårt stöd.

Därför känns det riktigt bra att regeringen nu satsar det största stödpaketet till Ukraina hittills. Man höjer det svenska stödet för 2025 till 29 ½ miljard kronor för att Ukraina ska kunna försvara sig och för att Ukraina ska segra. Många är på plats i Ukraina, bland annat MSB, för att hjälpa till att bygga upp det som Putin raserar. Det är bra, och det inger hopp.

Jag står här i dag som representant för Moderaterna med en tydlig inriktning: att satsa på en robust och framtidssäker krisberedskap för vårt samhälle. I en tid när vi möter nya och sammansatta hot, både nationellt och internationellt, är det av yttersta vikt att vi säkerställer att alla delar av vårt samhälle är väl förberedda. Vårt fokus måste ligga på att bygga en hållbar strategi som inte bara hanterar dagens utmaningar utan även skapar förutsättningar för en trygg framtid för oss alla.

I utskottets betänkande om samhällets krisberedskap framhålls vikten av att stärka våra strukturer och resurser så att vi snabbt och effektivt kan svara vid en kris. Som moderat betonar jag att detta inte enbart handlar om statliga resurser och myndighetsinsatser utan även om att stärka hela vårt civilsamhälle. Ett aktivt och engagerat civilsamhälle är en hörnsten i en robust krisberedskap. Med medborgare, ideella organisationer och lokala initiativ som stöd i svåra tider kan vi tillsammans skapa ett starkt försvar mot de hot som riktas mot vårt sätt att leva.

Vi lär och måste lära oss mycket av de utmaningar som Ukrainakriget har medfört. Ukraina har visat hur viktigt det är att ha en beredskap som går bortom enbart statliga mekanismer, där både civilsamhällets engagemang och snabba operativa insatser är avgörande. Det är en lärdom som vi måste ta med oss att samverkan mellan myndigheter, näringsliv och civilsamhälle är en förutsättning för att möta kriser med snabbhet och beslutsamhet. Genom att kombinera dessa inslag kan vi skapa en resiliant infrastruktur som står emot dagens och morgondagens utmaningar.

Herr talman! En central del av denna strategi är att säkerställa att våra försvarsmekanismer inte splittras eller försvagas av oenighet. Det är därför som jag, i linje med utskottets förslag, yrkar på att riksdagen avvisar samtliga motioner i detta ärende. Genom att göra det visar vi att vi har en gemensam, samordnad strategi där resurser och ansvar läggs på rätt ställe, nämligen på att förstärka de insatser som är avgörande för landets säkerhet och välfärd.

Herr talman! Det här betänkandet omfattar även kustbevakning, och det är någonting som jag särskilt vill lyfta fram.

Vårt land med sin långa kustlinje är beroende av en effektiv och välutrustad kustbevakning som kan möta såväl traditionella säkerhetshot som nya, moderna utmaningar. Därför är det med stor glädje jag noterar att regeringen satsar extra medel om 50 miljoner kronor för att öka den operativa förmågan hos kustbevakningen. Denna satsning är en signal om att vi inte kompromissar med säkerheten vid våra gränser utan i stället rustar upp vårt försvar med de resurser som krävs för att verka i en alltmer komplex global miljö.

Jag skulle också vilja lyfta fram civilplikten, som är en fråga som jag har jobbat för ganska länge.

I betänkandet finns förslag om civilplikten, som är en del av totalförsvarsplikten där även värnplikt och allmän tjänsteplikt ingår. Totalförsvarsplikten gäller alla som är svenska medborgare och de som är stadigvarande bosatta i Sverige från början av det kalenderår man fyller 16 till utgången av det kalenderår man fyller 70.

En aktivering av civilplikten innebär att vi i Sverige får bättre möjlighet att planera och förstärka personalförsörjningen inom specifika verksamheter. Civilplikten är redan nu aktiverad inom kommunal räddningstjänst och elförsörjningsområdet, och nu ser man vidare på sjukvårdsområdet. Det är riktigt bra!

För oss moderater är det viktigt att skapa förutsättningar för ett stabilt och starkt samhälle, där vi vågar fatta de nödvändiga besluten. Det innebär att vi inte räds att säga nej till motioner som riskerar att splittra den sammanhållning och beslutsamhet som vi just nu behöver. I stället väljer vi att enas kring en strategi som integrerar statliga insatser, civilsamhällets engagemang samt en förstärkt operativ förmåga inom våra kritiska säkerhetsområden.

Med en kombination av lärdomar från internationella kriser, en stark satsning på civilsamhället och en uppgraderad kustbevakning lägger vi grunden för en krisberedskap som är både resiliënt och framtidsorienterad. Det är genom en sådan helhetssyn vi kan garantera att vårt land står starkt, oavsett vilka utmaningar som ligger framför oss.

(Applåder)

I detta anförande instämde Mats Sander (M).

Anf. 2 LENA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att ställa mig bakom alla våra reservationer, men jag väljer också att yrka bifall till reservation 36.

Vi lever i en tid där samhällets motståndskraft provas från flera håll samtidigt. Vi befinner oss i en tid som präglas av snabba förändringar, ökade säkerhetspolitiska spänningar och klimatförändringar. Teknologiska skiften och ett förändrat omvärldsläge ställer högre krav på samhällets förmåga att förebygga och hantera kriser och att återhämta sig efter dem.

I detta läge är det avgörande att vi utvecklar en robust och samordnad krisberedskap och ett civilt försvar där människors trygghet sätts i första rummet. Då måste vi ställa oss frågan: Hur gör vi detta – inte bara på papper utan i verkligheten, i vardagen och när det gäller?

Vi socialdemokrater menar att människors trygghet måste stå i centrum. Vattnet måste rinna i kranen, brandbilen måste komma fram och informationen nå ut i tid. Samhället måste fungera även under press. För att nå dit krävs investeringar i strukturer, system och människor och att man tar gemensamt ansvar. Civilplikten är en sådan investering. Vi vill se en utbyggnad som stärker både beredskapen och känslan av samhörighet. Vi socialdemokrater anser att civilplikten bör byggas ut. Genom att aktivera fler individer i samhällets beredskapsstruktur stärker man både krisberedskapen och Sveriges demokratiska motståndskraft.

Herr talman! Krisen stannar inte vid nationens gränser. Vi ser därför ett värde av att den gemensamma nordiska beredskapen fördjupas och att samverkan vid kris stärks. Sverige och våra grannländer står inför liknande hotbilder. Ett tätare samarbete kring övningar, resurser och insatsförmåga är därför både effektivt och klokt. Det handlar om att ta till vara människors vilja att bidra och om att sprida kunskap, skapa engagemang och öva ansvar i normalläget för att det ska fungera i kriser.

Herr talman! Samtidigt vet vi att våra egna räddningstjänster är pressade – inte minst deltidssbrandkåren, som har en nyckelroll i både vardag och kris men som i dag brottas med rekryteringsproblem och otydliga förutsättningar. Vi menar att staten behöver ta större ansvar för att säkra räddningstjänstens uthållighet, särskilt vid höjd beredskap. Rekrytering av deltidssbrandmän är en viktig fråga för Sveriges krisberedskap.

Vi menar att förutsättningarna för rekrytering och anställning inom räddningstjänsten behöver ses över. Det är inte rimligt att hela ansvaret för räddningstjänst vid höjd beredskap vilar på kommunerna. I dag är ansvaret splittrat, men en samlad myndighet skulle skapa tydlighet, kraft och riktning i både planering och insats. Vi vill se en myndighet inrättad med ansvar för räddningstjänst, olycksskydd och skydd för civilbefolkning. Det skulle ge tydligare ansvarsfördelning och stärka den operativa förmågan.

I samband med detta behöver man också se över lagen om skydd mot olyckor. Vi anser att lagen om skydd mot olyckor, LSO, bör ses över och anpassas till dagens förutsättningar, inklusive nya typer av hot och klimatrelaterade risker. Lagen skrevs i en annan tid. Dagens hotbilder är annorlunda – klimatrelaterade, teknologiska och oförutsägbara. Vi behöver en lagstiftning som svarar mot verkligheten, inte mot historien.

Klimatförändringarna är ett exempel på hot. De påverkar vår beredskap. Skogsbränder, översvämningar och torka är inte längre undantag utan återkommande händelser. Därför behöver vår krisberedskap klimatanpassas genom förstärkt skydd av va-system, förbättrad dricksvattenförsörjning och ett uppdaterat system för naturolyckor. Klimatstrategin bör även integreras i totalförsvarets beredskap.

Herr talman! Vi måste också ta tag i de växande hoten i form av sprängdåd och våldsdåd. Vi ser en oroande ökning av sprängningar i Sverige. Vi vill därför införa licensiering av sprängmedel, där det personliga ansvaret tydliggörs och där bakgrundskontroller och spårbarhet kan förhindra att explosiva varor hamnar i fel händer.

Vi vill även att regeringen tillsätter en nationell insatsgrupp med kapacitet att snabbt stötta drabbade kommuner vid sprängdåd genom samordning, experthjälp och resurser. Det handlar om att förebygga, inte reagera.

Herr talman! I en kris är information avgörande. Därför behöver VMA, viktigt meddelande till allmänheten, utvecklas så att varningar kan skickas direkt till mobiltelefoner med geografisk precision, snabbhet och tillförlitlighet. Det är ett självklart uppdrag i en digital tid.

Vi vill också att nationella id-brickor utreds. Vid evakuering, vård eller resursfördelning kan en enkel id-bricka vara avgörande. Vi anser att MSB bör få i uppdrag att utreda förutsättningar för att införa nationella id-brickor. Det handlar om att säkerställa identifiering vid evakuering, resursfördelning och skydd av civilbefolkning.

Herr talman! Det räcker inte att ha strategier i pärmar. Vi måste öva tillsammans – stat, kommun och civilsamhälle. Det är genom samarbete som motståndskraften blir stark. Vi står i en tid som kräver handling, samordning och framtidstro.

Vi socialdemokrater tror på ett starkt samhälle byggt på gemensam beredskap, gemensamt ansvar och gemensam tillit. Det är så vi rustar Sverige – i normalläge, kris och ytterst krig.
(Applåder)

Anf. 3 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Herr talman! I dag debatterar vi försvarsutskottets betänkande nummer 4 om samhällets krisberedskap. Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Det har redan sagts att vi är i ett kraftigt försämrat säkerhetspolitiskt läge. Vi har ett pågående krig i Europa, i Ukraina. Det är tre och ett halvt år sedan den fullskaliga invasionen började, och den fortgår alltjämt. Det är ett krig som Ukraina inte bara utkämpar för sin egen skull utan för Europas skull. Det finns fler länder som kan komma i fråga för det fallna ryska imperiet.

Det är av yttersta vikt att vi fortsätter stödja Ukraina, vilket vi i enighet i riksdagen har gjort. Vi presenterade det 19:e stödpaketet för några dagar sedan. Vi gör rejäla satsningar för att hjälpa till med ammunition och inköp för att de ska kunna fortsätta försvara sig och sedan förhandla med kraft.

Herr talman! Det här är någonting som påverkar även vårt land. Den danska säkerhetstjänsten varnade för en tid sedan för att Ryssland inom två år efter ett krigsavslut kan vara redo för ett nytt regionalt krig. Efter fem år kan de vara redo för storkrig. Det intygade även Must, vår egen säkerhetstjänst, när de presenterade sin redovisning nyligen.

Detta visar på vikten av det vi håller på med i dag, för både oss i kamraren och er som tittar på det här på tv. Det är allvarliga tider. Dröjsmål innebär fara när vi befinner oss i den tuffaste säkerhetspolitiska situationen sedan andra världskriget. Det fordras att vi gör de här satsningarna och att det inte bara blir ord utan faktisk handling. Budgeten går nu från 2,4 procent av bnp upp till 3,5 procent.

Herr talman! Det är inte konstigt att det kostar att få ordning på det här. Det är inte konstigare än när man har ett hus och under lång tid inte satsar de pengar som krävs på underhåll och reparationer.

Tyvärr gjorde Sverige tillsammans med hela Europa, förutom Finland, stora neddragningar efter kalla krigets slut. Exempelvis drog armén ned med 90 procent. Nu gör vi reella satsningar på varje försvarsgren men också på det civila försvaret. Det är viktigt för Sverige och vår säkerhet men också som partner i Nato.

Det här är ett uppvaknande. Vi i Europa måste kunna försvara vår egen kontinent. Vi har under lång tid åkt snålskjuts på Amerika. Europa har inte betalat försäkringspremien. Redan Barack Obama sa på sin tid att det inte får finnas några free riders, men så har det varit.

Nu gör vi de satsningar som krävs. Som redan nämnts kommer det att hållas ett toppmöte i Haag vid midsommar. Då kommer det sannolikt att fastställas ett mål på omkring 3,5 procent, ett mål som hela Nato kommer att ha. Det här är viktigt för vår och för Europas säkerhet men också för vår möjlighet att fortsätta stödja Ukraina. Det är glädjande att vi har så stor

enighet i riksdagen om dessa frågor. Vi är eniga om de satsningar som är viktiga för oss alla.

Dagens debatt handlar om civilt försvar. Ingen kedja är starkare än den svagaste länken. Civilt och militärt försvar är två sidor av samma mynt. Därför är det nu viktigt att vi fortsätter resan med satsningar, något som också framkommer i betänkandet. År 2021 satsade staten 1,4 miljarder på det civila försvaret. Nu går vi upp till 8,5 miljarder, och det fortsätter uppåt.

Det är viktigt att de beställningar som görs och de åtaganden för civilberedskap som vi begär av samhället möts med medel. Vi måste skjuta till de pengar som krävs.

Om vi rustar för krig handlar det om att avskräcka så att det aldrig blir krig. Men, herr talman, när vi rustar för krig och har en civil beredskap klarar vi också kriser mycket bättre. Vi klarar skogsbränder, cyberattacker och alla andra attacker som vi kan ställas inför på ett helt annat sätt än förut. Det här är nödvändigt för att klara ett krig, men det är också något som hela det svenska samhället tjänar på.

I betänkandet framkommer att vi återinför repetitionsutbildningar och utökar civilplikten. Redan 2023 aktiverade regeringen skyldigheten att fullgöra repetitionsutbildning med civilplikt inom kommunal räddningstjänst, drift och underhåll, elproduktion samt nätverksamhet. Vi ser av kriget i Ukraina att Ryssland inte bryr sig om kriget; det finns lagar för krig som man inte bryr sig om. De har exempelvis gett sig på elförsörjningen. Därför är det viktigt att vi nu återskapar denna förmåga. På så vis kan vi klara oss om vi utsätts för till exempel ett sabotage på våra kraftledningar.

Vi gör även stora satsningar på cybersäkerheten. Vi ser ju att sådant har varit viktigt i Ukraina med tanke på hur Ryssland har agerat. Det är viktigt att Sverige får vara en säker marknadsplats. Hela samhället vinner på att vi på olika sätt stärker cybersäkerheten.

Slutligen, herr talman, är det glädjande att se att kommuner och regioner runt om i landet är med här. Inom militären har man övningar, men nu genomförs även övningar civilt. På kommunal och regional nivå övar man exempelvis hur det skulle gå med matförsörjningen för äldreboenden och skolor. Det är det här som är så viktigt, för det är vid övningar vi ser vad som fungerar men också vad som inte fungerar eller vad som måste stärkas. Det är när vi rustar oss tillsammans som vi kommer att klara det här. Det är så vi ser till att vi får fortsätta att leva i fred och frihet.

(Applåder)

Anf. 4 BJÖRN SÖDER (SD):

Herr talman! Samhällets krisberedskap är en av våra mest grundläggande skyddsmekanismer. Den utgör själva ryggraden i vår förmåga att hantera allvarliga händelser, vare sig det handlar om naturkatastrofer, pandemier, cyberattacker eller i värsta fall ett väpnat angrepp. En välfungerande krisberedskap skapar trygghet för medborgarna, upprätthåller samhällsviktiga funktioner och bidrar till att stärka tilliten till staten och våra institutioner.

När krisen slår till är det för sent att börja förbereda sig. Då måste systemen redan vara på plats – övade och fungerande. Det moderna samhället står inför en komplex och oförutsägbar hotbild, mer oförutsägbar än någonsin tidigare. Vi behöver en sammanhållen krisberedskap som är både robust och anpassad till samtidens verklighet. I detta sammanhang är det

civila försvaret helt avgörande. Det inkluderar såväl räddningstjänst och försörjningsberedskap som skydd av kritisk infrastruktur.

Herr talman! En viktig del av krisberedskapen är räddningstjänsten. Innan räddningstjänsten i Sverige kommunaliserades fullt ut 2004, med undantag av vissa nationella och specialiserade räddningsinsatser, ansvarade staten genom de statliga civilförsvarsorganisationerna i stor utsträckning för brandskydd och räddningsinsatser. I och med att ansvaret för räddningstjänsten överfördes till kommunerna fick varje kommun ansvar för att organisera och upprätthålla en fungerande räddningstjänst. Detta betydde att kommunerna fick större frihet att anpassa räddningstjänsten efter lokala behov och förutsättningar samtidigt som det blev möjligt att samordna insatser mellan kommuner genom samverkansavtal.

Intentionerna var goda, och för en del kommuner fungerade det bra. Men den kommunala räddningstjänsten har överlag mött flera utmaningar som har gjort att den inte alltid har fungerat som det var tänkt. Några av de huvudsakliga orsakerna är resursbrist och ekonomiska utmaningar, personalbrist och rekryteringsproblem, ökad komplexitet, nya hotbilder, samordningsproblem mellan kommuner, otydlig roll- och ansvarsfördelning och bristande investeringar i utbildning och teknik.

Vi anser att det är uppenbart att det behövs en helomvändning när det gäller svensk räddningstjänst för att man ska kunna möta de nya samhällsutmaningarna och hoten. Om staten återtog huvudmannaskapet för räddningstjänsten skulle en enhetlig standard kunna säkerställas i hela landet. En sådan lösning skulle också underlätta samordning och resursallokering vid större händelser och katastrofer, vilket i sig är avgörande för att säkerställa en effektiv och snabb respons.

Vi måste bygga ett räddningstjänstsystem som är dimensionerat för framtidens hotbild, inte bara för vardagens utmaningar. Av den anledningen anser vi att regeringen borde utreda om staten åter bör bli huvudman för räddningstjänsten, i alla fall när det kommer till räddningsinsatser.

Herr talman! Sverige är i dag mycket beroende av globala leveranskedjor. Det gör oss sårbara. Vi behöver en mer effektiv och aktiv nationell samordnare för försörjningsberedskap som omfattar allt från livsmedel och drivmedel till läkemedel och reservdelar. Det görs nu mycket på området för att öka vår resiliens, och det är bra.

Svenska beredskapslager ska i normalfallet lagrhållas och finansieras av marknadsaktörer inom de olika segmenten, till exempel aktörerna inom livsmedels- och läkemedelsbranscherna. Det är dock inte hållbart att lägga detta ansvar enbart på marknaden. Staten måste ta ett tydligare grepp, särskilt vad gäller strategiska varor. Det är också viktigt att samverka mellan myndigheter, kommuner och näringsliv fungerar i praktiken, inte bara i teorin.

Vi måste se till att säkerställa att konkurrensneutraliteten bibehålls. Därför kan lagstiftning och regler behöva tas fram. I de fall små lokala näringsidkare i glesbygden inte klarar av att uppfylla uppställda krav eller om någon marknadsaktör anser att konkurrensneutraliteten satts ur spel ska de kunna söka statligt stöd för att klara av att uppfylla de uppställda kraven. En modern försörjningsberedskap måste bygga på redundans, lagerhållning, nationell produktion och tydlig ledning. Det är en fråga om resiliens, säkerhet och självbestämmande.

Prot. 2024/25:94
2 april

*Samhällets
krisberedskap*

Herr talman! Vi vill också lyfta fram vikten av att förstärka skyddet inte bara vid våra kärnkraftverk utan även när det gäller vår atomverksamhet och vår storskaliga vattenkraft. Detta är en viktig fråga, men den måste ses som en del av ett bredare arbete med att skydda all kritisk infrastruktur. Vi menar att gällande skyddsregler bör ses över och svara mot de större skyddsbehov som dagens instabilitet i vårt närområde medför. Det är därför bra att utskottet i sitt betänkande inte utesluter att det, givet det osäkra omvärldsläget, kan finnas behov av att i framtiden göra en översyn av skyddslagen.

Sammanfattningsvis är det, herr talman, tydligt att samhällets krisberedskap inte kan tas för given. Den måste vårdas, byggas upp och ständigt utvecklas. Vi behöver stärka räddningstjänsten så att den blir likvärdig och robust över hela landet. Vi behöver en nationell försörjningsberedskap som inte vacklar när gränser stängs eller marknader sviktar. Och vi behöver ett skydd av kritisk infrastruktur som motsvarar den hotbild vi faktiskt lever med. Detta är centrala delar i det civila försvaret och i den trygghet medborgarna har rätt att förvänta sig.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag under punkt 4 yrka bifall i första hand till reservation 6 och i andra hand till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 5 GULAN AVCI (L):

Herr talman! Jag vill börja med Ukraina. Just nu kämpar det ukrainska folket för sin frihet och för rätten att fortsatt kunna leva som en demokratisk nation och som ett fritt folk under den ukrainska flaggan, som vajar fritt över ukrainskt territorium. Vi, som har haft tryggheten att leva i frihet och som inte vaknar upp till flyglarm, tvingas skicka våra nära och kära till fronten eller vaknar varje morgon med ovissheten om vi kommer att leva när kvällen kommer, har en skyldighet att fortsätta att förbehållslöst stödja Ukraina. Ukrainas kamp handlar inte bara om att försvara den egna friheten. Den handlar om svenska folkets trygghet och hela Europas säkerhet.

Herr talman! Vi får inte svika det ukrainska folket, och det gör vi inte heller. I måndags kunde jag tillsammans med mina kollegor i Tidösamarbetet presentera det 19:e stödpaketet – det enskilt största militära stödpaketet till Ukraina i en tid när stödet behövs som mest. Vi kommer att göra mycket mer.

Att jag uppehåller mig så mycket vid Ukraina är enkelt att förstå. Deras kamp är direkt kopplad till det vi har att diskutera i dag, samhällets krisberedskap. Ukrainas styrka ligger inte bara i militär förmåga och internationellt stöd. Den verkliga styrkan är folkets vilja att aldrig ge upp. Den kraften finns både vid fronten och hos alla dem som undervisar barn, vårdar sjuka och håller igång de viktiga funktionerna för ett fungerande samhälle under näst intill omöjliga förhållanden.

Herr talman! Vad avgör om ett samhälle klarar en kris? Vad gör oss starka när det oväntade inträffar? Här hemma har vi många gånger tagit fred och stabilitet för givet. Självklart ska vi vara glada över att vi har sluppit krig och krigets fasor. Men världen förändrades den 24 februari 2022, och vår invanda trygghet skakades om rejält. Vi tvingades ompröva gamla föreställningar. Sverige har nu gått med i Nato. Europa samlar sig, och vårt försvar byggs upp i hög takt.

Vårt civila försvar och vår förmåga att hantera kriser är helt avgörande. Hoten kan vara militära, klimatrelaterade, digitala eller pandemiska. Men oavsett hot måste vi stå redo att hantera kriserna. Den styrka, motståndskraft och försvarsvilja vi ser i Ukraina ska vi inte bara inspireras av, utan vi ska ta lärdom och bygga upp vår egen motståndskraft här hemma.

Herr talman! Ska vårt samhälle hålla ihop måste vi på allvar ta itu med utanförskapet, som tillåtit att växa i decennier, och de parallellsamhällen som blivit allt fler. Ska vi skapa ett inkluderande samhälle där din bakgrund inte avgör din framtid måste vi på allvar se till att den generation som växer upp får rätt förutsättningar att få tillgång till bland annat en bra utbildning så att de känner att de är en del av samhällsgemenskapen.

Men det kräver också att vi tar fajten mot dem som sprider desinformation, vars syfte är att försvaga tilliten till våra samhällsinstitutioner, och mot de krafter som hotar vår motståndskraft. Då kan vi inte lämna den generation som växer upp nu, med andra förutsättningar, vind för våg.

Herr talman! Forskning visar att känslan av samhällsgemenskap avgör viljan att försvara landet i en kris. Därför är ett starkt civilsamhälle avgörande för det arbete vi har att göra. I Ukraina ser vi hur en organiserad befolkning upprätthåller viktiga funktioner trots kriget. Utbildning, folk rörelser och lokalt engagemang stärker motståndskraften, och demokratin är det yttersta skyddet mot desinformation.

Vi lever i allvarstider – det är vi alla här överens om. Krisberedskapen har försumrats under lång tid när Sverige har trott på evig fred. Men ett krig i vårt närområde och en osäker framtid kräver handling. Vårt civila försvar byggs upp i snabb takt, och vi har en handlingskraftig minister med ansvar för det civila försvaret. Civilplikten aktiveras och utökas nu även inom vården. Cybersäkerheten stärks. Beredskapsmyndigheter får nya uppdrag, och vår lagstiftning anpassas för att minska sårbarheten. Totalförsvaret byggs upp.

Totalförsvaret bygger ytterst på befolkningen, för alla har en roll att spela. Riksdagen, regeringen, myndigheter, kommuner och regioner måste alla på olika sätt skapa förutsättningar för att hantera kriser. Men om inte alla känner sig delaktiga och om vi inte klarar av att motverka splittring kan vi inte heller bygga det försvar ett samhälle behöver i kris och krig.

Herr talman! Jag vill också, som stark Europavän, lyfta fram EU:s roll. Europa har insett att vi måste ta ansvar för vår egen säkerhet och inte kan åka snålskjuts på andra. Ingen annan än vi själva kan ytterst garantera vår frihet. EU-samarbetet måste stärkas även inom krisberedskapen. Skogsbränder, torka och pandemier har visat hur beroende vi är av varandra och att ensam inte är stark. När kriser slår till krävs breda insatser som inget land kan hantera ensamt. Därför behövs ett samordnat europeiskt krishanteringsarbete, där EU kan agera snabbt för att skydda hela unionens medborgare.

Herr talman! Många av de förslag som vi debatterar i dag är viktiga. Mycket är på väg att genomföras. Vi står inför en tid där kriser inte längre är undantag utan en del av vår verklighet. Detta kräver att vi agerar nu – tillsammans, starka och förberedda.

Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.
(Applåder)

Anf. 6 HANNA GUNNARSSON (V):

Herr talman! Hej, alla som lyssnar och tittar hemma, direkt eller i efterhand! I dag debatterar försvarsutskottet motioner på området samhällets krisberedskap. Det är en årligt återkommande debatt, och de senaste åren har det varje gång känts som att den här debatten bara blir mer och mer aktuell. Vi har haft två år av pandemi och hittills tre år av krig i Europa efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina.

Vi lever i en pågående klimatkris, och vi vet att vårt samhälle blir utsatt för cyberattacker varje dag. Detta ställer vårt eget försvar och vår egen krisberedskap på prov och kräver att vi gör satsningar för att göra vårt samhälle ännu mer robust.

Herr talman! Samtidigt som vi står här och debatterar pågår kriget i Ukraina och kriget i Gaza för fullt. Det är två krig som här och nu gör att människor dödas och att samhällen slås i spillror. Vi behöver alla arbeta för en fredligare och säkrare värld, både här hemma och i Ukraina och Gaza. Invasioner och ockupationer måste upphöra. Människor måste få makten att bestämma över sina egna liv och det land som de lever i genom demokratiska val och genom att bygga samhällen som både är säkra och trygga och jämlika, med bra välfärd för alla.

Herr talman! För några år sedan hade nog många av oss lite svårt att föreställa sig vad en stor kris som påverkar hela samhället, eller för den delen ett krig mitt i Europa, egentligen innebär. Uppmaningen att ha en krislåda hemma kändes kanske lite abstrakt för många människor. Men nu, efter att vi tillsammans för några år sedan genomled en pandemi och när det är krig i Europa, har vårt perspektiv på hur sårbara våra samhällen är och betydelsen av att bygga samhällena starkare förändrats.

Vi lever i ett sårbart samhälle. Våra digitala system, som vi är helt beroende av, utsätts för attacker. Infrastrukturen vittrar sönder nästan framför våra ögon. Det leder till ständiga avbrott i trafiken. Sjukvårdsköerna är långa.

Sårbarheten ökar dessutom på grund av privatiseringar och nedskärningar i stora, viktiga delar av vår välfärd. Privatiseringen gör att samhällsviktiga verksamheter blir svårare att styra, framför allt under en stor kris där man behöver hjälpas åt så mycket som möjligt. Vinstjakten i välfärden gör att resurserna hamnar i privata fickor i stället för att användas för det de är ämnade till.

Vi behöver därför återta samhällsviktiga verksamheter i offentlig regi. Det handlar också om krisberedskap.

Till detta kommer naturkatastrofer, som en effekt av klimatkrisen. Det är bränder, torka och översvämningar. Vi ser det både här hemma och runt om i världen. Naturkatastroferna påminner oss om de enorma krafter som finns i flödande vatten och härjande eld och den enorma förstörelse och det hot mot människors liv och hälsa som de innebär.

I Östersjön finns ett ständigt överhängande hot om oljeutsläpp, vilket förekomsten av den ryska skuggflottan visar på, där fartygen ofta är i väldigt dåligt skick. De stora naturkatastroferna riskerar människoliv, miljöförstöring och omfattande skador på egendom.

Efter varje kris måste vi bygga samhället starkare, så att vi kan möta nästa kris på ett bättre sätt, för kriserna kommer igen. Vi behöver lära oss och inte glömma bort det eller lägga det bakom oss alltför snabbt.

Samhällets motståndskraft måste hela tiden stärkas. Men i stället ser vi hur man fortsätter med nedskärningar i välfärden – nu senast enorma nedskärningar i sjukvården hemma i Skåne. Detta är ett recept för sämre krisberedskap, inte bättre.

Kommunerna och regionerna har stort grundläggande ansvar för att planera hur verksamheter som sjukvård, äldreomsorg och förskola ska kunna fortsätta vara igång och kunna utöka sin verksamhet i tider av stora kriser eller i värsta fall krig. Detta kräver ekonomiska resurser, förberedelser, samarbete och kunskapshöjningar. Men när personalen redan när det är relativt lugnt i samhället går på knäna och är underbemannade eller utarbetade kommer vi inte att kunna växla upp. Vi kommer inte att kunna använda vår krisberedskap på rätt sätt om en kris inträffar.

Vi måste därför ha en fullt finansierad sjukvård och äldreomsorg framöver. Vi måste ha ett samhälle där personalen har högre löner, bättre arbetsvillkor och tid för vidareutbildning. Fler måste vilja utbilda sig inom vårdyrken och orka stanna kvar på jobbet hela vägen till pensionen och känna stolthet och glädje när de går till och från jobbet varje dag. Det är krisberedskap. Det behövs marginaler i verksamheterna för att kunna hantera stora kriser, för vi vet att de kommer.

Herr talman! Arbetet med att återinföra civilplikten i Sverige går framåt, och det ska regeringen ha beröm för. Myndigheterna planerar nu även för grundutbildning inom civilplikten, där unga får gå en kortare utbildning inom ett samhällsviktigt område för att sedan kunna krigsplaceras och vara en del av det civila försvaret och krisberedskapen. Detta tycker vi i Vänsterpartiet är väldigt bra.

Det är också viktigt att fortsätta arbetet med att organisera människor i frivilliga försvarsorganisationer och andra stora organisationer för att de ska kunna utbildas och ta civila uppdrag. Det gör att de sedan lätt kan aktiveras vid stora kriser. Varje kommun bör ha en frivillig resursgrupp.

Vi har alla ett gemensamt ansvar för att samhället ska vara starkt och motståndskraftigt. För Vänsterpartiet är det självklart att jämlika samhällen där vi planerar, finansierar och genomför saker tillsammans också är starka och motståndskraftiga samhällen. Under kriser ser vi hur hjälpsamheten och solidariteten ökar i samhället och mellan människor. Vi har alla en grundläggande vilja och strävan att hjälpas åt när svåra saker händer.

Herr talman! När man läser det här betänkandet ser man att det är väldigt många olika frågor som krisberedskapen berör. Vi har hört det i den här debatten också. Det är allt från klimatanpassning till brandsäkerhet och fyrverkerier. Från Vänsterpartiets sida har vi nu och tidigare år motionerat med olika förslag på det här området. En av våra motioner handlar om räddningstjänstens huvudmannaskap, där vi vill se en utredning om att förändra från kommunalt ansvar till regionalt eller statligt. Räddningstjänsterna är i dag ofta hopkopplade i olika typer av förbund som gör att räddningstjänsten i praktiken inte längre är kommunal utan regional. Vi vill även att regeringen utreder hur en civil insatsperson, en person som snabbt kan komma på plats vid till exempel olyckor och har rätt utbildning för det, kan användas mer.

Ett annat förslag som vi har handlar om att säkerställa att informationen om krisberedskap blir mer tillgänglig på olika sätt för personer med funktionsnedsättningar. Det är otroligt viktigt att alla kan ta del av den information som de behöver.

En annan motion gäller bostadspolitiken och handlar om brandsäkerheten i flerfamiljshus. Varje år dör 90 personer i Sverige i bostadsbränder. Särskilt utsatta är äldre, sjuka och personer med funktionsnedsättning. Bränder i bostäder kan förebyggas genom att alla lägenheter till exempel har fungerande brandvarnare som testas regelbundet. Det är en enkel åtgärd som räddar liv.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 23. Den handlar om fyrverkerier. Fyrverkerier kan vara till stor glädje för många människor i rätt sammanhang, men de har också en negativ baksida för människor, djur och miljö. De orsakar skador och bränder och skräpar ned i både städer och natur. Varje år skadas ett hundratal personer allvarligt och behöver uppsöka sjukvård.

Vänsterpartiet vill inte ha ett totalförbud mot fyrverkerier, men vi menar att fyrverkerier endast ska hanteras av utbildade pyrotekniker och att försäljning till allmänheten inte bör tillåtas. Vi tror att detta skulle minska obehag och risker men ändå möjliggöra fyrverkerier vid nyår och andra speciella tillfällen. Jag yrkar alltså bifall till reservation 23.

Anf. 7 MIKAEL LARSSON (C):

Herr talman! Vad är en kris? En kris kan vara mycket och kan uppstå när vi inte anar det. Men det planeringsarbete som nu sker är oerhört viktigt framöver. Om vi förbereder oss för ett krig klarar vi också en kris. Det civila försvaret är i princip allt i samhället. Det är viktigt att vi ser till att allt inom det civila försvaret är övat och samövat i ett starkt totalförsvär.

Herr talman! Centerpartiet har under många år uppmärksammat att svensk räddningstjänst behöver utvecklas för att alla som bor i Sverige, i städer och på landsbygden, ska ha samma rätt till trygghet och säkerhet. I dag varierar detta beroende på var man bor i landet. Under många år har det varit svårt att rekrytera deltid brandsmän, framför allt till landsbygden.

Det finns emellertid goda exempel på kommuner som har lyckats bredda sin rekrytering med enkla medel. Dessa goda exempel behöver spridas för att andra ska kunna ta efter dem. Här bör MSB i samarbete med SKR kunna göra mer för att lyfta fram goda exempel på kommuner som lyckats i sin rekrytering och också sprida detta vidare.

En annan sak som emellanåt försvårar för snabba ingripanden är att det inte alltid är den närmaste stationen som kallas ut om någonting händer. Det kan kanske bero på en länsgräns eller på att det är ett annat räddningstjänstförbund som ansvarar för området. Det är rimligare att närhetsprincipen, inte administrativa gränser, avgör vilken räddningstjänst som kallas ut om någonting händer.

Centerpartiet stöder det arbete som regeringen utför när det gäller att återaktivera civilplikten, och vi är väldigt glada åt att den är återaktiverad inom räddningstjänsten. Man behöver dock se till att kommunerna har rättsliga verktyg och stöd. Det handlar om att få till snabbare utbildningar för brandsmän i hela landet. Utbildningen av räddningstjänstpersonal sker i dag främst genom MSB:s utbildningar på olika nivåer. Det är viktigt för likvärdigheten i landet att utbildningar inom räddningstjänsten ges i den utsträckning som motsvarar kommunernas behov av utbildad personal. Inte minst kan brandsmäns och räddningsledares specialkompetenser när det gäller att bekämpa stora skogsbränder behöva utvecklas.

För att lyckas med räddningstjänsten i hela landet krävs det goda samarbeten med exempelvis civilsamhällets organisationer. Jag skulle vilja lyfta räddningstjänsten i Ljungby i Kronobergs län, som har hittat ett sätt att lösa rekryteringen och som också har utvecklat ett stort och fint samarbete med de lokala brandvärnen, som praktiskt taget bemannas av de lokala LRF-avdelningarna, alltså Lantbrukarnas riksförbund. När man tillsammans tar ansvar och det offentliga inte sätter stopp lyckas man åstadkomma resultat och öka motståndskraften.

Herr talman! Drönare har blivit ett allt viktigare verktyg för räddningstjänsten att använda inför och under insatser, men de skulle kunna användas i ännu större utsträckning. Med drönare kan räddningstjänsten snabbare och smidigare skaffa sig en överblick över ett potentiellt insatsområde, lättare lokalisera en skogsbrand och snabbare ta reda på var en olycka har skett om det är lång väg dit. Drönare kan också förses med exempelvis hjärtstartare och nå en person med hjärtstopp före en utryckande brandbil. I dagsläget omgärdas dock räddningstjänstens möjlighet att använda drönare av alltför mycket byråkrati och höga kostnader.

Herr talman! Hela samhället påverkas av det förändrade klimatet. Under lång tid har det blivit tydligt att vårt moderna samhälle är sårbart för konsekvenserna av ett varmare klimat: fler skogsbränder, skyfall, smältande isar och värmeböljor.

Det räcker inte längre att bara minska utsläppen och bromsa den globala uppvärmningen. Vi måste också vidta åtgärder för att anpassa våra samhällen efter det förändrade klimatet. Det gäller allt från samhällsplanering och fysisk planering till vatten och avlopp, energiförsörjning, skogsbruk, jordbruk, industri, besöksnäring med mera. Vi behöver klimatanpassa såväl befintliga som framtida infrastrukturer. Det handlar exempelvis om var och hur vi bygger. Här behöver kommuner, regioner och stat – alla tillsammans – göra mycket mer.

Skyfall, höga vattenflöden, översvämningar, värmeböljor och periodvis torka kommer dessutom att leda till markant försämrade förutsättningar att erbjuda vatten- och avloppstjänster av den standard som vi kanske har vant oss vid sedan många år. Det är också ur ett beredskaps- och sårbarhetsperspektiv farligt om vi inte kan erbjuda rent dricksvatten. Detta är en fråga som behövs i totalförsvarsplaneringen. Centerpartiet vill att fler klimatanpassningsåtgärder ska vidtas för ett mer motståndskraftigt och robust samhälle och att klimatanpassningen ska inkluderas i hela totalförsvaret.

Herr talman! Jag vill lyfta Ukraina och att Sverige också fortsatt ska dra lärdomar av det hemska krig som sker. Vi behöver fortsätta stödja och hjälpa. Centerpartiet tycker att det är bra med de stödpaket som har levererats, men vi ser att mer måste göras.

Herr talman! I krig och kriser är folkförankringen, försvarsviljan och motståndskraften det kanske allra viktigaste vi har att jobba med. I dag ser vi, när större kriser uppstår, hur viktiga civilsamhället och lokalsamhällena är när det gäller att hjälpa och stötta.

Herr talman! Jag vill som vanligt, i alla debatter, lyfta folkbildningens roll, samlingslokalernas betydelse, Svenska kyrkans roll och kanske även andra lokala föreningar runt om i hela landet. Det är tillsammans vi bygger folkförankringen, försvarsviljan och motståndskraften.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till Centerpartiets reservation nummer 8.
(Applåder)

Anf. 8 EMMA BERGINGER (MP):

Herr talman! I dag debatterar vi samhällets krisberedskap, det vill säga vår förmåga att hantera kriser av alla de slag. Det handlar om stora skogsbränder, översvämningar, ras och skred, storskaliga strömbrott, cyberangrepp, kemikalieolyckor eller, gud förbjude, härdsmltor i kärnkraftverken – allt vi kan föreställa oss och allt vi inte kan föreställa oss.

Det är turbulenta tider som vi lever i. Det säkerhetspolitiska läget med Rysslands alltjämt pågående olagliga invasionskrig mot Ukraina är väldigt allvarligt. Samtidigt står vi i ett skede där USA:s relation till Europa är under förändring, något som innebär nya utmaningar.

Herr talman! Även om vi har ett militärt, säkerhetspolitiskt problem som upptar mycket av vårt fokus behöver vi ha förmågan att se hela bredden av hot mot våra samhällen. När man lyssnar på regeringens företrädare kan man få uppfattningen att risken för krig är det enda vi ska fokusera på, men jag vill påminna om att klimatkrisen inte tar paus bara för att det pågår ett krig i vår närhet. Förlusten av biologisk mångfald upphör inte heller.

Klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald är inte bara miljöproblem. Det är två av vår tids största säkerhetspolitiska utmaningar.

När klimatet förändras drabbas Sverige på flera olika sätt, bland annat genom längre torrperioder och fler skyfall som kan leda till översvämningar, ras och skred. Vi ser även att värmeböljorna blir fler och längre. Det är något som drabbar människor, särskilt äldre och barn och dem som lider av sjukdomar. Men även vår livsmedelsförsörjning hotas av torka, och dricksvattenförsörjningen riskerar att påverkas när klimatet blir varmare.

Dessutom drabbas vi på sikt av de stigande havsnivåer som följer av smältande isar och uppvärmda hav. För att skydda människor och viktig infrastruktur behöver den fysiska planeringen anpassas till dessa effekter. Samhället måste byggas motståndskraftigt.

Räcker det då inte att vi rustar och förbereder oss för krig? Regeringens företrädare upprepar gång på gång att om vi dimensionerar för krig kommer vi också att klara fredstida kriser bättre. Ja, dimensionering är viktigt, men vi får inte enögt stirra på *ett* hot när det finns flera.

Här visar regeringen gång på gång att man varken vill förebygga klimatkrisen eller anpassa samhället på det sätt som krävs för att vi ska kunna hantera de förändringar som kommer att ske. Även om vi fortfarande har möjligheten och förmågan att minska och mildra klimatförändringarna ser vi hur världen fortsätter att rusa mot en klimatkatastrof.

För att Sverige ska kunna bedriva ett effektivt arbete med klimatanpassning måste ansvaret för olika aktörer – och dem emellan – förtydligas. Arbetet ska inte fördröjas på grund av en otydlig ansvarsfördelning. Länsstyrelser och kommuner är nyckelaktörer i klimatanpassningsarbetet, och de måste få tydligare ramar och de resurser som krävs. Vidare behöver myndigheternas arbete med att bistå med samordning och kunskapsspridning förstärkas.

Det breda perspektivet på säkerhet handlar inte bara om att ta höjd för klimatförändringar och andra naturkatastrofer. Det handlar lika mycket om att se och skapa förmåga att hantera hybrida hot, som cyberattacker, sabotage och påverkansoperationer. Det är någonting som har blivit alltmer frekvent. Det är någonting som ständigt pågår och som vi vet att vi måste kunna hantera.

Miljöpartiet vill att vi ska skapa ett robust och hållbart samhälle som står emot såväl kriser som krig – i värsta fall på samma gång.

I detta betänkande behandlas en rad viktiga yrkanden. Det är inte en styrka att regeringen vill avslå dem alla, som ledamoten Anstrell lade fram i sitt anförande. I stället borde man lyssna på de goda idéer och förslag som oppositionen framför och värna breda överenskommelser när det gäller viktiga frågor inom såväl försvarspolitik som krisberedskap och säkerhetspolitik generellt.

Herr talman! För att stärka vår krisberedskapsförmåga är räddningstjänsten avgörande. Den är den viktigaste resursen för snabba insatser vid olyckor, bränder och översvämningar, men den är också central för totalförsvaret.

Miljöpartiet anser att räddningstjänsten behöver förstärkas och att förutsättningarna för att även på deltid arbeta för räddningstjänsten och i ideell verksamhet måste förbättras så att en god krisberedskap ska finnas i hela landet på ett likvärdigt sätt. Det ska inte spela någon roll var i landet man bor när det gäller om och hur man får hjälp. Räddningstjänstens tillgång till materiel behöver också förbättras för att den ska kunna verka vid höjd beredskap.

Som flera andra talare har påpekat ger frivilliga väldigt viktiga bidrag till vår krisberedskap och vårt civila försvar. Det handlar om föreningar och individer som på olika sätt kan bidra. Miljöpartiet anser därför att det borde finnas frivilliga resursgrupper i alla kommuner för att kunna ta vara på de bidrag som frivilliga står för i det civila försvaret och krisberedskapen.

Herr talman! Kustbevakningen har en särskilt viktig roll för miljöövervakning och för att skydda kusterna. Det senaste året har vi sett incidenter med sabotage av kablar och ledningar i Östersjön. Vi har i närtid också haft ett allvarligt oljeutsläpp med anledning av det grundstötta fartyget Marco Polo. Kustbevakningens miljöräddning och räddningstjänst till sjöss är viktigare än någonsin. Även Tullverket har en viktig roll för att bevara trygghet, motverka terrorism och i tid upptäcka faror.

Dessa två myndigheter är tillsammans med polisen beroende av varandras kompetens och insatser. Det är därför viktigt att Kustbevakningen och Tullverket får förstärkningar för att kunna samarbeta tätare i syfte att svara upp mot den breddade hotbilden mot Sverige. Miljöpartiet understryker att Kustbevakningen och Tullverket behöver förstärkningar.

Herr talman! I det betänkande vi nu behandlar, *Samhällets krisberedskap*, behandlas frågor om civilplikt. Miljöpartiets yrkande som rör civilförsvar, i partimotionen om försvar, behandlades redan i det tidigare betänkandet *Totalförsvaret 2025–2030*. Det framstår därför i det betänkande vi nu har för handen som att Miljöpartiet saknar ställningstagande i denna fråga. Jag vill därför hänvisa till att jag ställde mig bakom partiets tidigare yrkande om civilplikt, som gällde att vi vill att man ska utreda en ytterliga-

re utökning av civilplikten för att kunna möta naturkatastrofer, konsekvenser av klimatförändringar och omfattande kriser inom vård och omsorg.

Detsamma gäller vårt yrkande om nordiskt samarbete inom ramen för civilt försvar och krisberedskap. Det har också behandlats i tidigare betänkande. Det ser därför i detta betänkande ut som att vi enbart fokuserar på samarbete inom EU, då det yrkandet behandlas i det här betänkandet. Jag vill understryka att Miljöpartiet vill se samarbete både med våra grannländer i Norden och inom EU när det gäller krisberedskap och civilt försvar. Detta har vi redogjort för i två särskilda yttranden.

Jag vill avslutningsvis yrka bifall till reservation 17 om klimatförändringar och klimatanpassning för krisberedskapen. Jag vill också yrka bifall till reservation 31 om vattenförsörjning och avloppsrening.

Anf. 9 ALEXANDRA ANSTRELL (M) replik:

Herr talman! Ledamoten Berginger pratar om att det enda regeringen satsar på är risken för krig. Jag skulle säga att det är en enormt viktig satsning vi gör, eftersom det faktiskt är risk för krig i vår omvärld. Så oroligt som det är i Europa nu har det inte varit sedan andra världskriget.

Jag skulle säga att regeringen gör enorma satsningar trots att vi satsar på försvar och civilt försvar. Se bara på justitieområdet, där fyra nya lagar trädde i kraft i går. Skolan och socialtjänsten får nu äntligen dela information, man får sätta upp trygghetskameror runt om i kommuner, utdömda fängelsestraff ska aldrig preskriberas och polisen får använda hemlig datainsamling. Det är några förslag.

Jag kan också ta området socialtjänst. Det är ett område jag brinner för, och jag har jobbat mycket med att våra barn ska få det bättre. Alla beslut som fattas inom området – inte minst att man stänger ned Sis-hemmen och nu ska göra det bättre – handlar om att ta ansvar genom ett samlat grepp och inte genom splittring och rörighet, därav vårt yrkande på att avslå alla motioner i det här ärendet.

Herr talman! Arktisfrågorna är äntligen på tapeten väldigt mycket, både från regeringens håll och från riksdagens arktiska delegation. Jag är som ordförande utsedd till särskild rapportör på området Climate and waste management. Att ta hand om sopor är något alla kan göra något åt. Jag skulle säga att vi gör väldigt mycket på väldigt många områden.

Anf. 10 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Herr talman! Det finns ett område som ledamoten Anstrell och den SD-styrda Tidöregeringen totalt missar, och det är just klimatområdet. Miljöpartiet understryker gång på gång att vi efterfrågar en klimatpolitik som faktiskt minskar utsläppen och inte – som med regeringens politik – ökar utsläppen.

Det är detta jag vill lyfta fram här. Miljöpartiet vill se att vi tar höjd för att kunna hantera både kriser och i värsta fall krig på samma gång. Vi har haft breda överenskommelser när det gäller försvarspolitiken, med förslagen Försvarsberedningen lade fram. Vi har även nu sagt att vi ser behov av att ytterligare förstärka det militära försvaret för att kunna skydda Sverige vid ett väpnat angrepp, men först och främst för att se till att vi inte blir utsatta och att vårt försvar har en krigsavhållande effekt.

Det är som jag sa i mitt anförande: Klimatförändringarna tar inte paus bara för att vi har ett militärt hot att förhålla oss till. Vi måste ha förmågan

att göra båda sakerna samtidigt. Det är just därför det är så olyckligt att regeringens politik ökar utsläppen i stället för att minska dem.

Sverige har gått från att vara en ledande kraft i de internationella förhandlingarna om klimatpolitik till att bli något som man i de här sammanhangen faktiskt får skämmas för. Allt fler organisationer runt om i världen påpekar att Sveriges klimatpolitik brister och att den ökar klimatförändringarna i en tid då vi snarare behöver göra än mer för att minska utsläppen och för att säkerställa att vi har ett robust och starkt samhälle. För även klimatförändringarna kan utnyttjas av en antagonist. Om vi får en långvarig värmebölja, torka eller översvämningar är det klart att en antagonist kan utnyttja det för att ytterligare förstärka effekten av de kriserna.

Prot. 2024/25:94
2 april

*Samhällets
krisberedskap*

Anf. 11 ALEXANDRA ANSTRELL (M) replik:

Herr talman! Jag tror inte att ledamoten Berginger lyssnade på mitt anförande. Jag var ju inne på Arktisfrågorna, som är ett exempel som handlar om klimatförändringar. Att ta hand om sina egna sopor på ett bättre sätt tror jag kan leda till ett bättre klimat för oss alla.

Jag var i Kanada förra året. Där gräver man fortfarande ned sina sopor längst upp i Labrador. Detta skedde alltså i ett västland 2024. Det är helt galet. Jag skulle säga att man jobbar på de här frågorna på olika områden och med ganska stor kraft. Vi har också en väldigt modig minister på området klimat och miljö som kommer att ta viktiga beslut framöver.

Satsningen på Kustbevakningen är inte minst viktig för vår miljö, eftersom de dagligen även jobbar med miljöbevakningen längs hela vår kust. Jag tänker att ledamoten Berginger inte lyssnade och inte heller ser helheten i detta. Man behöver ta ett samlat grepp för att ta ansvar för helheten. Det gäller olika frågor.

Vi var också i totalförsvarspropositionen överens om de delar som var där. Jag tror inte att vi skulle ha kunnat få in mer, för det var viktigt att få fram detta totalförsvarsbeslut snabbt, bra och gemensamt.

Anf. 12 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Herr talman! Nu är det ju inte totalförsvarspropositionen vi debatterar här i dag utan ett betänkande som handlar om samhällets krisberedskap.

Jag lyssnar väldigt noggrant på vad ledamoten Anstrell säger, och jag tycker fortfarande att klimatpolitiken lyser med sin frånvaro både när det gäller förmågan att minska våra utsläpp för att mildra klimatförändringarnas effekter och när det gäller vår förmåga att anpassa oss till ett förändrat klimat.

Arktisfrågorna tycker jag absolut är väldigt viktiga, men hur sjutton ska man hantera Arktisfrågorna på ett effektivt sätt om man inte samtidigt minskar utsläppen av växthusgaser? De påverkar ju Arktis något enormt. Arktis är den del av världen där klimatförändringarna går allra snabbast och där både miljön och de människor som lever och bor där – de som kallar Arktis sitt hem – påverkas på ett väldigt negativt sätt.

När det gäller sopsortering har vi legat långt framme under lång tid i Sverige, och det är jag väldigt stolt över. Det är många regeringar och många politiker före mig som har gjort viktiga insatser för att vi ska ha en bra sopsortering, och det finns fortfarande mycket vi kan göra trots att vi inte gräver ned soporna på samma sätt som många andra länder gör.

Det här hjälper dock inte när utsläppen av växthusgaser bara ökar med regeringens politik. De små insatser som görs räcker inte till. Det är ju det som visar sig svart på vitt gång på gång: Utsläppen ökar. Men ledamoten Anstrell nämner knappt klimatet i sitt anförande. Hon pratar inte om att vi behöver både få ned utsläppen av växthusgaser och anpassa samhället till ett förändrat klimat om vi ska skapa ett robust och hållbart samhälle där människor kan leva i trygghet och i fred i många generationer framöver. (Applåder)

Anf. 13 GÖRAN HARGESTAM (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi betänkandet FöU4 *Samhällets krisberedskap*.

Då vi nu tvingas konstatera att vi lever i en tid där vi ser geopolitiska spänningar, ökande hotbilder och en global osäkerhet är det av största vikt att vi som nation står rustade att hantera kriser och skydda vår befolkning. Sverige behöver ett centre of excellence, ett totalförsvarscentrum, där myndigheter, regioner, kommuner, frivilligorganisationer, näringsliv med flera kan mötas.

Det är ett forum som ger möjlighet till erfarenhetsutbyte, fortbildning och övningar i teori och praktik och ett centrum där olika aktörer får möjlighet att visa och demonstrera det senaste inom totalförsvarsutvecklingen. Det är en plats där forskningen kan presentera sina senaste rön som ett led i att väcka intresse för fortsatt utveckling. Vi tror att det här är ett uppdrag som behöver hanteras av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, som effektivt kan samverka med både näringsliv, intresseorganisationer och myndigheter.

Totalförsvaret är den grundläggande strukturen i arbetet med att säkra vårt samhälle mot såväl militära hot som andra typer av samhällsstörningar. Det handlar om mer än bara vår militära beredskap – totalförsvaret är ett samspel mellan många aktörer, och varje del av vårt samhälle har en roll att spela. Att kunna samla alla ledande aktörer inom totalförsvarets vitt skilda områden på en och samma arena ger en dynamik som skapar en samarbetsprocess där resultatet skulle bli större än de enskilda medverkandes bidrag och där deltagarna i mötet gör varandra bättre.

Det är därför nödvändigt att vi ser till att alla dessa aktörer, från kommuner och regioner till myndigheter, frivilligorganisationer och försvarsindustrin, har en gemensam förståelse för sina uppgifter och är väl förberedda. Förberedelser, utbildning och samordning är nyckeln till att vårt totalförsvär ska fungera effektivt när vi som mest behöver det.

Herr talman! Vi behöver sätta fokus på de utbildningsinsatser som krävs för att de ansvariga för det civila försvaret inom kommuner, regioner, länsstyrelser, räddningstjänst med flera ska uppnå den kunskapsnivå och riskmedvetenhet som det säkerhetspolitiska läget kräver.

Totalförsvarsinvesteringar behöver komma högre upp på dagordningen samtidigt som allokering av investeringskapital krävs för att inom en överskådlig framtid nå ett totalförsvär som omfattar alla delar av Sverige. Här behöver ansvarig myndighet ha en följsam, stödjande funktion samtidigt som systematisk uppföljning är nödvändig.

Kommuner och regioner har en central roll i att säkerställa fungerande samhällsfunktioner under en kris. De är ofta först på plats när en kris inträffar och ansvarar för grundläggande behov som vård, omsorg, infrastruktur

och medborgarnas trygghet. Totalförsvarsutbildning för kommuner och regioner gör det möjligt för dessa aktörer att snabbt och effektivt hantera de kriser som kan uppstå. Utan denna beredskap riskerar vi att viktiga samhällsfunktioner inte kan upprätthållas vid en kris, vilket leder till ett allvarligt hot mot medborgarnas liv och välfärd i en krissituation.

En effektiv och anpassad utbildning inom totalförsvaret kräver att vi kartlägger behoven för alla berörda aktörer och skapar samordning mellan civila, militära och frivilliga organisationer. Vi behöver bygga scenario-baserade utbildningar med både teori och praktik, genomföra regelbundna övningar och säkerställa kontinuitet och uppföljning. Genom att skapa ett forum där alla berörda parter involveras med olika aktörer på alla nivåer kan man skapa en utbildning som är relevant och effektiv för hanteringen av olika typer av kriser och hot.

Herr talman! För att nå bästa resultat av utbildning inom totalförsvaret krävs en systematisk, samordnad och kontinuerlig insats. Målet ska vara tydligt: ett totalförsvar som omfattar hela Sverige och alla som vistas här. Utbildningarna ska vara anpassade för olika målgrupper, med utmanande och realistiska övningar, vilket kräver en stark samordning mellan de olika aktörerna. För att uppnå flexibel och dynamisk utbildning krävs erfarna utbildare som bidrar med god teoretisk kunskap, men även med egna erfarenheter, för att trovärdigt kunna dela med sig av best practice.

För att säkerställa att deltagarna har utvecklat sina kunskaper ska uppföljning och feedback vara en del av utbildningen. Utbildning och övningar ska utvärderas och justeras med jämna mellanrum för att vara aktuell för den hotbild som råder för stunden. Deltagarna ska med jämna mellanrum repetitionsöva, bland annat genom simuleringsverksamhet, i en anpassad och lättillgänglig anläggning. Det gäller särskilt i de fall då en situation uppstår där en tidigare utbildning, eller en del av den, har blivit obsolet på grund av nya eller förändrade hotbilder, tekniker eller andra förändringar. Med ändamålsenlig och riktad utbildning kan vi skapa ett totalförsvar som står starkt i en krissituation.

I Sverige finns ett stort antal frivilliga försvarsorganisationer som behöver tydlig vägledning gällande på vilket vis de kan vara en del av den kompetenshöjning som är nödvändig. De står redo att med kort varsel stödja en landsomfattande utbildningsinsats om de får nödvändiga förutsättningar. Även dessa organisationer kan initialt behöva ta del av fortbildningsinsatser. För att optimera deras insatser bör deras behov av att uppdatera övningsmaterial och utbildningsmaterial ses över.

Herr talman! Vilka ska då erbjudas någon form av totalförsvarsutbildning? Förutom de självklara grupper som jag nämnt tidigare i anförandet har vi i dag en stor gruppering som befinner sig utanför den reguljära arbetsmarknaden. Cirka 30 procent av de långtidsarbetslösa saknar gymnasieutbildning, och utan rätt kompetens kommer det att vara svårt för många i denna grupp att bli en del av arbetskollektivet. Dessa individer skulle kunna vara aktuella för utbildning inom olika delar av vårt civila försvar. Blir de en del av ett sammanhang där de känner sig värdefulla och kan bidra minskar vi inte bara ett ekonomiskt problem utan bidrar till att fler kan känna sig socialt delaktiga och inkluderade.

Det finns ett behov av att förbättra tillgången till utbildning och skapa förutsättningar och möjligheter för människor att oavsett tidigare erfarenheter utbilda sig. Arbetsmarknaden ändras snabbt. De senaste årens snabba

utveckling inom teknologi, bredare samarbeten mellan länder och förändrade arbetsformer har lett till att kraven på arbetskraften har ökat. På grund av bristande förkunskaper eller utbildning, eller på grund av begränsad tillgång till vidareutbildning, har många inte haft möjlighet att anpassa sig till den snabba utvecklingen. Samtidigt som vi redan nu har ett enormt behov av arbetskraft kommer behovet av personal med uppgifter inom totalförsvaret att öka ytterligare de kommande åren.

Herr talman! För att möta behovet av personal och ändamålsenliga lokaler behöver vi med enfaset betona vikten av att förbättra utbildningstillgången genom att investera i utbildningslokaler som har rätt geografisk placering och där det finns möjligheter till expansion. Genom att erbjuda utbildning där människor bor och samtidigt välja en geografisk placering som medger goda kommunikationer kan vi underlätta för många människor att genom en sömlös övergång bli en del av vårt framtida totalförsvaret.

Med en innovations- och utbildningshubb som är lokaliserad där infrastrukturen är närmast för flest människor i såväl Sverige som övriga Norden och Baltikum kan vi få en naturlig arena för ett internationellt kunskaps- och erfarenhetsutbyte.

För att skapa en effektiv och ändamålsenlig totalförsvarsutbildning krävs lokaler som är anpassade för både teoretisk och praktisk utbildning. Lokalerna bör vara flexibla och utrustade med rätt teknik, ge utrymme för samarbete och kommunikation samt vara säkra och ergonomiska. Genom att skapa en lämplig fysisk och teknisk miljö stöder man deltagarnas lärande och förbereder dem på att hantera verkliga krissituationer på bästa sätt.

Det är också viktigt att utbildningslokaler kan anpassas utifrån totalförsvarets efterfrågan så att de kan vara ändamålsenliga under lång tid och växa i takt med samhällets behov. Dagens snabba utveckling kräver stor flexibilitet för att möta framtidens behov, och vi ska därför inte skapa statiska utbildningssystem. Med en anläggning som är unikt utformad för ändamålet kan mer specialiserad utbildning bedrivas, till exempel simuleringsverksamhet för totalförvarsändamål. För att utbildningen ska bli så ändamålsenlig som möjligt krävs att det i nära geografisk anslutning till utbildningen finns möjlighet till praktiska övningar i fält.

Sammanfattningsvis, herr talman, behöver vi snarast se till att skapa bättre förutsättningar för ändamålsenliga utbildningar med sikte mot en bred målgrupp. Vi behöver kunna erbjuda samtliga totalförsvarsaktörer i samhället en mötesplats där erfarenhetsutbyte, utbildning och presentation av de senaste rönen kan ske. Vi behöver kunna erbjuda en plats där vi knyter ihop lärande, teknik och nya innovationer – en plats där industrin och Försvarsmakten ges möjlighet till fortbildning och samtidigt ett forum där man kan utbyta erfarenheter. Detta ska vara en plats där vetenskap, teknikutveckling och lärande ges möjlighet att mötas och där vi kan mötas över nationsgränserna. Min övertygelse är att ett centre of excellence är en förutsättning för ett tryggare Sverige med en krisberedskap i framkant.

Jag tackar herr talmannen, ledamöter och åhörare för deras tid och uppmärksamhet.
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

Civilutskottets betänkande 2024/25:CU14
Planering och byggande
föredrogs.

*Planering och
byggande*

Anf. 14 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! I dag kommer civilutskottet att debattera CU14 *Planering och byggande*. Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på alla motioner.

Även på detta område är Tidöpartierna samlade och jobbar tillsammans dygnet runt för att förbättra byggandet i Sverige. Mot det står en splittrad opposition som egentligen inte har så mycket gemensamt.

Nu tar regeringen tag i de strukturproblem som är roten till problemen på bostadsmarknaden. När andra politiker talar om bostadsbrist som ett problem missar de egentligen målet, för bostadsbristen är ett symptom på en sjuk underliggande bostadsmarknad. Regelkrångel, brist på byggbar mark och långa ledtider sätter käppar i hjulet för en fungerande bostadsproduktion.

Herr talman! Vi i Tidöpartierna vill flytta makt från stat och kommun till den enskilde. Därför gör vi nu en stor omdaning av plan- och bygglagen, med över 41 regelförenklningar som träder i kraft i höst, så att husägare kan bygga fler och större attefallshus. När bostadsministern var i civilutskottet pratade han om att upp till 40 procent av alla bygglov kommer att försvinna; det är ju närmast en revolution.

På område efter område förbättrar vi Sverige.

Vi vill också ta bort möjligheten för aktivister att överklaga alla planer i Sverige. Vi har gett ett tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen, som ska utreda hur man ska kunna minska mängden överklaganden så att endast den som verkligen berörs av en sakfråga får överklaga. Vi är inte heller främmande för att införa en liten avgift för överklagan. Det har vi gjort när det gäller Allmänna reklamationsnämnden, vilket har gett mycket bra resultat – numera kan Allmänna reklamationsnämnden ägna sig åt de rätta ärendena.

Herr talman! På område efter område förbättrar vi Sverige.

Jag går vidare till studentbostäder. I framtiden kommer studenterna att kunna få en billigare bostad. Vi kommer att ändra tillgänglighetskraven så att 20 procent av studentbostäderna ska vara anpassade. I dag, herr talman, är situationen närmast sådan att det finns badrum och små sovalkover. Det vill vi ändra på. Vi vill att studenterna ska kunna få studentrum och toaletter. Det kommer dock inte att vara någon fara för den som har en funktionsnedsättning, för i varje korridor kommer det att finnas en anpassad toalett. Förhoppningsvis kan byggbolagen i framtiden också göra så att de anpassade studentrummen är på bottenplan, vilket skulle göra att man inte behöver använda hiss om det börjar brinna.

På område efter område, herr talman, förbättrar vi Sverige.

I dag finns det flera kreditrestriktioner för att minska överbelåningen och öka amorteringen för bostadsrätter och småhus. Intentionerna var goda, men effekten har blivit att många stängs ute från det ägda boendet. Vi vill göra det lättare för unga att köpa sin första bostad. Vi har en färdig utredning som ser över bolånetaket och amorteringskravet och som före-

slår startlån för förstagångsköpare. Förhoppningsvis kommer våra förslag att kunna skickas ut på remiss till sommaren. Tidöpartierna tycker att det skulle vara önskvärt att till exempel en polis i Stockholm och en sjuksköterska i 30-årsåldern med två små barn – två viktiga samhällsbärare – kan äga sitt boende. Det är så de vill bo.

Herr talman! På område efter område förbättrar vi Sverige.

Även strandskyddet är på väg att reformeras. I dag finns det många exempel på strandskyddets helt ologiska konsekvenser. Decimeterdjupa vattenhinder på golfbanor har stoppat villabyggen, och när inspektörerna dyker upp får man hålla tummarna för att det inte har regnat så att det rinner vatten i den lilla bäcken. Genom att vattendrag smalare än två meter och sjöar under ett hektar undantas blir det enklare att leva och bo, framför allt på landsbygden. Regeringen håller på att utreda ytterligare förenklingar för att göra det lättare för fler att bo nära vattnet samtidigt som de skyddsvärda vattenlinjerna skyddas.

Herr talman! På område efter område förbättrar vi Sverige.

Vi kommer i år att höja rotavdraget från 30 till 50 procent. Det kommer alltså att bli billigare att renovera sin bostad. Till dig som ser den här debatten vill jag säga att du kan använda rotavdraget från och med nu, bara du får fakturan efter den 12 maj.

Jag blev lite förvånad när Socialdemokraterna gick ut och närmast rasade mot förbättringar av rotavdraget. Det är förvånande, för om det är någonting som är bra för byggnadsarbetarna är det att vi höjer rotavdraget. Det är bra för fastighetsägarna och för byggbranschen. Det har varit en svår lågkonjunktur, herr talman, och det är viktigt att värna om att varje person som jobbar i byggbranschen finns kvar där så att det finns medarbetare när högkonjunkturen väl kommer.

Herr talman! På område efter område förbättrar vi Sverige.

När det gäller va-frågor följer regeringen och Tidöpartierna utvecklingen noga. Vår ambition har varit att kommuner ska sluta att tvångsansluta hushåll, men vi ser att detta fortsätter. Därför får vi väl överväga om det behövs andra resurser.

I vårbudgeten tillför vi resurser till Norrlandsfonden för att underlätta byggande i norr, vilket ju är värdefullt.

På område efter område förbättrar vi Sverige, herr talman.

Medan regeringen och Tidöpartierna är eniga och jobbar dygnet runt för att förbättra byggmarknaden i Sverige går det inte att se någon röd tråd i oppositionens politik. Jag tror att det är viktigt för väljarna när de funderar på hur de ska rösta i nästa val. Vill de ha Tidöpartierna, som jobbar tillsammans för att förbättra för människor, eller en röd opposition?

Avslutningsvis, herr talman, jobbar Tidöpartierna alltså dygnet runt för att förbättra Sverige. Mot det står en splittrad opposition. Jag yrkar som sagt bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 15 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V):

Herr talman! Tillåt mig att börja mitt anförande med att önska alla muslimer eid mubarak. Under ramadan har man fastat en hel månad, reflekterat och bett om rättvisa och fred i världen.

Herr talman! Nu debatterar vi planering och byggande, men vi ser varken planering eller byggande i Sverige. När Vänsterpartiet pratar om bostadspolitik, planering och byggande pratar vi inte bara om att bygga hus

utan om att bygga ett samhälle. Men dagens samhälle, där vissa har råd att bo medan andra inte har någonstans att ta vägen, är ett samhälle i kris. Därför tänker jag börja mitt anförande med att konstatera att regeringen har skapat kris på område efter område – i motsats till vad vi precis har hört från moderaten Lars Beckman.

Efter bara ett par år med denna regering har vi fått ett annat Sverige. Planering och byggande för en bättre framtid har för länge sedan hamnat i skymundan. I stället har klimatet hårdnat månad för månad. Ett ensidigt fokus på repressiv politik har ökat klyftorna i samhället. Rasism, utanförskap och fattigdom har ökat. Detta är sådant som få i denna kammare eller i Rosenbad känner av eller förstår. Samtidigt som den repressiva politiken slår obarmhärtigt mot samhällets mest utsatta gynnas de mest privilegierade. Genom sänkta skatter och höjda bidrag till meningslösa köksrenoveringar är det de rika som är vinnarna i dagens Sverige.

Herr talman! En nyläppt rapport från Majblomman, Rädda Barnen, Hyresgästföreningen och Röda Korset visar att 30 procent av ensamstående föräldrar med en inkomst under 30 000 kronor i månaden har svårt att äta sig mätta i dagens Sverige. Lika många har haft svårt att betala sitt boende de senaste sex månaderna, och 44 procent av hyresgästerna har tvingats låna pengar för att betala hyra, el eller mat. Detta är alltså dagens Sverige. Område efter område är i kris.

Herr talman! Kronofogden levererar lika deprimerande siffror. På bara två år har vräkningarna ökat med 21 procent. Samtidigt fortsätter skulderna hos Kronofogden att öka på ett helt okontrollerbart sätt. I dag har 437 000 privatpersoner skulder hos Kronofogden. Sammanlagt uppgår skulderna till ofattbara 138 miljarder kronor, och varje dag ökar de med 50 miljoner. Sedan regeringen tillträdde har skuldsättningen bland privatpersoner ökat med 37 procent. Det är en minst sagt skrämmande utveckling som regeringen pratar lite eller ingenting alls om. På område efter område har Sverige blivit betydligt sämre.

Herr talman! Regeringen kan börja med att höja bostadsbidraget och stoppa barnvräkningarna. I ett läge där hushållens ekonomi pressas av höga räntor, skenande hyror och matpriser som bara fortsätter att stiga behöver vi en politik som värnar allas rätt till det mest grundläggande: tak över huvudet och mat i magen. Men i stället fasar regeringen ut det tillfälliga bostadsbidraget, och allt fler barn vräks från sina hem varje år. Regeringen motiverar utfasningen av bostadsbidraget med att den ekonomiska utvecklingen har vänt och att behovet av stödet därför har minskat. Men det är en motivering som ligger långt från sanningen, för många har inte ens mat att äta.

Regeringens politik är inte bara oansvarig; den är farlig. När hushållen saknar pengar till så grundläggande saker som mat och hyra och när människor vräks från sina hem ökar risken för social oro och kriminalitet, alltså precis det regeringen påstår sig vilja bekämpa med sin repressiva politik.

Herr talman! Dagens bostadsmarknad liknar alltmer en marknad för lyxprodukter och investeringsobjekt. Den som vågar påstå att en bostad är en grundläggande mänsklig rättighet blir närmast utskrattad och kallad bakåsträvare. När Vänsterpartiet ansåg att Sverige även fortsättningsvis skulle bygga studentbostäder som ger personer med funktionsnedsättningar samma rättigheter som alla andra och samma möjligheter att leva sina liv på ett värdigt sätt kallade Kristdemokraternas bostadspolitiska ta-

lesperson det hänfullt för ideologiska läsningar och principrytteri. När vi pratar om mänskliga rättigheter för alla skrattar man hänfullt och säger att det är bakåsträvande och principrytteri. Sådant är samhällsklimatet i dagens Sverige. Den som pratar om mänskliga rättigheter eller nämner ord som solidaritet och rättvisa blir numera hånad och kallad bakåsträvar.

Detta kommer från ett parti som påstår sig vila på kristna värderingar. Men handlar kristna värderingar verkligen om att fnissa åt funktionshindrades rättigheter eller barns rätt till ett eget hem? Det vägrar jag tro.

Herr talman! Den så kallade bostadsmarknaden är numera bara en enda stor bostadskollaps. Det är kris, i alla fall för den som inte har mycket pengar. Kollapsen är ett resultat av decennier av avregleringar och privatiseringar, trots att marknaden gång på gång har visat att den inte klarar av att lösa bostadsbristen. Men kollapsen fortsätter att mötas av passivitet från regeringen. Det enda man orkar med är småhuspolitik och bidrag till de rika – bidrag som dessutom ingen annan än regeringen tror på. Inte ens riksdagens egen granskande myndighet Riksrevisionen tror på rotbidragen. Alla dessa miljarder som satsas på meningslösa ombyggnader av kök skulle i stället kunna bidra till ett ökat bostadsbyggande, för bostadsbyggande skapar på riktigt arbetstillfällen i byggbranschen. Dessutom gynnar resultatet av detta hela samhället, inte bara ministrarnas egen ekonomi när de vill byta kök.

Herr talman! Målet borde vara en statlig bostadspolitik där planering och byggande bidrar till en jämlik och hållbar samhällsutveckling både ekonomiskt, ekologiskt och socialt. Men vi är långt därifrån. I dagens betänkande hade regeringen en chans att visa ledarskap, att ta ansvar för planering och byggande och för framtiden och att visa att man verkligen vill förändra och förbättra. Men den chansen tog man inte. I stället uppvisas en handfallenhet inför den sorgliga verklighet som drabbar allt fler varje dag: bostadsbrist, vräkt barn, bostadssegregation, ojämlikhet och fattigdom. Dessutom finns ett enormt behov av klimatomställning. Det är detta vi har fått med denna regering. På område efter område har Sverige blivit sämre.

Vänsterpartiet har lagt fram många konkreta förslag som visar att det går att göra annorlunda och att det finns politisk vilja att förändra situationen till det bättre, framför allt för de svagaste i samhället. Om andra partier tycker att det är principrytteri att värna rättvisa, solidaritet och mänskliga rättigheter får det vara så.

Herr talman! Vänsterpartiet vill att regeringen tar fasta på Byggrättsutredningens förslag. Det handlar om att förenkla regelverket utan att tumma på rättssäkerheten, miljön eller det demokratiska inflytandet. Det går att bygga snabbare och bättre, men det kräver att man är villig att göra plan- och bygglagens stelbenta strukturer mer ändamålsenliga, utan att välja vinstintresse över människors behov eller rättigheter. Regeringen avvisade utredningen men presenterade inte själv några förslag för att till exempel öka antalet byggrätter.

Vänsterpartiet vill också att kommunerna får bättre verktyg för att styra över vilken typ av bostäder som faktiskt byggs. Det måste bli möjligt att i detalj- och översiktsplaner föreskriva upplåtelseform, till exempel att man i vissa områden kräver hyresrätter i stället för att marknaden ska bygga ännu fler bostadsrätter som bara de rika har råd att köpa.

Detta är helt enkelt avgörande för att kunna bryta segregationen, bygga jämlika städer och ge alla människor möjlighet till ett tryggt och stabilt boende. Vi ska bygga bostäder utifrån behov – bostäder som människor har råd med. Regeringen avfärdar dock, helt omotiverat, även detta förslag.

Herr talman! Samtidigt tvekar man inte lägga tid och pengar på detaljplaner för småhus. I går höjde regeringen stödnivån för kommuner som antar detaljplaner som möjliggör småhusbyggande. Man vill inte göra samma sak när det gäller andra typer av byggande, framför allt inte av hyresrätter. Regeringens prioriteringar är som vanligt tydliga, men deras romantiska dröm om så kallade Sverige-hus kommer inte att lösa någon bostadskris.

Herr talman! Bygg- och fastighetssektorn står för en mycket stor del av energianvändningen och miljöpåverkan i samhället. Det går därför inte att prata om bostäder, planering och byggande utan att även prata om den gröna omställningen. Den byggda miljöns energianvändning måste helt enkelt minska, och staten måste ta ledningen i detta arbete. Men Sveriges regering vägrar att ta sin del av ansvaret. Trots att vi befinner oss i en brinnande planetär kris fortsätter regeringen med sin klimatfientliga politik.

Det har gått så långt att Naturskyddsföreningen och Miljöjuristerna har anmält regeringen och vill att EU-kommissionen ska granska Sveriges nationella energi- och klimatplan. Om EU-kommissionen skulle bedöma att planen bryter mot EU:s lagstiftning riskerar Sverige böter.

Herr talman! Kan vi verkligen inte bättre än så här? Utan en stark regering med en vilja att minska klimatförändringarna kommer det att fortsätta utför. Utan en stark regering kommer det heller inte att byggas miljövänliga hyresrätter som vanliga människor har råd att bo i.

Vänsterpartiet anser att det redan i detaljplanen ska vara möjligt att ställa krav på energieffektivitet, typ av uppvärmning med mera. Det skulle ge bättre förutsättningar för ett mer hållbart byggande. Vi vill ändra plan- och bygglagen så att detta blir möjligt. Men regeringen blundar även här. Hur kan man tala om klimatambitioner samtidigt som man vägrar att ge kommunerna fler verktyg för att bygga klimatsmart? Det är obegripligt.

Vänsterpartiet vill också att renovering och energieffektivisering av det befintliga flerbostadsbeståndet på allvar ska sätta igång. Mer än någonsin behövs det statliga styrmedel för energieffektivisering av flerbostadshus. Det skulle innebära en enorm skillnad för hela samhället. Men inte heller det förslaget får stöd från vår klimatfientliga regering.

Herr talman! Vänsterpartiet vill se en förstärkning av den regionala fysiska planeringen. Sverige är ett land med olika förutsättningar. Att tro att samma lösningar fungerar i Kiruna som i Malmö är naivt. Vi behöver en regional planering som tar hänsyn till infrastruktur, arbetsmarknad, service och klimat – en regional fysisk planeringsnivå som har en mer styrande och bindande påverkan på den kommunala planläggningen. Det här borde vara en självklarhet men är det inte för regeringen. Här saknas både överblick, strategi och framförhållning.

En seriös regering borde fokusera på att alla kommuner ska ta ett större ansvar för bostadsförsörjningen – för alla invånare, oavsett inkomst. Även de rika kommunerna måste ta detta ansvar, men det gör de inte i dag. Större press måste sättas på samtliga kommuner att se till att det byggs fler billiga hyresrätter och bostäder för vanligt folk. I detta har staten en enormt viktig roll att spela.

Vänsterpartiet vill att regeringen snabbar på införandet av regional planering i Sveriges regioner. Därför yrkar jag bifall till Vänsterpartiets reservation 17 i betänkandet.

Avslutningsvis, herr talman, vet Vänsterpartiet att det finns en annan väg. Vi vill att staten tar tillbaka sin roll som garant för bostadsförsörjningen. Vi vill att det offentliga tar ledningen i byggandet. Vi vill se nya investeringar för att bygga bostäder som människor har råd med, men det ska inte vara bostäder av dålig standard utan bostäder av hög kvalitet, med klimat- och energihänsyn, med blandade upplåtelseformer och med människan i centrum. Såväl trädgårdsstäder som större bostadsområden spelar en viktig roll i framtidens planering.

Som jag sa inledningsvis bygger vi inte bara hus utan samhällen, och ett samhälle där bara vissa har råd att bo är inte något att sträva efter. Ett samhälle där människor med funktionsnedsättning utesluts, där unga tvingas bo kvar hemma mot sin vilja, där äldre inte kan hitta anpassade bostäder eller bostäder de har råd att bo i och där människor tvingas flytta gång på gång för att hyrorna blir för höga är inte ett samhälle i balans. Det är ett samhälle i kris. Det är där vi befinner oss i dag, med denna inkompetenta regering.

Vi kräver politisk handling. Vi kräver en bostadspolitik som utgår från människors behov, inte marknadens logik. Och vi kräver att regeringen tar sitt ansvar, nu.

Anf. 16 LARS BECKMAN (M) replik:

Herr talman! Jag inledde mitt anförande med att säga att vi skulle få se en opposition som svartmålar läget i Sverige. Det var innan jag hade hört Vänsterpartiets ledamot, som levde upp till alla förväntningar.

Jag skulle vilja fråga ledamoten något. Jag delar oron för att hushåll med små marginaler har det tufft i dagens Sverige. Jag håller helt med om den bilden, men då förstår jag inte varför Vänsterpartiet inte rasar mot sina partivänner i huvudstadsregionen. Där har man höjt både kommunalskatten och regionskatten, vilket gör att de hushåll som har minst marginaler har fått mindre pengar kvar i plånboken. Skattehöjningar är alltid låginkomsttagarnas värsta fiende. Min fråga är: Varför har ledamoten inte rasat mot Region Stockholm och Stockholms stad, som har chockhöjt skatten, vilket har drabbat hushållen med minst marginaler mest? Det var den ena frågan.

Den andra frågan är: Varför tycker Vänsterpartiet inte att det är bra med rotavdrag? Jag kan berätta att redan ett par timmar efter det att nyheten var ute ringde det en entreprenör till mig som sa: Det här är helt fantastiskt. Det har redan ringt kunder som har frågat om offerter tack vare rotavdraget.

Jag fick även ett mejl från en golvfirma i Bollnäs som tackade för att rotavdraget kommer nu. De menade att det är ett sätt att hålla deras medarbetare sysselsatta under lågkonjunkturen. Jag förstår inte varför Vänsterpartiet är emot att golvläggaren i Bollnäs ska få behålla sitt jobb samtidigt som pensionärer som behöver hjälp att byta golv kan få lite lägre skatt tack vare rotavdraget.

Min fråga till Malcolm Momodou Jallow är: Varför rasar ledamoten inte mot skattehöjarna i Stockholm, som har gjort att hushåll med låg inkomst har fått mindre pengar kvar i plånboken att köpa mat för?

Anf. 17 TALMANNEN:

Jag påminner om att debatten handlar om civilutskottets betänkande *Planering och byggande* och att vi inte befinner oss i fullmäktige i vare sig Region Stockholm eller Stockholms kommun.

Prot. 2024/25:94

2 april

*Planering och
byggande*

Anf. 18 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik:

Herr talman! Herr talmannen tog orden ur munnen på mig. Vi befinner oss i Sveriges riksdags kammare, och jag representerar just Sveriges riksdag, inte Stockholms kommun.

Jag kan tala om något för Lars Beckman. Det är ett hån mot alla de människor – alla ensamstående föräldrar – som i dag inte kan äta sig mätta när man står här och säger att man på område efter område gör Sverige bättre.

Det är ett hån mot alla pensionärer som räknar kronor och ören för att kunna betala sin hyra och ha råd att leva ett värdigt liv efter att ha jobbat hela sitt liv när Lars Beckman står här och säger till dem att man på område efter område gör Sverige bättre.

Det är ett hån mot alla de 437 000 privatpersoner som kämpar med lån som de inte kan betala och de barnfamiljer som blir vräkta från sina hem – två barn varje dag – att man säger till dem att man på område efter område gör Sverige bättre.

Det är ett hån att man står här och fnissar och skrattar åt alla människor som kämpar varenda dag för att överleva i det Sverige som vi i dag befinner oss i. Jag och Vänsterpartiet står på deras sida.

Den andra frågan, som handlar om rotbidrag, är väldigt märklig. Jag träffade Byggnads och deras medlemmar. De tycker att det är ett hån att lägga de här pengarna på rotbidrag i stället för att satsa för att man ska bygga.

Golvläggaren i Bollnäs som Lars Beckman pratar om kan inte lägga golv, för det byggs inga bostäder. För att kunna lägga golv måste det finnas förutsättningar att bygga bostäder. Om det inte byggs några bostäder kan den här personen aldrig lägga golv. Det är ett hån, återigen.

Anf. 19 LARS BECKMAN (M) replik:

Herr talman! Nu var det så att ledamoten Malcolm Momodou Jallow i sitt anförande tog upp att hushållen har fått lägre inkomster. Då är det naturligt att jag frågar om skattehöjningar gör att man får mer pengar i plånboken.

När det gäller rotavdraget, som inte är ett bidrag, har vi helt olika uppfattningar. Jag har noterat att Byggnads inte välkomnade rotavdraget. Det beror nog på att de är en del av det socialdemokratiska maskineriet, för när man pratar med medlemmarna – de som jobbar i byggbranschen i Gävle, Bollnäs, och Hudiksvall, både företagare och anställda – säger de såklart att de vill ha kvar jobbet.

När konjunkturen vänder är det oerhört viktigt att det finns kvar medarbetare i byggbranschen. Vi vet att man ska bygga upp Ukraina, och då kommer väldigt många människor som i dag kanske är här från Polen och jobbar att gå till det. Men jag noterar att Vänsterpartiet är emot rotavdraget.

I ledamotens anförande tyckte jag ändå att det fanns en liten ljusning. Det lät som att Vänsterpartiet skulle stödja de 41 regelförenklingar som vi kommer att göra i plan- och bygglagen. Det får Vänsterpartiet gärna för-

tydliga. Står ni bakom regeringens ambitioner att flytta makt från stat och kommun till enskilda?

Anf. 20 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är väldigt olämpligt av en riksdagsledamot från Moderaterna, Lars Beckman, att stå här och säga att Byggnads är en del av Socialdemokraterna.

(LARS BECKMAN (M): Men de är ju det.)

Alla medlemmar inom Byggnads kämpar varenda dag. De som går till arbetet är oroliga för sina arbeten. Många av dem har fått sparken och kämpar i dag för att försörja sina familjer. Att stå här och säga att de är socialdemokrater är inte okej.

Jag hoppas att varenda medlem i Byggnads hör vad Moderaterna står för och vad Moderaterna säger om deras oro: Den är ingenting. De är medlemmar i Socialdemokraterna, så det är helt okej.

Jag tar det på allvar. Jag tycker att de är svenska medborgare precis som alla andra, och jag är här för att driva en politik som gör deras liv bättre och skapar sysselsättning så att de ska kunna arbeta.

Över 2 000 byggföretag har gått i konkurs, Lars Beckman. Över 2 000! Vi har en arbetslöshet på över 10 procent. Över 600 000 människor är arbetslösa. Många av dem kommer från Byggnads, och Lars Beckman står här och säger att det är okej; de är socialdemokrater.

Det kan jag som vänsterpartist aldrig acceptera. Jag gör varenda sak jag kan göra med mitt parti för att skapa sysselsättning för de människorna. Jag bedriver en politik som handlar om att investera för att bygga bostäder så att de här 2 000 företagen ska kunna återgå i arbete och anställa alla de människor som har förlorat sina inkomster och nu funderar på att ändra bana och utbilda sig till något annat, vilket kommer att leda till att kompetens som är väldigt viktig för samhällsbyggandet går förlorad. Jag tar det på allvar. Att Lars Beckman och Moderaterna inte tar det på allvar får ni stå för. Det visar också att ni inte bryr er. Det är därför hela samhället är i kaos i dag.

Anf. 21 LARRY SÖDER (KD):

Herr talman! Sverige har i spåren av en dysfunktionell bostadsmarknad och kraftigt höjda räntor sett ett lågt bostadsbyggande de senaste åren. Nu har räntorna minskat en del, men kalkylerna går fortfarande inte ihop utifrån att det i dag kostar att låna pengar när det tidigare var praktiskt taget gratis.

Bostadsbristen gör att unga vuxna i allt högre grad tvingas till ofrivilligt boende hos sina föräldrar. Samtidigt har många seniorer vars villa blivit för stor svårt att hitta en ersättningsbostad.

Vi fokuserar inte på att hitta en variant som tilltalar äldre i både form, storlek och kostnad. För att få till bättre fungerande flyttkedjor har ett naturligt fokus varit att se över åtgärder som framför allt uppmuntrar till en större andel småhus i bostadsbeståndet – detta då cirka 1 miljon hushåll vill flytta från lägenhet till småhus men i dagsläget inte kan göra det.

Vi vill se fler småhus och ägarlägenheter. Sverige har under lång tid haft en ensidig byggpolitik som gynnat hyresrätter och stora bostads-

komplex. Vi vet att många drömmer om att äga sitt boende för att investera i sin framtid och skapa trygghet för sin familj. Därför vill vi underlätta byggandet av småhus och införa reformer som gör det enklare för fler att köpa sin bostad, exempelvis genom sänkta krav på kontantinsats och mer flexibla amorteringsregler.

Regeringen har tillsatt en småhuskommissionär som ska se på hindren, tala med kommuner och aktörer och i slutändan komma med förbättringsförslag så att vi i Sverige kan bygga mer av det människor önskar: ett eget ägt boende.

Vi vill också minska byråkratin och de långa handläggningstiderna. Det är oacceptabelt att det i vissa kommuner tar flera år att få godkänt för ett byggprojekt. Vi måste sätta en tydlig tidsgräns för myndigheters handläggning och begränsa möjligheten till ständiga överklaganden som enbart syftar till att försena bostadsbyggandet. Ett sätt är att tydliggöra att kommunerna från början ska redovisa vad de förväntar sig så att den som önskar bygga vet förutsättningarna. I dag kan det liknas vid en å. Ån blir längre och längre, och det känns som om man som bostadsbyggare aldrig kommer till slutet av ån.

Jag anser att kommunerna har kommit lindrigt undan i form av att det är de som har planmonopol. Det är där de längre handläggningstiderna är men även de stigande kostnaderna för bygglov.

Bygg i Tids ledtidsindex för 2024 noterar generellt ingen förbättring jämfört med förra årets mätning. Ledtiderna har ökat från 4,5 till 4,7 år från start av detaljplanearbete till startbesked – trots färre ärenden att hantera. De totala ledtiderna för detaljplaner och bygglov i urvalet av kommuner ligger på mellan 3,1 och 6,5 år med ett viktat genomsnitt på 4,7 år, vilket kan jämföras med 4,5 år i förra mätningen 2023.

Är det inte ett tecken som heter duga på att vi måste kräva mer av våra kommuner när det gäller ledtider att dessa ökar i en tid då antalet ansökningar minskar kraftigt eller är på en betydligt lägre nivå än tidigare?

Vi som riksdag bör fundera på om vi inte ska ha större fokus på att underlätta för kommunerna att få ned ledtiderna i processerna. Det kostar både tid, kraft och pengar, men framför allt är effektiviteten i att bygga nya bostäder avgörande i kortare processer.

I ljuset av detta är det befriande att regeringen har goda förslag på flexibla regler för att bygga studentbostäder – regler som innebär att man kan bygga cirka 20 procent fler studentbostäder på samma yta och därmed till en billigare kostnad. Kostnaden för en bostad är ansträngande för en student, och det är en viktig faktor att hålla nere hyran så långt det går.

Detsamma gäller lagrådsremissen om regelverk för bygglov, där man gör 41 stycken lättnader. Förslagen innebär att antalet åtgärder som kan utföras utan krav på bygglov och som kan tillåtas utan hinder i detaljplan och områdesbestämmelser utökas i syfte att både skapa fler bostäder och öka fastighetsägares möjligheter att bestämma över hur den egna fastigheten ska utvecklas. Dessa regelförenklingar kommer att innebära att bygglovsavdelningarna i våra kommuner kommer att få markant färre ärenden att hantera, vilket borde innebära att de kan koncentrera sig på rena nybyggnationer och därmed öka takten på byggnationen i Sverige.

Jag tycker att vi har en regering som visar att reformer är vägen framåt för att få en mer funktionell bostadsmarknad där det byggs utifrån männi-

skors behov och som fungerar mer som en marknad där människor kan göra val utifrån sin situation.

Vi i utskottet har fått besök av bostadsministern två gånger, då han har redovisat de åtgärder som gjorts och görs. Tyvärr har de utskottsmötena dragit ut på tiden för att det varit så mycket att redovisa, vilket naggat i kanten på möjligheten att föra dialog om förslagen. Men jag tror att det framöver finns tid för både och.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 22 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik:

Herr talman! I mitt anförande nämnde jag att Larry Söder hade svarat på en artikel jag hade skrivit om regeringens förslag att ta bort tillgänglighetskravet för studentbostäder. Jag tycker att förslaget är olyckligt. Människor med funktionsnedsättning har samma rättigheter som alla andra att kunna utbilda sig och leva värdigt i Sverige.

När man lade fram förslaget menade bygg- och fastighetsbranschens företrädare att regellättnaderna förväntades kunna öka byggandet av studentbostäder och minska produktionskostnaderna. På den andra sidan finns bland annat Sveriges förenade studentkårer, Institutet för mänskliga rättigheter, Myndigheten för delaktighet, Diskrimineringsombudsmannen, Socialstyrelsen, Folkhälsomyndigheten, Hyresgästföreningen och samtliga funktionshindersorganisationer.

Just i dag hålls funktionsrättsriksdagen, så det är väldigt många från dessa organisationer som befinner sig riksdagen i dag. Detta är alltså ett väldigt lämpligt ämne att diskutera.

Larry Söders svar på oron hos mig, Vänsterpartiet och alla de organisationer jag nämnde var att det är principrytteri och att vi är bakåsträvarer när vi säger att vi måste respektera mänskliga rättigheter och att människor med funktionsnedsättning ska ha samma förutsättningar som alla andra i samhället att ta del av den utbildning vi har i Sverige och ha en bostad där man trivs, i enlighet med FN-konventionen och de funktionsrättskonventioner som vi har skrivit under.

Varför säger Larry Söder så?

Anf. 23 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Att vara ledamot i Sveriges riksdag ger mig rätten och skyldigheten att svara på debattartiklar som jag inte tycker om. Jag vill gärna få lägga fram mina synpunkter på dem.

Jag vill nog påstå att det inte någonstans i regeringens förslag sägs att vi inte vill att man ska kunna utbilda sig som funktionshindrad. Vi vill att de ska ha samma möjligheter som alla andra. Däremot motsätter vi oss att 100 procent av studentbostäderna ska vara anpassade efter att alla ska kunna bo i dem. Vi tycker att det räcker med 20 procent. Det betyder att man också kan bygga fler studentbostäder.

Poängen från regeringen är att vi har för lite studentbostäder i Sverige. De är också för dyra att bygga. Vill man göra förändringar innebär det att några blir glada och att några blir ledsna. Vi anser att det är viktigt för studenterna att de kan betala en bostad och komma åt en bostad i den stad där de ska studera. Om vi inte löser det är det kris för Sverige som nation, eftersom vi är en kunskapsnation.

Vi måste se till att studenterna kan komma till den utbildning de vill, alldeles oavsett vilket funktionshinder de har eller om de inte har något funktionshinder. Vi menar att vi gör det på det här sättet. Vi ser till att 20 procent av studentbostäderna är anpassade medan 80 procent inte är det. I dag är det 1–2 procent av dem som använder studentbostäder som behöver anpassade bostäder. Vi har alltså god marginal för att kunna klara av det behov som finns.

För en enskild kan det bli problem – det kan jag också se. Men jag tror att man kan lösa det på varje ort. Jag är övertygad om att detta är bra för Sverige och bra för studenterna.

Anf. 24 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik:

Herr talman! Det gläder mig att höra Larry Söder säga att det kan bli problem för en enskild. Då börjar han förstå problematiken.

Jag kan återigen nämna de organisationer som sagt att detta är fel, att det går emot FN-konventionen och att det kommer att påverka väldigt många människor: Sveriges förenade studentkårer, Institutet för mänskliga rättigheter, Myndigheten för delaktighet, Diskrimineringsombudsmannen, Socialstyrelsen, Folkhälsomyndigheten, Hyresgästföreningen och samtliga funktionshindersorganisationer.

Vad är sannolikheten att alla dessa organisationer har fel och Larry Söder, Kristdemokraterna och Tidöpartierna rätt? Det finns ingenting som pekar på att ni har rätt och alla dessa experter fel.

Detta kommer att påverka väldigt många människor. När Larry Söder kallar mig bakåtsträvar och säger att Vänsterpartiet ägnar sig åt principrytteri är det ett hån mot alla dessa människor.

Som jag sa: Den som vågar påstå att bostaden är en grundläggande mänsklig rättighet blir närmast utskrattad och kallad bakåtsträvar. För mig som vänsterpartist kommer bostaden att förbli en mänsklig rättighet, oavsett vad den andra sidan säger. Som vänsterpartist kommer jag att sträva och kämpa varje dag för alla som bor i landet, oavsett om man har någon funktionsnedsättning, en annan bakgrund eller vad det nu kan vara, eller om man är fattig eller rik. Jag ska kämpa för att vi ska bygga ett samhälle som har plats för alla och skapa jämlika förutsättningar så att alla får de förutsättningar de behöver för att bli de bästa de kan bli.

Det kan bero på att jag själv inte är normen i Sverige. Ändå står jag här i Sveriges riksdag. Det är alla andra som har kämpat för att skapa den vägen till mig som gör detta möjligt. Jag vill jobba för att alla andra ska få samma möjlighet som jag har fått till ett bättre och värdigt liv.

Anf. 25 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Bland det finaste som finns i Sverige är att man får säga vad man tycker. Det gäller även en riksdagsman från Kristdemokraterna som svarar på en debattartikel från Vänsterpartiet. Det gäller även funktionshindrörelsen. Det gäller vilken organisation som helst i Sverige. Alla får uttrycka sin åsikt.

Vi har alla vår bild av världen. Vi har alla våra ingångar i olika frågor. Jag har aldrig eftersträvat att det ska finnas bara ett rätt och ett fel. Det kan vara så att allt inte är svart eller vitt. Ibland finns möjligheterna någonstans mitt emellan, och det är det vi har sett.

Alla blir inte glada över de förslag som kommer från regeringen. Jag tror dock att detta är bra för Sverige och bra för studenterna. Vi får billigare studentbostäder. Vi kan bygga fler studentbostäder. Alla kan också hantera och få en studentbostad eftersom vi sätter gränsen vid 20 procent. I dag är det 2 procent som använder anpassad studentbostad. Jag kan inte se att vi behöver sätta den högre än 20 procent. Jag tror att det är viktigare att studentbostäder finns, att de blir billigare för studenterna och att vi kan fortsätta som kunskapsnation.

Och det viktigaste av allt: Vi har en yttrandefrihet och demokrati i Sverige som innebär att jag som riksdagsledamot får svara på en debattartikel. (Applåder)

Anf. 26 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får stillsamt påminna ledamoten Momodou Jallow om förbudet mot rekvisita i riksdagen, att visa upp artiklar och annat.

Anf. 27 ALIREZA AKHONDI (C) replik:

Herr talman! Efter att ha hört det förra replikskiftet kan jag börja med att beklaga att detta blev en studentpolitisk debatt. Vi debatterar faktiskt något helt annat i dag. Det kommer ett betänkande längre fram där dessa viktiga frågor får sin tid i rampljuset.

Ledamoten Larry Söder ägnade ungefär 70 procent av sitt anförande åt att direkt och indirekt kritisera kommunerna för de brister och utmaningar som finns när det kommer till bostadsbyggande. Det finns säkert brister och utmaningar, men samtidigt är det, menar jag, att ta den lätta vägen att hänvisa till en kommission utan några mandat som ska redovisa någonting som ingen vet i januari 2027 och hävda att just den kommissionen är lösningen på de problem vi har.

Om man vill utöka andelen småhus måste man komma ihåg att det inte är staten som bygger småhusen. Det är inte heller kommunerna som bygger småhusen, utan det är människor som bygger dem. Vi vet att det ytterst handlar om finansiering.

Jag skulle vilja höra varför den här debatten har vinklats åt att kritisera kommunerna när det är regeringen som de facto lyser med sin fränvaro på politikområdet.

Anf. 28 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Jag tycker ändå att planering av studentbostäder faktiskt hamnar i detta område, och därför tycker jag att debatten är helt okej på den punkten.

När det gäller kommunernas ansvar kommer de undan lite lätt. Vi fattar beslut om plan- och bygglagen, och det finns andra regler för kommunerna att hantera. Vidare har vi de facto ett planmonopol i Sverige. Det är kommunerna som planerar byggnationerna i kommunerna, och det är de som till största delen hanterar ledtiderna för planförfarandet. Det är också kommunerna som sätter avgifterna, vilka är olika vida i olika kommuner. Det finns undersökningar som visar att avgiften för ett bygglov på precis samma hus och samma tomtstorlek kan variera från 10 000 till 74 000 kronor. Jag tycker inte att det är rimligt eftersom det är fråga om samma tjänst i alla kommuner, och då måste jag kunna adressera frågan. Det gör jag i den debatt jag tycker det är rimligt att ta upp frågan.

Jag tycker att kommunerna har ett större ansvar än vad vi ibland ger dem, och den frågan ska vi debattera. Precis som Centerpartiets representant säger har vi på nationell nivå ett ansvar att underlätta så mycket som möjligt.

Jag tog i mitt anförande upp frågan om att på 41 områden ta bort en del krav på bygglov, och det skulle underlätta för kommunerna att ta hand om de riktiga nybyggnationsärendena. På det sättet kan vi hjälpa kommunerna, men de kan inte undkomma ansvaret för det de är satta att göra.

Anf. 29 ALIREZA AKHONDI (C) replik:

Herr talman! Man ska också vara ärlig och säga varför kommunerna har plan- och byggmonopol. Det vore djupt olyckligt om vi här i kammaren fattade beslut om enskilda projekt runt om i vårt avlånga land. Det finns ett skäl till varför det är så.

Centerpartiet och jag har varit kritiska till de höga avgifterna i bygglovsprocesserna. Men man ska också vara ärlig och säga att även det har sina skäl. När kommunerna har ansvaret och de inte får tillräckligt med statsbidrag använder de den typen av intäktskällor för att finansiera sin verksamhet. Rätt eller fel, men det finns skäl till varför det är så.

Det vi här i riksdagen kan göra är att ge dem ramverket. Jag är glad att det efter snart tre år äntligen ska komma en proposition som faktiskt berör ramverksfrågorna, det vill säga det som kommunerna har att förhålla sig till.

Jag är också glad att den strandskyddsutredning som Centerpartiet jobbade fram under den förra mandatperioden äntligen ska läggas fram, vilket ska möjliggöra för kommunerna att bevilja undantag. Samtidigt kan jag konstatera, utan att höja tonläget, att förutom de delar som var klara redan förra mandatperioden har det inte hänt något på bostadspolitikens område. Jag vill gärna höra från Larry Söder, som representerar Kristdemokraterna, varför man skjuter ifrån sig ansvaret.

Anf. 30 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Om man fortfarande svävar i villfarelsen om att det inte händer något på bostadsområdet vill jag påminna om att bostadsministern har besökt utskottet två gånger. Första gången tog han en timme på sig att redovisa de förslag som fanns i pipeline och de som har genomförts. Vid det senaste tillfället tog han en halvtimme för att redovisa vad som är på gång.

Jag menar att det händer ganska mycket på bostadsområdet. Sedan kan man alltid tycka att det ska hända mer saker, men jag vill nog påstå att det är verkstad. Om man tittar lite objektivt ser man att det händer saker. Sedan har jag all förståelse för att man i opposition vill att det ska hända mer.

Jag är tydlig med att vi inte vill ta bort planmonopolet från kommunerna. Det är självklart att det ska ligga där, men vi tycker, precis som framkommer i en del motioner, att regional och fysisk planering ska prövas på fler ställen, precis som sker i Halland. Jag tror att det sätter press på kommunerna att samarbeta mer och att ta fram en mer övergripande planering.

Precis som Centerpartiets representant säger kommer strandskyddet att underlätta för kommunerna att planera. Jag tror inte att utredningen kommer att gå så långt som jag skulle önska, det vill säga att strandskyddet

faktiskt försvinner och att kommunerna själva får bestämma vilka områden som ska lyda under strandskyddet – länsstyrelsen tas bort helt och hållet. Det skulle vara bäst för att kunna planera bostadsbyggandet på ett bra och effektivt sätt. Men så långt kommer man nog inte i den frågan – tyvärr.

Jag tror att vi underskattar kommunernas möjligheter att påverka ledtider och avgifter. Bygglovstaxan ska inte vara en inkomstkälla för annan verksamhet, utan den ska bara finnas för planering och byggande. Jag menar därför att kommunernas fullmäktigeledamöter borde se över avgiften för att veta att den används på ett riktigt sätt.

Anf. 31 LEIF NYSMED (S):

Herr talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till reservation 1 i betänkande CU14.

Planering och byggande, som är det betänkandet handlar om, är grundläggande för hur vårt samhälle ska se ut i framtiden. Men alltför ofta ligger enskildheter till grund för diskussionen om hur vårt samhälle ska utvecklas och byggas. Alltför ofta är också problemet någon annans, och alltför ofta förs diskussionerna med utgångspunkt i någon form av ställningskrig mellan olika aktörer och intressen. Det duger inte!

Planering och byggande är mycket viktigare än så. Plan- och bygglagen är en form av samordning mellan alla intressenter inom samhällsbyggandet. Ordning och reda ska vägas samman med kraven på snabba processer med minimalt krångel. För att åstadkomma detta krävs en förståelse för varandras ingångar i de olika planeringsprocesserna.

Översyn av regelverket är ett ständigt pågående arbete. Förenklingar som kan möjliggöra snabbare processer är bra både för den enskilde och för samhället. Men det är också viktigt att ta i beaktande behovet av ordning och reda i planeringsstadiet för att kunna bygga ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle.

Lagar och regler är skapade för att se till att det inte byggs in felaktigheter och brister i samhället. Utifrån dessa principer har vi socialdemokrater arbetat i både regeringsställning och opposition för att ständigt utveckla regelverket för planering och byggande. Regler som inte kan motiveras ska tas bort, och processer som kan ske snabbare ska naturligtvis bedrivas utifrån den premissen. Men reglerna och processerna ska också säkerställa att vårt framtida Sverige inte blir ett fuskbygge. Samtidigt är det viktigt att påpeka, framför allt för den SD-ledda regeringen, att regelförenklingar inte är något allena saliggörande för bostadsbyggandet. Ingen kan bo i en regelförenkling.

Bostadsbristen är något som måste byggas bort, och då krävs det bostadspolitik som gör det möjligt för vanligt folk att ha råd med en bostad. Regeringen har med SD:s stöd ofta understrukt att regelförenklingar är det viktigaste bostadspolitiska initiativet man avser att fortsätta jobba med. Det råder politisk enighet om att försöka formulera så enkla regler som möjligt. Men det har, som väntat, visat sig vara lättare sagt än gjort.

Regeringen kommer troligen under våren, sent omsider, med proposition om ett nytt regelverk för bygglov. Med tanke på bostadsministerns stora ord om strukturella förändringar som ska lösa bostadsbyggandet har en hel del i det liggande förslaget mött stark kritik från i stort sett alla remissinstanser, alltifrån Villaägarna och Bostadsrätterna till Boverket, Sveriges Arkitekter med flera.

Om bostadsministrarnas avsikt är att fel och brister i bostadsbyggandet ska åtgärdas i efterhand, genom tillsyn, i stället för att man löser det innan de görs kommer vi att få en het debatt här i kammaren under våren.

Under våren kommer vi även att debattera regeringens förslag om sämre studentbostäder, som flera har varit inne på. Trängre studentbostäder med försämrad tillgänglighet är inte förbättringar. Det finns andra, bättre förslag för att få till 10 000 nya hyres- eller studentlägenheter utan att bygga sämre lägenheter. Vi återkommer till det när den debatten ska tas.

Vad gäller bostadsbyggandet har regeringen misslyckats totalt. Byggande av endast 28 000 nya bostäder påbörjades förra året. Det är knappt hälften av de 52 000 bostäder som behöver byggas årligen. Som en tydlig konsekvens av detta har nära 5 000 företag inom byggsektorn gått i konkurs under den här mandatperioden. Under 2024 skedde det största antalet konkurser sedan 1993.

Byggarbetslösheten har nått över 10 procent, vilket andra ledamöter har nämnt tidigare. Bara sedan september förra året fram till februari hade antalet arbetslösa i Byggnads a-kassa ökat med 2 500. I Byggnads a-kassa är alltså totalt över 14 000 arbetslösa i dag. Det är naturligtvis fler som är arbetslösa utöver det. Inte alla är med i a-kassan. Det är skrämmande siffror.

Inte ens regeringens satsning på ökat småhusbyggande har gett något synbart resultat, troligtvis för att den var felriktad och för att summan var försumbar. Endast 5 500 nya småhus började byggas under 2024. Det är rekordlåga siffror, som liknar 90-talskrisens bottennoteringar.

Nej, den SD-ledda regeringens politik duger inte. Enligt den mest positiva prognosen jag har läst kommer bostadsbyggandet upp i 40 000 bostäder tidigast 2027. Det är fortfarande långt under det årliga behovet av 52 000 nya bostäder årligen. Man kan inte vara annat än starkt kritisk till detta misslyckande.

Herr talman! Många detaljplaner överklagas runt om i Sverige. Förutom att byggandet fördröjs kan de långa tiderna av väntan i slutänden också påverka bostadspriserna. Problemet är naturligtvis inte att människor överklagar. Det är en rättighet i en demokrati att ha möjlighet att påvisa problem och att få sin sak prövad. Och en ordentlig bedömning av detaljplaner ska göras. Problemet är att det inte finns tidsgränser för hur lång tid ett överklagande kan få ta.

Trots att förändringar har gjorts för att korta processtiderna tar överklaganden fortsatt alltför lång tid. Vi socialdemokrater anser att det bör sättas tidsgränser. Bland annat borde det finnas en gräns för delgivning, det vill säga för hur lång tid det ska få ta innan man kan hämta ut ett beslut.

Det finns även tydliga exempel på att kommunerna fått vänta så pass länge på ett regeringsbeslut i ett överklagandeärende att hela processen i stort har fått tas om. Det är väldigt oansvarigt av den sittande regeringen. Det behövs begränsningar. Det är helt uppenbart.

Vidare kan en begränsad rätt till överklagan säkerställas genom exempelvis en snävare krets av sakägare, begränsade möjligheter att överklaga bygglov då de stämmer överens med detaljplanen och begränsade möjligheter att överklaga vidare till högre instanser.

Allt detta måste självklart vägas mot kraven på rättssäkerhet och enskildas rätt att invända mot fattade beslut. Vi socialdemokrater ser därför behov av en översyn av frågeställningarna med ett tydligt fokus på att be-

gränsa möjligheterna till överklaganden, för att underlätta för en hållbar samhällsutveckling.

Herr talman! Jag har haft ganska höga förväntningar på den här debatten om planering och byggande under hela mandatperioden. Jag tror att det finns en samsyn i många frågor. Jag tittar speciellt på Larry, vars anförande jag uppskattade. Du lyfte upp frågor som jag också lyfter upp här.

Vi har, på uppmaning av flera aktörer i byggsektorn, föreslagit blocköverskridande samtal för att skapa långsiktiga förutsättningar för planerande och byggande. Detta har dock bestämt avvisats av regeringen och SD. Regeringen har varit och är väldigt nöjd med sitt arbete. Man har talat om en rivstart av bostadspolitiken, men den har snarare lett till en tvärnit i nybyggnationen. Få, om inga, tecken syns på en återhämtning av bostadsbyggandet.

Branschens parter, bostadsutvecklare med flera talar om ett behov av att kickstarta bostadsbyggandet genom ekonomiska incitament av olika slag. Men väldigt lite av detta genomförs. Man pratar om eventuella lättnader vad gäller bolånetak och andra delar. Men vi har inte ens sett att det har gått ut en remiss. Eventuellt i sommar har det sagts. När kommer förslaget på bordet?

Jag vill blicka tillbaka ett par år till då vi debatterade samma ämnen. Då sa Jakob Olofsgård från Liberalerna: Vi vilar på hanen, och när inflationen går ned behöver vi vara beredda.

Nu har inflationen gått ned. Hur många år till ska vi behöva vänta medan regeringen vilar på hanen? Mer än halva mandatperioden har gått. När vi tittar i regeringens propositionslista, alltså på de faktiska förslag som ligger på vårt bord och ska diskuteras, kan vi konstatera att det snart är tre förlorade år.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis understryka att bostadsbristen är något som måste byggas bort. Men det krävs bostäder som vanligt folk kan efterfråga. Bostadsbyggandet har kollapsat, och enligt många bedömare lär det bli sju svåra år. Detta påpekades redan för ett par år sedan, men faktum kvarstår.

Ett ökat bostadsbyggande handlar om finansieringsfrågan. Den lyser med sin frånvaro. Det krävs alltså fler åtgärder än bara regelförenklingar. Och med den här SD-ledda regeringens strukturella förändringar riskerar det svenska folkhemmet att bli ett fuskbygge.

Jag vill återigen yrka bifall till reservation 1 i betänkandet.
(Applåder)

Anf. 32 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Jag håller med om mycket av det som Leif Nysmed från Socialdemokraterna sa i sitt anförande. Jag kan kanske mest hålla med om att när man gör förändringar är det alltid en avvägning mellan olika intressen. Bostadspolitik fungerar lite på det sättet; vi har lite olika ingångar och syn på hur det ska bli. Men det är inte bara vi i denna kammare som har synpunkter, utan det har även organisationer och företag ute i Sverige.

Jag noterade att Leif Nysmed var inne på förenklingar och att alla egentligen tjänar på regelförenklingar som gör att det går att bygga fortare. Min fråga till Leif Nysmed är om man kan tänka sig att när en regel tillkommer ska två tas bort. Det används i företagssammanhang. Kan det

göras i byggsammanhang också? På det sättet kan vi själva ta på oss rollen att minska antalet regler.

Leif Nysmed var också inne på lagrådsremissen om förändrade regler för bygglov, som skulle innebära den största förändringen av de reglerna sedan 2014. Den som var bostadsminister då var kristdemokrat. Vi kan väl säga att jag som kristdemokrat vill hedra den historiken genom att vilja göra en stor förändring även den här mandatperioden.

Bedömningen är att antalet ärenden hos bygglovsavdelningarna på kommunerna skulle minska med uppemot 40 procent.

Mina frågor till Leif Nysmed är: Är inte det en regelförenkling? Kan man tänka sig att det ger skillnad i processerna, så att man faktiskt får fram bostäder på kortare tid?

Anf. 33 LEIF NYSMED (S) replik:

Herr talman! Ledamoten frågar mig först och främst: Om man inför en regel, ska man då ta bort två? Jag tycker att det är ett korkat förslag. Finns det två regler som inte behövs och inte längre fyller sitt syfte ska man ta bort dem, oavsett om nya regler införs. Men bara för att man inför en regel ska inte två andra bra regler tas bort, utan man måste naturligtvis alltid titta på vad som är syftet med en regel. Finns den till för att jävlas med folk? Jag tror inte det. Ursäkta att jag svor! Om man inför en ny regel som kan ersätta två andra är det rimligt att ta bort dem. Men man måste ju titta på det. Att generellt säga ”inför vi en regel tar vi bort en annan” är ju rent kvasiintellektuellt.

När det gäller bygglov: Att man tar bort anmälningsplikten för exempelvis komplementbostadshus är för det första en chimär; det finns fortfarande ett antal anmälningsplikter kvar om man exempelvis ska bygga ett komplementbostadshus. För det andra förs hela risken över på den enskilda fastighetsägaren. Om man bygger in ett fel i sitt hus kommer man att få göra om det och ta hela den ekonomiska smällen själv. Det är den stora kritiken från exempelvis villaägarna, som är de som borde vara mest berörda av den här förändringen. Jag tycker att man ska titta på remissyttrandena och fundera lite grann över detta.

Vad beträffar frågan om ett minskat antal ärenden avseende anmälningar och bygglov kan jag säga att tillsynen i stället kommer att öka dramatiskt, vilket drabbar skattebetalarna i respektive kommun. Ni har inte varit så jätteduktiga från regeringens sida på att tillföra medel till kommunerna för att ta hand om de ökade kostnaderna. Vi får väl se var det landar.

Anf. 34 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Det här var väl ett skolexempel på hur Socialdemokraterna bedriver bostadspolitik. Man pratar om regelförenklingar och att det ska bli enklare att bygga. Man ska ta bort så många regler som möjligt. Min fråga till Leif Nysmed är: Hur många regler tog ni bort under åtta år i regeringsställning? Om du kan redovisa den siffran, om den nu över huvud taget finns, skulle jag vara tacksam. Det är lätt att klaga på någon annan och säga att den ska göra någonting. Men när sedan regeringen går fram med regelförenklingar och faktiskt tar bort grejer från bygglovsavdelningarna – upp till 40 procent, en siffra som Leif Nysmed inte attackerade – vad gör då Socialdemokraterna? Jo, då är man inte med på att göra de regelförenklingarna.

Prot. 2024/25:94
2 april

*Planering och
byggande*

Jag kan konstatera att Socialdemokraterna bara vill göra regelförenklingar som innebär att man inte behöver göra någon avvägning mellan olika intressen, eftersom ingen ska bli irriterad. Ingenting annat ska hända. Det betyder att inga regelförenklingar kommer att ske när en socialdemokrat sitter som bostadsminister. Det kanske är tur att det var en miljöpartist som var bostadsminister i förra regeringen. Då händer det kanske lite grann.

Majoriteten i den här kammaren måste driva bostadspolitiken framåt. Socialdemokraterna pratar väldigt mycket om samförstånd och att vi ska hitta regelförenklingar. Men när ett förslag kommer är det ingenting som är bra nog. Jag hade önskat att Leif Nysmed sagt: ”De här förslagen i bygglovsdelen är bra, de här kan vi tänka på och de här kommer vi att säga emot.” Men det gör han inte. Socialdemokraterna ratar hela konceptet, vilket är väldigt tråkigt. Så bedriver en samarbetsvillig opposition inte politik. Jag undrar hur Leif Nysmed tänker sig att ett samarbete skulle fungera mellan regering och opposition om man gjorde på det sättet varenda gång något förslag kommer fram.

Anf. 35 LEIF NYSMED (S) replik:

Herr talman! Ledamoten raljerar lite grann över att jag ifrågasätter just den del av Bygglövsutredningens betänkande som kritiseras hårt av i stort sett samtliga remissinstanser. Jag tycker att man borde fundera på varför alla är emot förslaget och ta till sig det. Det är därför vi har remissrundor.

Larry Söder frågar hur många regler vi har tagit bort. För det första står detta att läsa i själva utlåtandet. Jag tror att det var 16 propositioner som vi genomförde under förra mandatperioden. Hur många propositioner har ni lagt fram, Larry Söder? De går att räkna på ena handen, kan jag säga dig. Det har gått snart tre år. Ni har ett år på er om ni ska komma upp i hälften.

För det andra var det vi som tillsatte Bygglövsutredningen, vars förslag ni har dragit på i tre års tid. Jag väntar på att vi sent omsider ska få en proposition på bordet. Då ska vi titta på vilka delar som vi tycker är genomförbara. Det finns faktiskt en hel del bra synpunkter från Lagrådet som jag tycker att vi borde titta närmare på. Men i just den här delen handlar det om att helt och hållet ta bort anmälan och lägga all risk på den enskilda villaägaren, som får ta den ekonomiska smällen.

Är det ett stort problem? Ja, det är ett stort problem. I tidningen Altinget kan du läsa en text av Annie Östlund, förtroendevald för Centerpartiet. Hon pekar på att man vid 68 procent av alla anmälningar för Attefallshus som gjordes 2023 nekades startbesked på grund av att anmälningarna innehöll fel. Det tyder på att det finns en mening med att man lämnar in någonting till kommunen som hjälper en att göra rätt från början. Det är ju alltid bättre att åtgärda ett fel innan det görs. Nästa gång är det den enskilda personen som får ta den ekonomiska smällen. Det lär inte vara Larry Söder som tar den.

Anf. 36 PATRIK KARLSON (L):

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet *Planering och byggande*.

Tänk er ett Sverige där familjer oavsett inkomst och var de bor får möjlighet att bygga sitt eget småhus, bo där och rota sig. Det är en plats där

man hälsar på grannarna över staketet, där man ser sina barn springa runt och leka i den egna trädgården och där man själv alldeles röd i ansiktet springer ut i endast morgonrocken för att jaga bort skatorna från jordgubbslandet. Småhus är enligt mig inte bara en boendeform utan också en symbol för så mycket mer än så. Bara detta är ju egentligen skäl till att bygga fler småhus, men den allra viktigaste anledningen är trots allt att drömmen för en stor andel av svenskarna just är att få bo i ett småhus.

Men tyvärr stannar det alltför ofta blott vid en önskedröm för många. De som vill köpa i dag har det betydligt svårare än för enbart tio år sedan. Det blir allt svårare att få in en fot på bostadsmarknaden. Politiken levererar helt enkelt inte efter hur folk vill bo.

Vid 1800-talets slut bildades egnahemsrörelsen, en folkrörelse med målet att ge arbetarklassen ett eget boende, liksom idén om trädgårdsstaden, som med sin småskaliga, blandade bebyggelse blev en sorts motrörelse till det som då betraktades som den mörka och osunda 1800-talsstaden.

Jag tror inte att det var en tillfällighet att Elias Sehlstedt under denna period skrev följande visa, som jag ska erkänna att jag själv inte hade hört innan jag nyligen fick den skickad till mig:

Litet bo jag sätta vill:
Gård med trädgårdstappa till,
Liten åker till att grafva
Vill jag uppå landet hafva:
Huset utan vank och brist –
Fyra rum och förstu'qvist.

I dag, över hundra år senare, är denna visa fortfarande lika aktuell. Vi behöver enträget fortsätta arbetet med att få till en ny, modern egnahemsrörelse för att möjliggöra för fler att få drömboendet att bli verklighet.

Herr talman! Den svenska bostadsmarknaden befinner sig fortsatt i kris. Investeringskalkylerna håller inte på grund av de senaste årens stigande räntor, ökade materialkostnader och därmed minskade lönsamhet. Detta minskar investeringsviljan för såväl nya hyresbostäder som bostadsrätter och småhus. Slutkunder, både köpare och hyresgäster, har helt enkelt fått det svårare att ha råd med nya bostäder.

På längre sikt får detta såklart allvarliga följder. När nyproduktionen bromsar in är det främst bostäder i attraktiva lägen för starka grupper som fortsätter att byggas. Det är tyvärr de hushåll som redan står längst ifrån bostadsmarknaden som drabbas hårdast. Deras möjligheter att hitta en trygg plats att kalla sitt hem krymper ytterligare.

Samtidigt måste vi också lära oss konsten att snabbt gå mot mer hållbara, smarta och energieffektiva byggnader utan att för den delen förstöra de sociala och kulturella värden som har byggts upp under årtionden. När vi renoverar eller anpassar vårt befintliga bestånd måste både klimatpåverkan och vårt gemensamma kulturarv vägas in.

Herr talman! I dag står till exempel många kontor och butikslokaler tomma. Ser man till människors förändrade köpbeteenden, där man köper mer och mer produkter på nätet, och hur pandemin i grunden förändrade hur vi arbetar och vad vi förväntar oss av vår arbetsmiljö, kommer säkert dessa vakanser öka än mer i framtiden.

Men ibland kan det komma något gott ur det onda. Ur ett resurs- och klimatperspektiv är det effektivt att till exempel konvertera kontor och bu-

tikslokaler till bostäder. Det handlar om att man kan nyttja stommar och material som redan finns på plats. Det bidrar då inte till ökat klimatavtryck men ger samma nytta. En annan fördel är att man inte tar någon ny mark i anspråk. Ett ytterligare skäl är att det allt som oftast redan finns infrastruktur på plats i form av service och kollektivtrafik runt de befintliga byggnaderna.

Ändrad användning av lokaler löser såklart inte det bostadsbehov som finns. Det måste man vara ärlig med att säga. Men det vore dumt att kasta bort den potential som redan finns i vårt befintliga fastighetsbestånd. För att skapa fler bostäder på kort sikt har regeringen fattat ett beslut om en stimulans till kommuner som antar detaljplaner som möjliggör omvandling av lokaler till bostäder. Det är bra. Men det arbetet behöver utvecklas ytterligare för att ge ett bättre utfall.

Herr talman! Drömmer du om att bygga nytt, eller möjligtvis någon annan här i salen? Då är det kanske viktigare än någonsin att vara på god fot med dem som bor i området. Möjligheten att sätta stopp för någon annans byggplaner har nämligen kanske aldrig varit större än vad den än nu. Detta uppmärksammades nyligen i en ledartext i min lokaltidning hemma.

Man tog upp ett särskilt ärende där en invändning om förekomsten av fladdermöss eller någon annan fridlyst art i ett exploateringsområde räckte för att fördröja, fördröja och i värsta fall stoppa ett projekt. Denna dom från Mark- och miljööverdomstolen kommenterades av juristen Lisa Kylanfelt. Hon förklarade att den som söker förhandsbesked numera helt enkelt kan tvingas att betala för en utredning när någon påstår att en fridlyst art kan finnas i området, även om det i sig är vagt.

För både privatpersoner och företag höjer det tröskeln ytterligare vid nybyggnation. Vägen från första ansökan till en faktisk byggstart riskerar att bli både dyrare, längre och mer osäker. Inte minst kan det få fler byggprojekt att gå i stöpet redan i planeringsfasen.

Det man studsar till på är inte själva möjligheten till att kunna överklaga – det är tvärtom något som måste finnas för att man ska kunna skydda hotade arter – utan det är den markanta obalans som redogörs för i ärendet. Det handlar helt enkelt om att den som vill stoppa ett projekt i princip bara behöver hänvisa till att en fridlyst art har observerats. Däremot krävs det en omfattande utredning av den som vill bygga för att bevisa motsatsen.

Nu när även vaga påståenden kan tvinga fram dyra och tidskrävande utredningar för att skydda en art ökar det tyvärr risken för att verktyget används i helt andra syften, och därmed kanske urholkar förtroendet för miljöarbetet i stort. Bostadsprojekt är i grunden ofta konfliktfyllda i många fall. För den som vill sätta käppar i hjulen finns nu en enklare metod, oavsett om det faktiskt finns skyddsvärda arter på platsen eller inte.

Nu gäller det att vi försöker att hitta lösningar där vi har en balans i denna process och ser till att skydda våra fridlysta arter samtidigt som det inte används som ett verktyg enbart för att motarbeta människor vid en byggnation.

Anf. 37 ROGER HEDLUND (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi i kammaren planering och byggande. Bostadspolitikerna berör flera områden i vårt samhälle. När vi jobbar med de bostadspolitiska frågorna har vi möjlighet att påverka och skapa förut-

sättningar för utveckling och förbättring på många håll och inte bara när det gäller att bygga hus.

Herr talman! Här har vi till exempel planeringsprocessen. Där menar vi att det brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektivet behöver tas med redan i planeringsfasen. Det gäller att där ha samråd och diskussioner tillsammans med polisen och andra erfarna instanser.

Det handlar om att i ett tidigt stadium få med alla bitar för att skapa förutsättningar för att de områden och bostadsmiljöer som tillkommer från början har med sig brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder.

Vi behöver också jobba vidare med det kommunala stödet för att områdesplanera på ett sådant sätt att vi kan skapa förutsättningar för tryggare bostadsområden, något som det i dag finns ett stort behov av i Sverige.

Vi har flera utsatta områden. Vi vill se till att skapa förutsättningar för att färre utsatta områden ska finnas i landet och att inga nya tillkommer. Här behövs det en nationell handlingsplan som kommunerna kan använda som stöd i detta arbete.

I det samarbete som Sverigedemokraterna har med Tidöpartierna har vi också med en leverans av ett lagförslag för att stärka tryggheten i den bebyggda miljön genom områdessamverkan. Det är ett lagförslag som jag ser fram emot att regeringen kan lägga fram här i kammaren för att skapa förutsättningar för att kunna samverka för att skapa trygga bostadsområden.

Herr talman! Detta är några av de delar som är oerhört viktiga på det bostadspolitiska området och som rör tryggheten för våra medborgare ute i samhället.

Vidare menar Sverigedemokraterna att vi behöver arbeta med medborgarinflytande vid gestaltning av offentlig konst och nybyggnation. Det skulle kunna skapa förutsättningar för att undvika att tjänstemän, arkitekter och politiker använder sina egna subjektiva bedömningar av vad som är vackra områden och bostäder.

Vi vill möjliggöra för fler medborgare att kunna vara med i processen. Vi tror också att en sådan process kan skapa förutsättningar för att få färre överklaganden och bättre processer i bostadsbyggandet.

Vi behöver också utreda införandet av ett kommunalt arkitekturprogram där vi kan skapa förutsättningar för arkitektonisk kvalitet och estetik. Det skulle vara ett mellansteg mellan plansystemets översiktsplan och detaljplan, alternativt mellan översiktsplaneprocessen detaljplaneprocessen.

Det är återigen en del av det som jag tror kan skapa förutsättningar för att få färre överklaganden, en bättre förståelse och en involvering av medborgarna i processen för att bygga nya bostäder och bostadsmiljöer.

Vi behöver stärka den kulturmiljökompetens som finns ute i kommunerna genom att införa en kulturell planering. Det sätter fokus på platsens kulturella och historiska perspektiv för att motverka storskalig och likriktad nybyggnation.

Vi vill se till att bevara de kulturmiljöer och de historiska delar i kommunerna som är viktiga för att skapa en nationell identitet men också en lokal identitet. När man bygger i de områdena behöver det finnas bättre förutsättningar för kulturmiljökompetensen.

Vi behöver arbeta med en kartläggning för att undvika att vi river historiska byggnader och förstör kulturmiljöer. Kommunen har en avgörande roll i att bevara dessa områden. Där skulle det kunna behövas ett stöd. Vi

vill se en utredning för att möjliggöra bättre förutsättningar för ett sådant stöd. Vi behöver också ha sanktioner mot exploatörer som bortser från känsliga kulturmiljöer för att se till att kulturmiljöer inte förstörs vid nybyggnation.

Planering och byggande är ett omfattande område. Det berör både stat, region och kommun. Alla dessa delar samspelar med varandra för att skapa förutsättningar för att nya bostäder byggs. I slutänden ligger planeringsansvaret på kommunerna. Sverigedemokraterna menar att man behöver arbeta mer med handläggningsfrågorna för att få en effektivare hantering av tillstånd och bostadsbyggande. Man behöver också arbeta med överklagandeprocesserna för att snabba upp bostadsplaneringen.

Vi tycker från Sverigedemokraternas sida att man ska införa en regional planering i hela Sverige. I dag använder man sig av detta i Skåne, Stockholms och Hallands län. Vi menar att man skulle behöva gå vidare med den processen och införa detta i hela Sverige för att staten, regioner och kommuner gemensamt ska kunna planera för bostadsbyggande, infrastruktur och kollektivtrafik på ett bättre sätt.

När det gäller regelförenklingar och bättre förutsättningar att planera för bostadsbyggande har det till exempel införts ett stöd för detaljplaner för småhusbebyggelse. Vi har också fortsatt arbetet med regelförenklingar och snabbare processer. Den kommande propositionen om ett nytt bygglovsförfarande är en del av den stora omläggning av politiken som behövs. Regeringen kan i dag kan presentera och genomföra en rad förändringar för att skapa bra förutsättningar för planerande och byggande i Sverige.

Med det, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation 10.

Anf. 38 ALIREZA AKHONDI (C):

Herr talman! Det här är inte en allmänpolitisk debatt om bostadspolitik. Om så hade varit fallet hade jag fokuserat väldigt mycket på finansieringsfrågor i stort, för om inte just den frågan adresseras blir det inga bostäder – inte ens med politisk välvilja.

Vi debatterar i dag civilutskottets betänkande *Planering och byggande*. Det är väldigt intressanta frågor i stort. Det handlar om en översyn av plan- och bygglagen, om regionplanering, buller, återbruk och bygglov och naturligtvis om klimatanpassning, som är en viktig del när det kommer till klimatfrågorna i stort.

De här frågorna och det här betänkandet hamnar ändå lite i skymundan givet den utredning och den proposition som är utlovade om fler bygglovsbefriade åtgärder. Vi ser fram emot att debattera betänkandet om detta och likaså det betänkande som kommer om regelförändringar för studentbostäder. Det här är två propositioner som vi har sett fram emot av de få propositioner som den här regeringen de facto har levererat.

Innan jag går in på vad Centerpartiet vill i de här frågorna vill jag yrka bifall till reservation 30 i betänkandet. Vi står naturligtvis bakom alla våra yrkanden, men vi vill ju inte sitta här och rösta i 20–30 timmar.

När jag lyssnade på min vänsterpartistiske kollega lät det som om himlen hade ramlat ned och att det inte fanns någon som hade tak över huvudet. Jag vill ändå påminna att vi har ungefär 2 miljoner hyresrätter i det här landet. Vi har också 1,2 miljoner bostadsrätter och 3,2 miljoner fastigheter, varav 2,5 miljoner småhus i form av villor och radhus. Det är alltså rätt många som ändå har tak över huvudet. Sedan får man lägga detta i den

sociologiska kontexten att vi i Sverige som ett individualistiskt samhälle har för vana att bo ensamma, vilket påverkar behov och efterfrågan på ett annat sätt än i andra länder.

Man kan ändå konstatera att det har varit tre förlorade år, som min socialdemokratiska kollega sa. Vi pratade före debatten om att det är ganska synd att takten i det departement som styrs av Kristdemokraterna är så pass låg. Det finns rätt många frågor som den här kammaren skulle kunna fatta beslut om i bred enighet om det bara kom några propositioner.

Vi skulle kunna ta itu med främjande av innovativt byggande. Vi skulle kunna hantera strandskyddsfrågorna på ett bra sätt. Det som jag rabblar upp nu är Centerpartiets förslag. Varför räknas halva Sveriges som riksintresse? Den frågan tror jag att Larry Söder och Kristdemokraterna skulle vara beredda att ta i hand på. Vi skulle kunna ta upp frågan om ännu fler bygglovsbefriade åtgärder än de 41 som är utlovade och diskutera det när det kommer ett sådant förslag.

Det var en försvarspolitisk debatt här i kammaren före denna, där det talades om totalförsvaret. Skyddande av åkermark ingår i vårt utskotts ansvarsområde. Det skulle vi kunna prata om; det handlar om livsmedelsförsörjningen som en del av totalförsvaret. Det finns alltså rätt mycket som vi skulle kunna hantera om vi ville.

Det bekymmersamma är den oroliga omvärld som vi lever i. Vi har en herre på andra sidan Atlanten som har fått för sig en hel del saker på sistone. Vi får se vad som kommer nu i kväll klockan 22. Man kan kanske undra vad det har med den här debatten att göra. Jo, bostadssektorn står för 10 procent av Sveriges bnp och är en väldigt viktig del av vårt samhälle. Det är klart att de beslut som fattas någon annanstans påverkar oss och våra möjligheter att hantera de här frågorna långsiktigt.

Det viktiga med just detta betänkande handlar om det som ganska tydligt konstateras: Det här är väldigt långa processer. För att kunna hantera långa processer behöver marknaden och alla aktörer, både de offentliga och de privata, långsiktiga spelregler.

Jag fick en fråga från en journalist om vilka frågor kring bostadspolitiken som borde debatteras i Almedalen i år. Då svarade jag att det handlar om hur vi ser till att få långsiktighet i bostadspolitikens område, i synnerhet när det kommer till planering och byggande, givet den oroliga omvärld som vi lever i.

Från början till slut tar det nio år, sägs det, från att man börjar planera tills man har en färdig bostad. Det är betydligt längre än de mandatperioder på fyra år som den här kammaren har att förhålla sig till. Nu tappade vi den här mandatperioden. Det tycker jag är ganska synd, för vi hade en möjlighet att adressera för samhället viktiga frågor.

Jag måste ändå ge Malcolm Momodou Jallow rätt i att det finns många där ute som kämpar med att få ihop en vardag. När räntorna stack iväg påverkade det väldigt många, liksom när inflationen stack iväg. Vi missade chansen att adressera bostadspolitikens utmaningar när företag efter företag föll och väldigt många i den här sektorn förlorade sina arbeten.

Vi i Centerpartiet sträckte ut handen. Tidöganget ville dock inte ta emot vår utsträckta hand, vilket jag beklagar. Jag vill ändå rikta mig till mina kollegor i utskottet: Än är det inte för sent! Det finns rätt många färdiga utredningar på departementet som man skulle kunna snabbprocessa

och lägga på riksdagens bord så att en bred majoritet kan ge de förutsättningar som krävs för att vi ska få fler bostäder på plats.

Anf. 39 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Tack så mycket, Alireza Akhondi, för anförandet, som var brett till sin natur. Så brukar det vara med Alireza Akhondis anföranden.

Jag fastnade för att vi i alla fall har en gemensam bild av att ledtiderna är alldeles för långa och att man måste få ned dem på ett eller annat sätt. Jag noterade också att ledamoten i sitt anförande nuddade vid strandskyddet, något som är på gång framöver, både i form av en proposition och kanske som en del där man går vidare och tittar djupare på hur man kan se över strandskyddet som helhet.

I ett av replikskiftena pratade jag om att man kanske helt skulle lämna hanteringen av strandskyddet till kommunerna. Kan Centerpartiet tänka sig att gå så långt i de delarna?

När det gäller regelförenklingar noterade jag att den nya lagrådsremissen var med i anförandet. Det handlar alltså om 41 förenklingar som skulle innebära, tror jag, att uppemot 40 procent av ärendena till en bygglovsavdelning kommer att försvinna. Jag vill nog påstå att detta kommer att möjliggöra kortare ledtider.

Har Centerpartiet ungefär samma bild av detta, det vill säga att en del av ledtidsproblematiken är att man har så pass mycket att göra på bygglovsavdelningarna att det är strukturella problem med att få igenom alla ärenden? Det är både högt och lågt, det vill säga båda ganska stora projekt och små projekt, och där får de små projekten ge vika för de större. Det hade varit bättre om man kunde jämna till det på något sätt.

Anf. 40 ALIREZA AKHONDI (C) replik:

Herr talman! Tack till Larry Söder för frågan!

Skälet till att det blir ganska breda diskussioner är att våra strukturer är upplagda på det sättet. Det har funnits en brist på propositioner, vilket gör att de få tillfällen som vi har till vårt förfogande på gott och ont tenderar att springa iväg och bre ut sig. Jag hade också gärna diskuterat varje enskild fråga för sig, för jag tycker att frågorna förtjänar det.

När det kommer till strandskyddsfrågan, vilket var en väldigt konkret fråga, är jag väldigt glad att det här äntligen blir av. Förra mandatperioden fanns det partier här i kammaren som inte tyckte att detta var tillräckligt långtgående. Vi argumenterade då för att släppa igenom det som fanns och jobba med resten senare, vilket ni äntligen gör.

Om jag ska teckna firma för Centerpartiet i ett replikskifte kan jag säga att vi generellt har utgångspunkten att man ska fatta beslut så nära människor som möjligt. Skulle jag därför ställas vid skampålen och behöva svara på Larry Söders fråga skulle jag säga att det är rimligt att de besluten fattas i kommunen. För mig låter det ganska rimligt givet var vi står ideologiskt.

När det kommer till ledtiderna får vi se om det blir 41 förslag. Det har ju varit ganska mycket kritik, något som också Leif Nysmed var inne på. Det är jättebra att man tar tag i de här frågorna, men det är inte lösningen på allt, Larry Söder, utan det finns andra delar som också behöver adresseras för att fler barn ska bli till.

Anf. 41 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Jag tänkte att det var bostäder och inte barn som skulle bli till!

Jag tycker att många av de 41 förslagen är ganska bra. Många av diskussionerna utgår från fel fakta, menar jag. Attefallshusen kom till 2014 när Stefan Attefall var bostadsminister, och tanken var då att det bara skulle vara en anmälningsplikt. Sedan har kommunerna gjort det till någonting helt annat, det vill säga att man ska ha bygglov. Men det var alltså inte avsikten.

Då kan vi antingen göra det krångligare för människor att bygga ett attefallshus och ha ett bygglovsförfarande på regelrätt sätt, eller så går vi andra vägen, det vill säga göra det bygglovsbefriat, vilket vi tycker är rätt väg att gå. Det var andemeningen med attefallshuset, och då borde det också vara så.

Jag är inte förvånad över att det finns människor, både organisationer och privatpersoner, som har kritik gällande det, men detta var andemeningen med attefallshusen från början, och jag tycker att det vore bra om man hedrar det.

Sedan finns det många delar där man går ganska långt. Det handlar om ombyggnationer, fasader och så vidare som kommunen inte får hantera utan som läggs på den enskilda individen, vilket jag tycker är bra. Jag inser att kommunerna inte tycker att det är bra, men det är också en avvägning som man måste göra.

All politik handlar om avvägningar. Man måste välja väg. Om man inte vill göra det ska man inte göra något, och jag menar att det här visar vilken väg man vill gå.

Jag är väldigt intresserad av att höra hur Centerpartiet har tänkt göra regelförenklaringar som inte finns med här men som skulle få ned bygglovsavdelningens arbete på ett mer konkret sätt, om man nu inte tror att detta kommer att innebära 40 procent färre ärenden. Jag är glad om det blir 35 procent färre!

Anf. 42 ALIREZA AKHONDI (C) replik:

Herr talman! Jag blir också glad om det blir 35 procent. Jag tänker inte bråka om 5 procent hit eller dit.

Ett av de förslag som jag har lyft fram med bostadsminister Andreas Carlson är inglasning av balkonger, och jag visade hur knepigt det kan vara. Två lägenheter bredvid varandra i samma fastighet kan få olika svar beroende på något som inte har med saken att göra. Det finns alltså sådant som man skulle kunna förtydliga ytterligare för att få ned antalet frågor.

Jag fick frågan internt från någon lokal centerpartist som var orolig över konsekvenserna och för att man skulle behöva åtgärda saker i efterhand. Mitt svar är att man någonstans får tro på den enskilde och den enskildes vilja att göra rätt från början. Ibland behöver man dock vägledning, och det är den avvägningen som Larry Söder så klokt lyfter fram. Jag har inte sett slutprodukten, och det är därför svårt att här och nu säga om regeringen har lyckats med konststycket att få till en avvägning som kan förena olika intressen på ett lämpligt sätt.

Prot. 2024/25:94

2 april

*Planering och
byggande*

När det kommer till övriga förslag på vad man skulle kunna hitta på har vi i olika debatter diskuterat att det, givet konjunkturläget, är finansieringsfrågor i stort som behöver adresseras. Dessa frågor adresseras dock inte i det här betänkandet.

Anf. 43 MÄRTA STENEVI (MP):

Herr talman! I planeringen av vårt samhälles fysiska miljöer möts det privata och det kollektiva. När vi bygger våra städer och våra orter bygger vi för oss som ska bo och verka där nu. Samtidigt påverkar vi vilka val våra barn och barnbarn ska kunna göra i framtiden.

Herr talman! Klimatförändringarna är ju inte längre bara ett hot i framtiden utan också en realitet i vår vardag. Översvämningar och värmeböljor orsakar stora skador på tillgångar och människor. I takt med att extremväder slår till allt oftare behöver våra samhällen klimatanpassas för att möta den pågående utvecklingen.

Herr talman! Vi pratar ofta om målkonflikter av olika slag i kammaren. Senare i vår ska vi debattera såväl bygglov och funktionsrätt som bostadspolitik här. När vi gör det spår jag att vi kommer att både prata om konflikter och målkonflikter och kanske också ha en del konflikter. Men i dag vill jag prata om synergier.

Jag vill prata om de stora nyttor vi får när vi skyddar natur och planerar städer och samhällen för att ge plats åt naturen. När vi planerar för gröna ytor i bebyggda områden skyddar vi inte bara djur och insekter. Med fler och större parker skapar vi yta för rekreation och rörelse för barn och unga. När vi skyddar de stora träden och planerar för att många fler träd ska kunna växa sig stora skyddar vi samtidigt våra äldre från värmeböljor. När vi låter fler ytor vara bevuxna med växter i stället för att täcka dem med sten och asfalt skyddar vi också våra hem från översvämningar. När vi som enskilda låter gräsmattan ligga kvar i stället för att lägga sten skyddar vi dessutom grannens källare.

Herr talman! Mer natur i bebyggda områden är en fantastisk möjlighet. Miljöpartiet har en lång rad förslag för att skapa och skydda mer natur i våra städer och i våra bebyggda samhällen. I dag vill jag därför yrka bifall till reservation 12 i betänkandet.

Europas nya naturrestaureringslag trädde i kraft i augusti 2024. Lagen innehåller krav på att sätta in restaureringsåtgärder för viktiga livsmiljöer, vilket också innebär att städernas gröna ytor upprätthålls och stärks. Nationella restaureringsplaner kommer att behöva tas fram, men arbetet kommer även att behöva utföras på lokal nivå. Redan i dag arbetar många kommuner med stärkt skydd av befintlig värdefull natur genom bildandet av naturreservat och biotopskydd men också med åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden och klimatanpassa städer med hjälp av naturen.

Att skydda befintlig värdefull natur är givetvis enklare än att anlägga nya naturvärden. Det är just därför det är av stor vikt att alla kommuner arbetar långsiktigt med att skydda mer av befintliga naturvärden. Samtidigt behöver kommunerna ta ett större grepp om hur naturen i städerna på bästa sätt ska kunna bidra med de ekosystemtjänster vi så väl behöver nu och i framtiden. I vissa fall gäller det här på mycket begränsad yta.

När planering sker av klimatanpassningsåtgärder som omhändertagande av vatten vid skyfall och skuggning och temperatursänkning på skolgårdar eller vid äldreboenden behöver samtidigt rekreationsvärden och förstärkning av den biologiska mångfalden omfattas. I många fall kan de här värdena stärkas genom samma åtgärd om bara planering och samordning sker på rätt sätt från början. Vi anser därför att kommunerna behöver få i uppdrag att ta fram en samlad planering för hur man ska arbeta med ekosystemtjänster, klimatanpassning, stärkt biologisk mångfald och rekreativa värden och hur dessa ska kunna samordnas genom en god och framåtsyftande planering för stärkt natur i den bebyggda miljön.

Samtidigt som man planerar för biologisk mångfald och ekosystemtjänster behövs planering för att knyta in de rekreativa värden som gör att människor trivs och vill vistas i naturmiljön. Naturen ska finnas nära och tillgänglig i människors vardag. Stadsodlingar är ett bra exempel på sätt att engagera medborgare i att bidra till arbetet med att stärka naturvärden och biologisk mångfald. Det är också ett engagemang som stärker gemenskapen i området och som kan bidra till lokal matproduktion – om än i liten skala. Ibland kallar man det ätbara parker. Det är ett fint uttryck, tycker jag. Vi anser att regeringen skulle behöva undersöka hur lokala initiativ för stadsodling kan stärkas och stötts bättre från nationellt håll.

När tidigare oexploaterad mark tas i anspråk för bebyggelse eller annan infrastruktur kommer naturvärden och rekreationsvärden att på ett mycket bättre sätt behöva kompenseras än vad som sker i dag. Vi tycker att lagstiftningen behöver anpassas efter detta. Vi vill också att grönytefaktorn blir ett krav vid all nybyggnation. Det är ett verktyg som används av allt fler kommuner och som innebär att krav ställs på vilken andel ekosystemtjänster eller naturvärden som ska ställas på ett nytt exploateringsprojekt. Boverket behöver få i uppdrag att ta fram ett grundkrav för grönytefaktorn och anvisningar för hur man ska arbeta med detta, så att det blir tydligt och förutsägbart.

Herr talman! Det stöd som tidigare fanns att söka för gröna städer behöver vidareutvecklas för att städerna ska kunna få ytterligare stöd och hjälp i arbetet med att bibehålla och stärka urbana ekosystemtjänster och den biologiska mångfalden. Genom dessa åtgärder och genom att hålla blicken fäst på framtiden kan vi skapa mer hållbara, hälsosamma och attraktiva städer för framtida generationer samtidigt som vi uppnår våra miljömål här och nu.

Det är mycket i politiken som handlar om målkonflikter och svåra kompromisser. Vi behöver hantera de frågorna. Men allt handlar inte om det. Att skydda mer natur och att tillföra fler grönytor i bebyggda miljöer innebär nytta och glädje för oss alla.

Herr talman! Vi står inför så många hot i vår omvärld. Den här kammaren har att hantera de hoten och hur vi ska möta dem, och det gör vi dag efter dag. Men det är en ynnest att som ledamot i Sveriges riksdag för en liten stund i den här kammaren få tala om någonting som gör gott för oss alla: mer natur, till gagn för oss alla. Jag yrkar bifall till reservation 12.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 12 Skatteförfarande, folkbokföring och tull

Skatteutskottets betänkande 2024/25:SkU12
Skatteförfarande, folkbokföring och tull
föredrogs.

Anf. 44 BORIANA ÅBERG (M):

Herr talman! I dag debatterar vi betänkandet *Skatteförfarande, folkbokföring och tull*, som är ett så kallat motionsbetänkande och behandlar 140 yrkanden från den allmänna motionsperioden om bland annat synliga och osynliga skatter, deklarationer, F-skatt, folkbokföring och Tullverkets befogenheter. Det säger sig självt att det inte går att beröra allt som ryms i betänkandet under den begränsade talartiden. Jag kommer tyvärr att överskrida min anmälda talartid med 50 procent och ändå bara beröra de ämnen som ligger mig varmast om hjärtat.

För mig är det viktigaste att få bukt med den kriminella ekonomin. Inte en enda skattekrona ska gå till kriminella och bedragare. Mitt parti, Moderaterna, gick till val på att få ordning på Sverige.

Det är ingen hemlighet att internationella stöldligor ser Sverige som ett smörgåsbord där man kan hämta allt man vill: cyklar, bildelar, båtmotorer, jordbruksmaskiner, verktyg och så vidare. Värdet på stöldgodset från bostäder, butiker, jordbruk och byggarbetsplatser som varje år lämnar Sverige uppgår till 1,5 miljarder kronor. Detta har kunnat pågå bland annat för att tullen har saknat befogenheter att stoppa utförsel av stöldgods. Otaliga vittnesmål från bestörta tulltjänstemän beskriver en situation där man ser hur misstänkt stöldgods lämnar landet utan att man har befogenhet att stoppa fordonet. Snart kommer det att vara slut med det. För några veckor sedan presenterade regeringen ett förslag om att kriminalisera utförsel av stöldgods och en rad andra åtgärder som kommer att försvåra för de kriminella.

Herr talman! Tidigare regeringars aningslösa politik har bidragit till att de internationella brottsnätverken har blivit förankrade i Sverige och aktivt har deltagit i att bygga upp parallella samhällsstrukturer. För att komma åt dessa parallellsamhällen måste vi veta vilka som finns i landet. Felaktig och oriktig folkbokföring är nämligen källan till att många välfärdsbedrägerier begås.

Nyligen besökte den moderata skattekommittén Utbetalningsmyndigheten, vars uppgift är att upptäcka, förhindra och förebygga felaktiga utbetalningar – eller med andra ord: att slå vakt om att våra skattepengar används till det de är avsedda för. Vi fick en utförlig rapport, som alla riksdagsledamöter och andra som är emot användning och lagring av biometrisk data uppgifter och som är skeptiska mot bostadskontroller och emot folkräkning borde ta del av.

I Utbetalningsmyndighetens rapport beskrivs hur identiteter kan användas för att bedriva ekonomisk brottslighet och för att dölja vem den verkliga personen bakom brottet är. Sätten att ta över någons identitet är många. Det finns till exempel personer som säljer sina personuppgifter med tillhörande bank-id på internet när de ska flytta från Sverige. Ett annat sätt är att en person inom EU eller EES kan anmäla skenflytt till Sverige mot betalning. De utnyttjade identiteterna kan ges skenanställningar och användas för att gå in i en a-kassa, och sedan kan man ansöka om bidrag

och ersättningar från välfärdssystemen. Ett annat exempel är att pensioner utbetalas till avlidna personer, som varit folkbokförda i Sverige men som har bott och avlidit utomlands.

Falsa identiteter kan framför allt skapas vid invandring till Sverige, till exempel när en person söker uppehållstillstånd på grund av anknytning och uppger en identitet hos Migrationsverket. Senare kan samma person med en annan identitet söka asyl eller uppehållstillstånd på grund av anknytning eller arbete. I nästa steg kan personen ansöka om svenskt medborgarskap. I praktiken är det i dag möjligt för en person med svenskt medborgarskap att söka asyl under en annan identitet och på så sätt få multipla identiteter.

Det är därför oerhört viktigt att biometriska uppgifter, ansiktsjämförelseprogram och andra verktyg används, något som regeringen arbetar för. Dessutom är det snart slut med den kravlösa "utdelningen" av svenskt medborgarskap till individer som inte försörjer sig själva, inte behärskar svenska språket och inte respekterar svenska lagar och värderingar.

Herr talman! Det finns en uppsjö av sätt att använda felaktig folkbokföring för att begå kriminella handlingar. Inom ekonomisk brottslighet finns det många personer och företag som folkbokför sig på ett kontorshotell eller hos främmande personer utan deras vetskap. Skuggsamhället består av individer som finns i Sverige utan att ha rätt till det. Ofta utnyttjas de för kriminella handlingar eller för att arbeta svart för slavlöner.

Enligt Utbetalningsmyndighetens lägesbild för 2025 sker avancerade angrepp mot välfärdssystemet främst genom

- välfärdsföretag som brottsverktyg
- företag, stiftelser och föreningar som brottsverktyg
- identitetsmissbruk
- felaktig folkbokföring
- falska, manipulerade eller felaktiga intyg.

Det finns aktörer som driver välfärdsbolag som har kopplingar till organiserad brottslighet. För att få tillstånd använder sig dessa av bulvaner, mål-vakter eller falska identiteter som styrelseledamöter i syfte att dölja vem som faktiskt kontrollerar företaget.

Företag, stiftelser och föreningar används av oseriösa aktörer för olika brottsliga ändamål i allt större utsträckning. En typ av verksamhet som används är redan existerande företag, till exempel aktiebolag utan verksamhet som tidigare ägare har sålt vidare med bibehållna registreringar, som godkännande för F-skatt och arbetsgivar- och momsregistrering.

Skatteverket är en nyckelaktör i kampen mot de kriminella, och därför behöver myndigheten fler verktyg. Ett av dessa är stärkta kontroller av företag som har eller ansöker om godkännande av F-skatt. Det är viktigt för samhället att bara seriösa företag är godkända för F-skatt då det ofta ses som en kvalitetsstämpel och innebär att företaget självt är ansvarigt för att betala in skatter och avgifter.

Sedan den 1 januari i år gäller skärpta regler i detta avseende. Företag som inte lämnar de uppgifter till Skatteverket som efterfrågas kommer nu att få sitt godkännande för F-skatt återkallat.

Prot. 2024/25:94
2 april

*Skatteförfarande,
folkbokföring och tull*

Om vi avslutningsvis lämnar denna dystra men realistiska bild av dagens verklighet i Sverige kan vi konstatera att det inte råder någon tvekan om att de allra flesta företagare är hederliga människor med en affärsidé och en dröm som de vill förverkliga. Genom sina ansträngningar bidrar de till att bygga Sverige rikare och starkare. Dessa ska vi givetvis inte försvåra för genom att kräva in extra uppgifter eller genom att belasta dem med onödig administration.

En del har gjorts i detta hänseende. Kravet på bevarande av fysiska kvitton och andra underlag har avskaffats liksom kravet på tillstånd för att driva hotell eller anordna offentliga danstillställningar.

Här finns fortfarande en del att göra. Vi behöver bland annat säkerställa ett system där de uppgifter som en gång krävts in finns registrerade på ett sådant sätt att de inte krävs in igen i ett annat sammanhang. Det borde vara en självklarhet, och det är något som med framgång tillämpas av vårt grannland Norge sedan flera år tillbaka.

Tack vare den moderatledda regeringens politik är skattetrycket i Sverige i dag lägre än vad det har varit sedan 1975, men trots detta är de skatter vi betalar den absolut största utgiften för de allra flesta. För skattesystemets legitimitet är det därför oerhört viktigt att det är rättssäkert, enkelt och förutsägbart. En vägledande princip måste alltid vara att det ska vara lätt att göra rätt.

(Applåder)

Anf. 45 BLÅVITT ELOFSSON (S):

Herr talman! Jag vill under punkt 2 i SkU12 om skatteförfarande, folkbokföring och tull yrka bifall till reservation nummer 3 gällande F-skatt och näringsverksamhet.

Tanken med att betala skatt och skapa ett samhälle som är lika för alla är att vi vill ha ett samhälle där alla kan känna att det de ger kommer till någon som har det sämre och kan få det lite bättre. När man nu sänker skatter ökar kostnaderna för sjukvården, och invånarna i detta land får det tuffare när det gäller att få vardagen att fungera.

Sverige har varit ett land som varit en föregångare när det gäller att minska klyftorna mellan människor. Nu ökar klyftorna i stället. Direktörernas löner är nu 70 gånger högre än en industriarbetares.

Hur tänker de anställda som nu varslas och hamnar i arbetslöshet? Inte tror jag att de har flera månadslöner på banken som de kan leva på innan de åter kommer i arbete. För det är det de vill: vara med och betala skatt till den gemensamma välfärden.

Rättvisa skatter och avgifter måste vara målsättningen för regeringen och alla andra partier här i riksdagen. Ett rättmätigt system, där samtliga följer lagar och regler, är precis det vi alla vill ha. Att det sedan på många håll görs försök att skapa vägar att tillskansa sig fördelar som individ eller företagare och lura systemet genom skatteplanering, skattefusk och skattesmitning leder inte till den rättvisa som alla en gång tyckte skulle vara målsättningen. Det är av största vikt att systemet kan vara rättvist och att de som betalar skatt på rätt sätt också får tillbaka på rätt sätt.

Vi behöver klara av många samhällsproblem framöver, och det ganska snabbt. Det är ett måste att få stopp på den organiserade gängkriminaliteten. Vi behöver rusta försvaret. Vi behöver ge människor vård och om-

sorg när de behöver det. Detta är bara några av de problem som vi måste få snabba lösningar på.

Samtidigt försvinner det enorma summor ut ur landet genom skatteundandragande och skattefusk – pengar som vi skulle kunna använda för att skapa bra förutsättningar för välfärd, försvar och polis. Skatteflykt är fel väg. I stället behöver skattemoralen förstärkas för att vi ska kunna ge människor i Sverige ett drägligt liv. Nu när matpriserna fortsätter att öka, det är svårt att hålla inflationen nere och många andra kostnadsökningar drabbar invånarna i Sverige är det viktigt att alla är med och bidrar.

När det gäller skatter och avgifter, som behandlas i dagens betänkande SkU12, är F-skatt av största vikt. Skatteverket bör få bättre förutsättningar för att effektivt följa upp dem som godkänns för F-skatt. Verket bör kunna tidsbegränsa ett godkännande, ställa högre krav på skötsamhet och ha större möjligheter att återkalla ett godkännande vid brister och missbruk.

Den som godkänns för F-skatt bör bland annat ha fler än en uppdragsgivare. Det höjda rotavdraget är ett exempel på hur den som godkänts för F-skatt ges möjlighet att utnyttja systemet genom att endast ha en uppdragsgivare. Som F-skattegodkänd ska man följa de lagar som finns och inte medverka till löne- eller villkorsdumpning.

På området skatte- och avgiftskontroll har regelverket kring personalliggare utvidgats med arbetsgivardeklaration på individnivå, ekonomiskt arbetsgivarbegrepp och krav på registrering av utländska arbetsgivare som har anställda i Sverige. Ytterligare steg behöver tas för att skapa ett system som kan vara en del av arbetet för att motverka svartarbete och arbetslivskriminalitet. Vi behöver fortsatt ge Skatteverket i uppdrag att utforma regelverken så att de kan fortsätta att ta krafttag mot den organiserade brottsligheten och stoppa möjligheten att utnyttja de system som finns.

Folkbokföringsmyndigheten är också en viktig pusselbit för att förhindra att företag kan användas som brottsverktyg. Arbetet mot penningtvätt och arbetslivskriminalitet och en ökad skattekontroll är viktiga inslag för att förhindra brott. Vid de kontroller som Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten gör har båda myndigheterna möjligheter att använda personuppgifter. Det är viktigt att informationsutbytet mellan myndigheterna förbättras för att ge ett effektivt straffrättsligt skydd.

När det gäller skyddade personuppgifter kan det vara en väldigt tuff tillvaro att vara en av de 26 000 personer som har skyddade personuppgifter. Felaktigt spridande av personuppgifter måste stoppas. De som har skyddade personuppgifter kan ha det på grund av exempelvis våld eller hot från en närstående man – det är oftast vi män som föranleder att personer får skyddade personuppgifter. Detta gör att vi behöver stärka regelverket kring hur personuppgifter får spridas på nätet.

När det gäller Skatteverket har de enligt regleringsbrevet i uppdrag att fortsätta förenklingsarbetet för att minska företagens regelbörda och administrativa kostnader. Uppdraget ska redovisas i mars 2026.

Tullverkets befogenheter behöver stärkas för att stoppa införsel av vapen, narkotika och pengar till Sverige samt utförsel av stöldgods. Hemma i Värmland har vi problem med detta, speciellt eftersom vi har en lång gräns mot Norge. Där har det startats ett samarbete mellan länderna för att stoppa inflödet av stöldgods, narkotika och vapen. Denna samverkan behöver stärkas – den kan inte stoppas om vi vill sätta stopp för in- och utförseln av olagliga vapen. Detta är en avgörande faktor även för att stoppa

Prot. 2024/25:94
2 april

*Skatteförfarande,
folkbokföring och tull*

finansieringen av den organiserade brottsligheten och öka tryggheten i vårt land.

Den utbyggnad som påbörjades 2017 behöver fortskrida. Vi behöver se över Tullverkets befogenheter och ge myndigheten bättre och modernare verktyg för att göra våra gränser säkrare och vårt samhälle tryggare. Samverkan mellan tullverk och polis bör stärkas och ge båda myndigheterna möjlighet att upptäcka och stoppa ut- och införsel av stöldgods, vapen och narkotika. Vidare bör samverkan med andra länder inom EU stärkas. Man bör även införa möjligheter att tillhandahålla effektiva hjälpmedel för att skapa bra förutsättningar för ett säkert och effektivt arbete mot felaktig in- och utförsel av tidigare nämnda slag.

(Applåder)

Anf. 46 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Herr talman! Tack till Blåvitt Elofsson för hans första anförande här i kammaren! Det är väldigt modigt när ledamoten bara har varit ledamot i ett par veckor.

Jag har bara en kort fråga. Blåvitt Elofsson nämnde att det ska vara ett krav att företag som innehar F-skattsedel ska ha fler än en uppdragsgivare. I exempelvis en del konsulters kontrakt står det att man får utföra uppdrag endast för den specifika arbetsgivaren för att undvika konkurrensförhållanden och läckage av information. Till exempel inom databranschen är det ganska vanligt med den typen av konsulter. Hur ska det bli med dem? Får de inte arbeta längre, när de ska tvingas att ha flera uppdragsgivare?

Anf. 47 BLÅVITT ELOFSSON (S) replik:

Herr talman! Tack, Boriana Åberg, för frågan!

Jag sa att det bör vara fler än en uppdragsgivare. Det är väl ett mål att man har flera arbetsgivare, om jag uttrycker det så, för att man ska kunna göra rätt för sig när det gäller allt annat och inte kommer in i någon fusk-karusell i arbetet med bara en uppdragsgivare.

Anf. 48 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Herr talman! Jag vill bara fråga om Blåvitt Elofsson menar att data-konsulter som har F-skattsedel och bara arbetar för en uppdragsgivare på något sätt är misstänkta för fusk.

Anf. 49 BLÅVITT ELOFSSON (S) replik:

Herr talman och Boriana Åberg! Nej, det har jag aldrig antytt över huvud taget. Jag säger att man bör ha flera uppdragsgivare. Det kanske är värre i många hantverksyrken om man har en enda uppdragsgivare. Då kanske det är lättare att få till en kompisrelation som skapar den här fusk-möjligheten.

Anf. 50 CECILIA ENGSTRÖM (KD):

Herr talman! Liksom föregående år vill jag börja med frågan om att göra arbetsgivaravgiften synlig på lönebeskeden.

Vi kristdemokrater anser att transparens i skattesystemet är en grundpelare för ett fungerande samhälle. Det handlar inte bara om att skatter och avgifter ska vara rättvisa utan också om att de ska vara tydliga för alla

invånare. De skatter och avgifter som arbetsgivare betalar för sina anställda ska redovisas på ett samlat, tydligt och öppet sätt.

Arbetsstagare får en lönespecifikation som visar deras lön och de skatteavdrag som har gjorts. Genom att redovisa de arbetsgivaravgifter som betalas in för varje arbetstagare kan vi ge en fullständig bild av vad deras arbete faktiskt kostar och hur dessa medel används för att finansiera viktiga samhällsfunktioner som sjukvård, utbildning och infrastruktur.

Det är därför bra att våra myndigheter går före och regeringen inför en skyldighet för myndigheterna att i samband med löneutbetalningar redovisa inbetalda arbetsgivaravgifter för deras anställda.

Att skatteuttaget blir synligt för arbetstagaren ökar förståelsen för vad en anställd kostar för företaget och visar vad näringslivet bidrar med till välfärden.

Herr talman! Regeringen arbetar aktivt för att motverka skattefusk och skatteundandragande. Vi säkerställer att företag inte används som verktyg för brottslig verksamhet. I takt med att samhället förändras och nya utmaningar uppstår är det avgörande att även reglerna för godkännande av F-skatt anpassas för att möta dessa förutsättningar.

De förändringar som nyligen har implementerats inom F-skattens område och de som planeras att genomföras inom kort är därför mycket bra. Vi är övertygade om att förändringarna kommer att bidra till att minska risken för att företag utnyttjas i brottsliga syften. Genom att förbättra regelverken skapar vi också förutsättningar för ett mer rättvist och transparent företagsklimat, vilket gynnar alla aktörer på marknaden.

Herr talman! Offentlighetsprincipen utgör en grundsten i Sveriges demokratiska statsskick. Den säkerställer medborgarnas rätt till insyn i myndigheternas verksamhet och är en förutsättning för öppenhet och ansvar. Men i en värld där digitaliseringen ständigt utvecklas måste vi också vara beredda att anpassa oss och se över hur vi kan skydda enskilda personer och tjänstemän. Det kan ibland vara motiverat med inskränkningar i offentlighetsprincipen för att säkerställa säkerhet och integritet.

Vår lagstiftning behöver följa med den digitala utvecklingen. Vi måste undanröja rättsliga hinder som försvårar eller hindrar utvecklingen av digitala tjänster till privatpersoner, samtidigt som vi värnar om integritetsskyddet. Det är en balansakt som kräver noggrant övervägande och kloka beslut.

Regeringen håller på att ta fram ny lag om framtidens dataskydd. Den syftar till att skapa en modern och mer flexibel dataskyddsreglering. Målet är att ge våra myndigheter möjligheten att behandla personuppgifter på ett ändamålsenligt sätt, samtidigt som vi skyddar medborgarna mot intrång i deras personliga integritet.

Herr talman! Jag går vidare till tullfrågorna.

Tullverket har ett stort uppdrag i att fastställa och ta ut tullar, skatter och avgifter samt övervaka att bestämmelser om in- och utförsel av varor följs. Dessutom ska myndigheten förebygga och motverka brottslighet i samband med in- och utförsel av varor. Uppdraget kräver att myndigheten bedriver en omfattande kontrollverksamhet.

Herr talman! En rättsstat måste kunna skydda sina medborgare och säkerställa att lag och ordning upprätthålls. Kristdemokraterna anser att det är avgörande att de myndigheter som har till uppgift att bekämpa brott

Prot. 2024/25:94
2 april

*Skatteförfarande,
folkbokföring och tull*

också ges de verktyg de behöver för att utföra sitt arbete på ett effektivt och rättssäkert sätt. Därför välkomnar vi den nya tullbefogenhetslagen.

Tullverket spelar en central roll i kampen mot gränsöverskridande brottslighet, narkotikasmuggling och vapentransporter som hotar tryggheten i vårt samhälle. Den nya lagstiftningen innebär att tulltjänstemän får ökade befogenheter – de kan nu ingripa kraftfullare mot ordningsstörningar, stoppa fordon och genomföra skyddsvisitationer i kontrollverksamheten. Dessutom får de möjlighet att spärra av områden vid den inre gränsen, och de får förbättrad tillgång till bokningsuppgifter. Det är avgörande i kampen mot organiserad brottslighet.

Herr talman! Sverige befinner sig i ett allvarligt läge. Gängkriminaliteten fortsätter, och vi ser hur den organiserade brottsligheten har blivit alltmer brutal. Därför behöver vi en stark och handlingskraftig tull som kan stoppa inflödet av vapen, narkotika och andra farliga föremål innan de når våra gator.

Kristdemokraterna står upp för lag och ordning, och vi kommer att fortsätta arbeta för att stärka rättsväsendet. Den som bryter mot lagen ska mötas av konsekvenser, och den som verkar för trygghet och säkerhet i vårt samhälle ska ges det stöd och de befogenheter som krävs för att utföra sitt arbete.

Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 51 ERIC WESTROTH (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi skatteutskottets betänkande 12, som berör skatteförfarande, folkbokföring och tull.

Sverige är, som vi alla vet, ett land med en omfattande och välutbyggd välfärdssektor som är beroende av vilka skatter vi betalar, hur höga skatterna är och på vilket sätt skatterna betalas in till det allmänna.

Skattekvoten, alltså det totala skattetrycket i Sverige, är fortfarande hög i ett internationellt perspektiv, även om den är på väg ned. Det är av central betydelse att alla medborgare i Sverige känner tillit till det svenska skattesystemet. Det behöver därför upplevas som legitimt, rättvist, förutsägbart, långsiktigt och transparent.

Ett sätt att stärka transparensen i skattesystemet är att öka kunskapen hos medborgarna om vilka skatter som betalas in. Detta kan enkelt göras genom att man på lönebeskedet visar inte bara vilka skatter man som löntagare själv betalar utan även de skatter och avgifter som belastar arbetsgivaren. Även i deklarationen och på skattebeskedet borde samtliga inbetalda skatter kunna illustreras på ett pedagogiskt bättre sätt, vid sidan om de sedvanliga specifikationerna.

Skattesystemet behöver dessutom ha en väl sammanhängande struktur med ett regelverk som upplevs vara motiverande. Det måste sålunda alltid löna sig att jobba, utbilda sig och höja sin lön men också att ta risker. Och med risker menar jag inte att satsa allt på rött vid roulettbordet eller att lägga stora delar av sin inkomst på att köpa lotter – nej, det jag menar är att använda sin tid och sitt sparade kapital för att starta och driva företag som i förlängningen kanske kan växa och skapa nya arbetstillfällen och exportinkomster i Sverige. Det kan också hända att företagaren förlorar hela insatsen, både den satsade tiden och det satsade kapitalet.

Därför är det viktigt att det svenska skattesystemet löpande förbättras och förenklas, så att konkurrenskraften för svenska företag stärks men också så att skattesystemet inte hindrar utländska investeringar och satsningar i landet.

Herr talman! En annan viktig faktor för att ha ett legitimt skattesystem och en generös välfärdssektor är att välfärden och resurserna ska gå till de individer som har rätt till det. En viktig faktor när det gäller att tillse att så blir fallet är att ha ett folkbokföringssystem som präglas av ordning och reda.

Tyvärr har tidigare regeringars ovilja att ta itu med de problem och utmaningar som det svenska folkbokföringssystemet har haft skapat en underhållsskuld i systemet som Sverigedemokraterna tillsammans med regeringen nu intensifierar satsningarna för att komma till rätta med.

Skatteverket har fått utökade resurser att årligen uppdatera den nationella lägesbilden över befolkningen men också fler befogenheter att göra dataanalyser och på så sätt identifiera risker för fel i folkbokföringen.

Man kan sedan med sin utbyggda folkbokföringsverksamhet göra fysiska bosättningskontroller på de adresser där sannolikheten för felaktiga folkbokföringar är som störst.

Sverigedemokraterna har tillsammans med regeringen tillsatt en utredning för att se över hur biometri ska kunna användas i folkbokföringskontrollerna för att ytterligare stärka möjligheterna till en korrekt folkbokföring.

Även fenomenet med övertäckning i folkbokföringen har sannolikt varit större än vad som tidigare varit känt. Det handlar alltså om individer som är folkbokförda i Sverige men som egentligen ska anses vara varaktigt boende utomlands. Vi kommer väl alla ihåg det uppmärksammade fallet från 2019: Iraks tidigare försvarsminister var folkbokförd i Sverige och försörjd av välfärdsystemet samtidigt som han arbetade som minister hemma i Irak. Och i de bosättningskontroller som Skatteverket genomfört har just övertäckning varit ett av de vanligaste felen som konstaterats.

Herr talman! Tullen är en av våra viktigaste myndigheter när det kommer till att skydda Sverige från illegala varor och organiserad brottslighet. Under lång tid har dock tullen lidit av en alltmer minskad personalstyrka, vilket har försvårat arbetet med att stoppa inflödet av narkotika och vapen och annan smuggling.

Dessa varor utgör ett direkt hot mot vårt samhälle, vår säkerhet och våra unga. Därför tar nu regeringen och Sverigedemokraterna krafttag för att stärka tullen och ge den bättre förutsättningar att utföra sitt viktiga arbete. Regeringen har beslutat att genomföra en omfattande förstärkning av tullen på flera fronter.

Först och främst kommer antalet tulltjänstemän att öka, även om det tar tid att genomföra. Fler kontroller kommer att kunna genomföras vid våra gränser, på våra flygplatser och i våra hamnar. En större och alltmer närvarande tull med tillräckliga befogenheter är avgörande för att vi ska kunna minska inflödet av illegala varor och stärka vårt samhällsskydd.

Regeringen och Sverigedemokraterna har även lyssnat på många tulltjänstemän som efterlyst bättre säkerhet i sitt arbete. Det är oacceptabelt att de som står i frontlinjen mot organiserad brottslighet ska känna sig oskyddade och utsatta. Därför har Tullverket, på regeringens och Sverigedemokraternas uppmaning, påbörjat arbetet med att möjliggöra för unifor-

merad tullpersonal i yttre tjänst att bära vapen. Det är en åtgärd som inte bara stärker tullens kapacitet att hantera hotfulla situationer utan också ökar tryggheten för tulltjänstemännen själva.

Vi ser nu även över tullens befogenheter och arbetsmetoder för att modernisera och effektivisera kontrollarbetet. Med dagens avancerade smugelsystem och internationella brottsnätverk krävs det att våra tullmyndigheter har de verktyg och resurser som behövs för att möta hoten på ett effektivt sätt.

Förutom att tullen ska ha en högre närvaro måste tullen ges bästa tekniska förutsättningar för att på ett effektivt sätt kunna kontrollera varuflödet. Det kan handla om enkla saker som tjänstehundar men även om såväl fasta som mobila fordonsskannrar, så att man kan skanna hela lastbilar i jakt på illegala varor.

Herr talman! Sverigedemokraterna och regeringen tar nu tag i problemet med utflödet av stöldgods ur Sverige.

Otaliga är de i Sverige som har fått sina garage och förråd tömda på saker, exempelvis motorsågar, gräsklippare och fyrhjulingar. Båtagare har sett sina båtar söndersågade – man har sågat sönder dem när man stulit utombordsmotorerna. Även bildelar, som airbagar och katalysatorer, är attraktiva för tjuvar då de lätt omsätts på svarta marknader i utlandet.

Dessa varor lämnar ofta landet, och risken för upptäckt har varit låg. Historiskt har endast 2 procent av Tullverkets kontrollresurser gått till kontroll av utgående gods.

Nu inför Sverigedemokraterna tillsammans med regeringen en ny brottsrubricering – utförselhäleri – som gör att tullen mer aktivt kan eftersöka stöldgods i den utgående trafiken.

Tillsammans visar dessa åtgärder att regeringen och Sverigedemokraterna tar tullens brottsbekämpning på största allvar. Tullens arbete är avgörande för vår inre säkerhet, och vi ska ge dem de resurser och befogenheter som de behöver för att utföra sitt uppdrag på bästa sätt. Det är en satsning för ett tryggare och starkare Sverige.

Herr talman! Jag står bakom samtliga Sverigedemokraternas reservationer, men för tids vinning vill jag yrka bifall endast till reservation 28 i betänkandet.

(Applåder)

Anf. 52 CICZIE WEIDBY (V):

Herr talman! F-skattesystemet är en väldigt viktig del av det svenska näringslivet, men den utformning som det nu har leder dessvärre till missbruk och till en urholkning av arbetstagarbegreppet. Vi ser hur arbetsköpare kringgår sina skyldigheter genom att tvinga anställda att bli egenföretagare. De gör det inte för att främja entreprenörskap utan bara för att sänka sina egna kostnader. Det här är särskilt tydligt inom bygg- och transportsektorn men även i branscher som handlar om personlig assistans och städning.

Herr talman! Det var den borgerliga regeringen 2009 som luckrade upp reglerna och möjliggjorde att en person kunde få F-skatt med bara en endaste uppdragsgivare, även när det faktiskt var den tidigare arbetsgivaren.

Vad är då konsekvenserna av detta? Jo, arbetsrätten försvagas, arbetstagarnas ställning försvagas och seriösa företag får väldigt svårt att konkurrera med dem som utnyttjar systemet.

Utredningen om F-skattesystemet har faktiskt visat att missbruk förekommer. Det är hög tid att ta krafttag mot detta. Vänsterpartiet menar att det krävs mer långtgående åtgärder för att säkerställa ordning och reda på arbetsmarknaden. Därför föreslår vi tre tydliga förändringar.

För det första: För att man ska beviljas F-skatt måste det krävas mer än en uppdragsgivare. Det skulle såklart minska risken för falskt egenföretagande och säkerställa att den som driver företag verkligen är företagare, inte en anställd som har tvingats in i en osäker tillvaro utan anställningstrygghet. I undantagsfall ska man genom en lokal överenskommelse mellan arbetsgivare och fack kunna tillåta undantag.

För det andra: Vi vill införa en tidsbegränsad F-skatt. I dag gäller F-skatt tills vidare, vilket gör att det är väldigt svårt att kontrollera och stävja missbruk. Ett tidsbegränsat godkännande skulle innebära att endast seriösa företagare fortsatt har möjlighet att verka med F-skatt. Det skulle minska risken för svartarbete och oseriös verksamhet. Dessutom bör det införas en skärpt kontroll, där Skatteverket regelbundet granskar och följer upp om F-skatten används på rätt sätt.

För det tredje, herr talman: Vi vill stärka reglerna inom rotavdrags-systemet. I dag krävs F-skatt för företag som utför rotarbeten men inte för underentreprenörerna. Det öppnar givetvis för missbruk och skattefusk. Därför menar vi att även underentreprenörer ska omfattas av kravet på F-skatt för att ett rotavdrag ska kunna beviljas. Dessutom bör de företag som ansöker om rotavdrag rapportera vilka som faktiskt utför arbetet – detta för att motverka svart arbetskraft. Det här är en fråga om rättvisa och konkurrens på lika villkor.

Herr talman! Ett annat område där vi ser väldigt stora problem gäller plattformssektorn och egenanställningsföretagen. Många som arbetar för plattformsföretag saknar godkännande för F-skatt men utför arbete under anställningslika förhållanden. Plattformsföretagen tar inget arbetsgivaransvar, och egenanställningsföretagen fungerar i praktiken som något slags arbetsgivarmålvakter. Det är såklart inte acceptabelt.

Vi menar att F-skatt ska vara ett krav för egenanställning. Ingen ska kunna arbeta under sådana här förhållanden utan att uppfylla kraven för att faktiskt vara egenföretagare enligt Skatteverkets regler.

Herr talman! Vi ser också en utveckling där stora bolag systematiskt pressar priserna genom att anlita så kallade egenanställda som egentligen borde betraktas som anställda. Det skapar en osund arbetsmarknad där arbetstagare förlorar rätten till sjuklön, semester och andra grundläggande arbetsrättsliga skydd. Därför måste vi skärpa gränsdragningen mellan företagare och arbetstagare för att säkerställa att ingen ofrivilligt hamnar i en gråzon där man inte har något socialt skyddsnät.

Herr talman! Vi måste ju se och prata om vad de långsiktiga konsekvenserna är och har blivit av den här utvecklingen. När fler och fler arbetstagare tvingas bli egenföretagare minskar ju också skatteintäkterna till välfärden. Arbetsgivaravgifter uteblir, sjukpenninggrundande inkomst urholkas och pensionerna påverkas verkligen negativt.

Den här utvecklingen slår såklart hårdast mot dem som redan är utsatta på arbetsmarknaden. Det är enligt mig och Vänsterpartiet helt orimligt att låta företag dumpa kostnader på samhället genom att systematiskt kringgå anställningsansvaret. Vänsterpartiet menar att Sverige ska ha en arbetsmarknad där företag konkurrerar med innovation och kvalitet, inte genom

att försämbra arbetsvillkoren och skyffla över kostnader på individen och samhället.

Om man tittar på våra nordiska grannländer, som ju har en striktare reglering av sina F-skattesystem, ser man att detta inte har hämmat deras företagsklimat. Det har tvärtom skapat en rättvisare och stabilare arbetsmarknad.

Vänsterpartiet vill ha en arbetsmarknad som är trygg och rättvis. Vi måste reformera F-skattesystemet för att motverka fusk, stärka arbetstagarbegreppet och skydda seriösa företagare.

Jag yrkar bifall till reservation 4.
(Applåder)

Anf. 53 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Herr talman! Det är bra med ideologiskt tydliga linjer så att de som tittar på debatten förstår hur vi som representanter för våra väljare handlar och vilka beslut vi fattar.

Till skillnad från Ciczie Weidby anser jag att det är väldigt viktigt med företagande och att man ska göra allt för att underlätta för att fler företag startas. Företag som anställer fler människor som bidrar med skatteintäkter.

Jag vill fråga Ciczie Weidby samma sak som jag frågade Blåvitt Elofsson. Hur tänker Ciczie Weidby kring konsulter som är tvungna att ha bara en uppdragsgivare?

Jag har också en annan fråga. Precis som Ciczie Weidby är jag väldigt upprörd över utnyttjandet av människor för svartarbete och utnyttjandet av människor som finns här illegalt. Samtidigt – och till skillnad mot Moderaterna – har Vänsterpartiet på alla sätt försökt försvåra för åtgärder som ska förhindra att människor befinner sig illegalt i Sverige. Jag skulle bli tacksam för ett förtydligande kring detta.

Anf. 54 CICZIE WEIDBY (V) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Åberg, för jag hoppades verkligen att Boriana Åberg skulle ta replik på mig. Det är lite av en tradition vi har när jag gör mitt årliga inlägg i skatteutskottet.

Jag tycker att det är väldigt intressant att det, när det gäller vissa personer och företeelser, är jätteviktigt att reglera, strama upp, kasta ut och stämpla. Men så hittar man en liten grupp med några konsulter som möjligen skulle kunna hamna lite i kläm för att de som it-konsulter bara har en enda uppdragsgivare. Då är det viktigare – nota bene, det här är också en ideologisk debatt – för Moderaterna att ha ett uppluckrat system som öppnar för att väldigt många människor hamnar i kläm, bara för att det finns 50 it-konsulter i landet som eventuellt har en enda uppdragsgivare.

Det, mina åhörare, är verkligen en intressant och viktig ideologisk skiljelinje. Boriana Åberg använde lätt tio minuter åt att berätta för oss vilket stort problem det är med människor som vallfärdar till Sverige för att folkbokföra sig här enkom för att bedriva kriminell verksamhet. Vi måste därför vidta så väldigt många olika åtgärder för att komma åt detta gigantiska problem. Men det är inte viktigt för Moderaterna att det hela tiden cyklar och kör runt människor i Stockholms stad som inte på något sätt har några rättigheter eller skyldigheter och som tvingas in i egenanställningar.

Anf. 55 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Jo, det är väldigt viktigt för Moderaterna att lag och ordning upprätthålls. Just när det gäller F-skattebevis är det viktigt att vi inte försvårar för hederliga människor att kunna ha F-skattebevis och ha de uppdragsgivare de själva vill ha. Där skiljer vi oss åt. Jag misstänker inte att företagare är några skurkar eller bedragare, men i Ciczie Weidbys klasskamp retorik står arbetsgivarna och arbetstagarna i motsats till varandra. Så är det inte i den verkliga världen.

Jag vill också poängtera att det för företag som missbrukar sina F-skattebevis finns annan lagstiftning. Lagstiftning gällande brott ska då tillämpas, i stället för att man ska försvåra för alla företagare generellt. Som jag nämnde i mitt anförande kommer företag som inte sköter sin inlämning av uppgifter till Skatteverket att få sina F-skattebevis återkallade. Den 27 mars beslutade regeringen om en lagrådsremiss som stärker Skatteverkets kontroller av företag som har, eller ansöker om, godkännande av F-skatt.

Det är alltså inte vilda västern. Det är inte så att man blundar för problem som uppkommer, utan man kan särskilja mellan vanligt, hederligt och riktigt företagande – som de flesta företagare bedriver – och den klick brottslingar vi ska jaga till världens ände.

Anf. 56 CICZIE WEIDBY (V) replik:

Fru talman! Det är inte vilda västern, säger ledamoten, men det är ju precis vad det är. Det är fullständigt okontrollerat vilka som tvingas in i egenföretagande. De har olika anställningsbolag som arbetsgivare, de vet inte någonting och de tvingas in i att vara egenföretagare – ibland med F-skatt men väldigt ofta inte. Andra blir av med sitt jobb där de hade en fast anställning men hyrs i stället in som egenanställda. Vilda västern är dessvärre precis vad det är.

Boriana Åberg gillar lag och ordning, och – hör och häpna – det gör den här klasskamp retorikern också. Det är just därför jag säger att vi måste styra upp det här systemet. Vänsterpartiet värnar också om seriösa företagare. Det blir ju en osund konkurrens för alla de företagare som faktiskt gör rätt och riktigt för sig. De som ser och förstår att det kanske är rimligt att den här it-konsulten, till exempel, som bara har mig som uppdragsgivare är anställd hos mig i stället för att ha det på det här sättet. De ska se till att allting går rätt och riktigt till så att den som utför arbetet har alla sociala rättigheter. För att motverka den vilda västern vi nu har måste vi styra upp i det här systemet – för samhället och för alla människor, för lag och ordning och för rättvisa för företag och för människor. Detta är precis vad Vänsterpartiet föreslår i sina motioner.

(Applåder)

Anf. 57 ANDERS ÅDAHL (C):

Fru talman! Land ska med lag byggas. Land ska med skatt finansieras. Och med en rättvisande folkbokföring och effektiv tullverksamhet börjar vi se konturerna av ett land. Men hur stor bör skatten vara? Det är på något vis den eviga frågan i den ekonomiska politiken.

Alla förstår att noll procents skatt inte funkar. Då får vi ingen offentlig verksamhet, utan det blir anarki och kaos. Men alla förstår också att inte heller hundra procents skatt funkar. Ingen skulle jobba. Ingen mat på bor-

den! Svält och fattigdom! Hur ska vi alltså tänka? Vad är rätt skatt? Ja, det är som bekant en av de verkligt stora frågorna i svensk politik.

Vi i Centerpartiet lutar åt höger i den ekonomiska politiken och åt vänster i den sociala politiken. Det är en alldeles unik position i svensk politik. Vi bedriver en lågskattepolitik som syftar till tillväxt och därmed ökat välstånd totalt sett i Sverige, men genom vår sociala politik driver vi på för ett ökat välstånd för alla.

Vi bedriver lågskattepolitiken med vetskapen om planetens begränsningar och att tillväxten måste vara grön. Vi bedriver också lågskattepolitiken med vetskapen om att polarisering och utanförskap leder till ett sämre Sverige, ett dyrare Sverige och ett Sverige som på sikt faktiskt faller samman.

Vår linje är jobb och kompetens i stället för bidrag. Bort med skattekrångel! Gör det lätt att driva företag! Utjämna skillnader mellan stad och land! Låt hela landet bidra till den gröna tillväxten! Håll samman och utveckla! Framåt, uppåt!

Fru talman! Skatteintäkterna ökar när fler människor jobbar och betalar skatt, och samtidigt sänks kostnaden för bidragen. Det blir en dubbel effekt. Arbetslösheten i Sverige är nu mycket hög. Det är en värdelös situation både för den enskilde och för landet. Arbetslösheten åter tillväxt till frukost och ett sammanhållet samhälle till lunch. Fler jobb måste skapas, inte minst för att minska utanförskapet och öka resurserna till välfärden.

Sänkta arbetsgivaravgifter är en viktig komponent för att företag ska kunna anställa fler och skapa mer konkurrenskraftiga företag. Ätminstone lika viktigt är att vi täpper till gapet mellan den arbetslösa delen av befolkningen och den kompetens som företagen runt om i landet skriker efter. Utbildning och omskolning behövs både till akademiska jobb och, kanske särskilt nu i dessa tider, direkt kopplat till arbetsmarknadens behov. Där handlar det om yrkesutbildningar. Utbilda – skär inte ned!

Fru talman! Centerpartiet lämnar i detta betänkande ett antal förslag för att stärka Sverige. "Bort med regelkrångel!" skulle man kunna sammanfatta det som.

Sverige har i dag en modell med preliminärskatt för företag, både för aktiebolag och för enskilda firmor, som bland annat innebär att nystartade företag under det första året måste uppge en förväntad vinst redan innan de har börjat tjäna pengar. Det är självklart svårt att uppskatta vad vinsten kommer att uppgå till när verksamheten inte ens har kommit igång.

Detta ställer till det. Preliminärskatten kan innebära att företagaren tvingas betala skatt med redan beskattade medel, vilket försämrar likviditeten i bolaget och minskar utrymmet för investeringar. Tillväxten bromsas. Det är inte bra, och det är väldigt onödigt. Systemet behöver ses över så att företag inte ska behöva betala skatt i förskott. För mindre organisationer och företag innebär en komplicerad och tidskrävande skatteadministration en tung börda. De små företagen behöver ofta göra lika mycket som de stora.

Fru talman! Ett regelverk som är särskilt problematiskt för många mindre företag inom till exempel besöksnäringen och lantbruket är systemet med personalliggare. Sedan 2018 måste alla personer som bor under samma tak som en näringsverksamhet registrera sig om de på något sätt bidrar till verksamheten.

Systemet har redan utvärderats och kritiserats, och regeringen behöver återkomma med konkreta förslag på hur systemet med personalliggare kan förändras för att både förenkla för företagen och minska antalet företag som omfattas av systemet. I ett första steg behöver utvidgningen från 2018 slopas. Regelkrånglet måste minska, fru talman, och vi i Centerpartiet ser att ny teknik kan bana väg för ett enklare system. Gör det enkelt att driva företag!

Det måste vara lätt att göra rätt även för en kassör i en ideell förening. Föreningar är precis som alla andra utbetalare skyldiga att lämna kontrolluppgifter om ersättningar som betalas ut till personer och som uppgår till 100 kronor eller mer. Många föreningar är små och omsätter inga stora summor, och många kassörer i ideella föreningar har ingen professionell erfarenhet av att arbeta med ekonomi. Det innebär ett stort ansvar och mycket arbete att hantera skatter och avgifter.

Vi i Centerpartiet vill minska den onödiga administrationen och underlätta för dessa ideella kassörer så att mer tid kan ägnas åt föreningarnas kärnverksamhet. Vi behöver bygga en väv som vävs underifrån i vårt samhälle. Gränsen för när föreningar är skyldiga att lämna kontrolluppgifter bör därför höjas.

Fru talman! Stad och land och en balanserad folkbokföring – ja, det är en fråga som har stigit i aktualitet och som visar hur viktigt det är med rättvisande regler för att hela Sverige ska kunna växa. Lands- och glesbygdskommuner med många fritidshus brottas i dag med utmaningen att tillhandahålla samhällsinfrastruktur samtidigt som de boende i dessa fritidshus inte betalar skatt där.

Den 1 november varje år sätts den kommunala skattebasen inför följande år utifrån hur många som är folkbokförda i kommunen vid det datumet. Många kommuner har en relativt sett stor andel deltidsboende under stora delar av året, och dessa folkbokför sig alltså inte i kommunen. Lägg därtill en stor andel säsongsanställda, och belastningen på såväl infrastruktur som välfärdstjänster överstiger vida skatteuttaget, som är baserat på permanentboende.

För kommunen kan det här innebära en annan allokering av skatteresurser till verksamheter och tjänster än vad som skulle ha varit fallet om skatteuttaget hade motsvarat antalet invånare under helåret, till exempel när det gäller investeringar i vägar, vatten och avlopp samt vård. Efter pandemin finns dessutom tecken på vad vissa kallar en ruralisering, det vill säga en flytt från stad till land – men kanske bara under perioder. Övergången till ett mer digitalt samhälle ökar nämligen möjligheterna till längre boendeperioder på olika adresser.

Den utmaning som vissa kommuner möter i form av en stor andel deltidsboende som inte betalar inkomstskatt i kommunen är konkret och måste tas på allvar. En utredning bör därför göras av hur dessa kommuners ekonomi ytterligare skulle kunna stärkas genom att alla som bor där betalar skatt även om de bor där tillfälligt, under en kortare tid, som sommar- eller säsongsboende. Skatteintäkterna skulle komma såväl tillfälligt boende som åretruntboende till del genom en stärkt välfärd och samhällsservice.

Hela landet ska leva. Jag yrkar bifall till reservation 20.
(Applåder)

I detta anförande instämde Ulrika Heie (C).

Anf. 58 ANNIKA HIRVONEN (MP):

Fru talman! I dag debatterar vi betänkandet om skatteförfarande, folkbokföring och tull. Där behandlas en bred palett av frågor som alla rör fundamentet – grunden. Det handlar om hur vi tar in skatt. Det handlar om hur vi ser till att våra register är korrekta, det vill säga att vi vet var människor bor och vilken kommun de ska betala skatt till och få sina rättigheter tillgodosedda av. Tullfrågorna handlar om kontroll så att narkotika, olagliga vapen etcetera inte kommer in i landet, liksom om att se till att de avgifter som ska betalas blir betalda.

Fru talman! Det är en speciell dag att diskutera tullfrågor, som ju har kommit att bli långt mer spännande än vad man som svensk riksdagsledamot hade önskat. Jag hoppas verkligen att vi undviker ett tullkrig och handelskrig mellan USA och omvärlden, men det återstår att se vilka beslut som fattas på andra sidan Atlanten. Jag är väldigt glad att vi i Europa har en bred enighet om hur vi ska förhålla oss till de här frågorna.

Jag skulle vilja påstå att vi i Sveriges riksdag har en bred enighet i synen på den svenska tullen. Nyligen fick tullen utökade befogenheter som vi i stort sett var eniga om. Detta kommer att göra den svenska tullen mycket bättre på att bekämpa den organiserade brottsligheten, som både vill föra in olagliga varor i Sverige och föra ut varor som man till exempel har fått tag i genom olika typer av inbrott. Det är väldigt viktigt.

Fru talman! Vi debatterar också folkbokföringen, som är något av Sveriges byråkratiska kronjuvel. Att vi har så otroligt bra koll på vilka som bor i vårt land är inte bara en grund för att våra skatte- och välfärdssystem fungerar och för att vårt valsystem gör det möjligt och väldigt enkelt för människor att delta i val utan att separat registrera sig och anmäla sig. Att vi har en bra folkbokföring underlättar också forskning. Vi kan lära oss väldigt mycket om alla möjliga reformer, om vad som funkar på folkhälsoområdet eller om arbetstagares möjligheter att jobba längre i livet.

En väl fungerande folkbokföring är dessutom otroligt viktig för att förebygga att människor till exempel lurar till sig olika förmåner som de inte har rätt till. Två människor kan till exempel vara sambor på riktigt men bosätta sig på olika adresser på papperet.

Jag tycker att det är väldigt klokt att vissa av de förslag om folkbokföringen som det slagordsmässigt talades väldigt mycket om i valrörelsen, till exempel folkräkning och idéer om att man skulle gå och knacka dörr hos alla, i praktiken har blivit en mycket rimligare kontrollverksamhet. Man har till exempel upptäckt hur människor har utnyttjats inte bara på andrahandshyresmarknaden utan även på tredje- och fjärdehandshyresmarknaden, och man har på olika sätt förbättrat ordningen.

Det finns dock en hel del problem att rätta till i folkbokföringen. Det gäller inte minst hur de som har skyddade uppgifter eftersom de lever med en hotbild kan arbeta, fungera i samhället och driva företag på ett tryggt och säkert sätt. Vi har sett stora brister i skyddet för personer som har skyddade uppgifter i folkbokföringen. Deras identiteter och bostadsadresser har blivit röjda på grund av slarv eller annan felaktig hantering hos olika myndigheter. Detta kan få förödande konsekvenser. En kvinna som har flytt en våldsam relation och som lever gömd tillsammans med sina barn kan tvingas att dra upp inte bara sina egna rötter – och lämna sitt arbete – utan också sina barns rötter. Barnen kan tvingas bort från sin skolgång och från den trygghet som de ändå har lyckats bygga.

Därför måste det vara av högsta prioritet att skärpa säkerheten för personer med skyddade uppgifter. Det är också viktigt att man kan leva ett så normalt liv som möjligt. Man ska kunna driva företag utan att vara rädd för att den man gömmer sig för, på grund av en reell hotbild, ska kunna hitta en genom register.

I fall där det inte finns en sådan hotbild är det viktigt, fru talman, att vi ser till att personer som en gång har levt ihop och som har barn ihop får ta del av relevant myndighetsinformation som rör deras gemensamma barn. Om föräldrarna har gemensam vårdnad är det rimligt att båda föräldrarna får brev hem från svenska myndigheter om sådant som rör deras barn.

Sverige är ett land där allt fler separerade föräldrar väljer att dela lika på ansvaret för barnen inte bara genom gemensam vårdnad utan också genom att barnen ofta bor växelvis och kanske lika mycket hos båda föräldrarna. För egen del tycker jag att man kan fundera över om det inte på något sätt skulle vara möjligt för dessa barn att vara noterade hos båda föräldrarna. Ett viktigt första steg är i alla fall att föräldrarna får den myndighetspost som rör deras barn.

Fru talman! En grupp vars folkbokföring har diskuterats väldigt mycket i den här kammaren de senaste åren är de ukrainska flyktingarna. Regeringen kom med ett förslag som tidigarelade möjligheten att folkbokföra sig i Sverige – gränsen ändrades från två år till ett år. Miljöpartiet tycker dock att det rimliga vore att en person kan folkbokföras så fort den beviljas sitt uppehållstillstånd som massflykting.

Med folkbokföringen följer ju viktiga rättigheter, till exempel rätten till sjukvård för vuxna och möjligheter för kvinnor att besöka gynekologen eller göra cellprovtagning för livmoderhalscancer. Sådant har ukrainska kvinnor rest tillbaka till Ukraina för att göra eftersom de inte har haft den rätten i Sverige. Vi tycker inte att det är motiverat att man ska behöva leva i Sverige ett helt år innan man får tillgång till dessa rättigheter. Därför vill jag yrka bifall till reservation 21.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag säga någonting om det otroliga fusk som nyligen – återigen – uppmärksammades i en rapport från Riksrevisionen om rotavdraget. I den rapporten konstaterar Riksrevisionen att fusket med skatter och svarta pengar inte har minskat utan bara flyttat. I stället för att konsumenterna direkt betalar svart under bordet betalar de vad de tror är vitt och får rotavdrag. I nästa led anställer företagen dock olika typer av underentreprenörer som betalar svarta löner. Det måste vi komma åt. Därför tycker Miljöpartiet att det är rimligt att också underentreprenörerna ska vara godkända för F-skatt om man ska få rotavdrag. Detta är ett litet steg för att städa upp i det missbruk som rotavdraget döljer i dag.

Jag vill också ansluta till vad min kollega Anders Ådahl sa om vikten av att vi tar landsbygdskommunernas förutsättningar för samhällsservice på allvar. Man betalar ju skatt där man är folkbokförd. I dag kan man vara folkbokförd enbart på en plats. Bor man till exempel i Borgholm under sommarhalvåret – vilket ju är helt korrekt på alla sätt; det är en fantastisk plats att bo på under sommaren – och i Stockholm andra halvan av året kan det vara så att man betalar hela sin kommunalskatt i Stockholm. All den service man behöver där man är sommarboende får de skattebetalare som är folkbokförda där stå för. Vi ser en stor skatteklyfta mellan lands- och glesbygdskommuner och storstäder. De som har sämre tillgång till service har ofta mycket högre kommunalskatt.

En aspekt vi skulle kunna titta på för att jämna ut detta och göra det mer rättvist är om man kan skatta där man bor en större del av året. Kanske går det att hitta en annan lösning för att säkerställa att de som utnyttjar samhällsservicen under en stor del av året kan betala en del av sin skatt lokalt och bidra till denna service.

Jag tackar fru talmannen och mina kollegor för en viktig debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 13 Godkännanden och medgivanden inom punktskatteområdet vid konkurs

Skatteutskottets betänkande 2024/25:SkU16
Godkännanden och medgivanden inom punktskatteområdet vid konkurs
(prop. 2024/25:83)
föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 14 Yrkestrafik och taxi

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU9
Yrkestrafik och taxi
föredrogs.

Anf. 59 OSKAR SVÄRD (M):

Fru talman! Nu debatterar vi yrkestrafik och taxi, som är två viktiga frågor för Sverige.

Vid ett utskottssammanträde i januari i år lämnade representanter för Sveriges Åkeriföretag information om aktuella frågor inom åkerinäringen, och vid ett sammanträde i februari i år lämnade representanter för Transportstyrelsen information om myndighetens arbete med tillsyn av taxi-branschen. Det var två viktiga möten för oss i utskottet för att vi skulle få en bredare inblick i både åkerinäringen och taxibranschen.

Fru talman! Åkerinäringen är en central del av Sveriges transportsektor och den spelar en avgörande roll för både näringsliv och samhälle. Genom att transportera varor och gods över hela landet bidrar åkerierna till en fungerande handel, industri och logistik. Branschen står dock inför stora utmaningar, inte minst kopplat till klimatomställningen och kraven på minskade utsläpp. Elektrifiering, biodrivmedel och mer effektiva logistiklösningar blir allt viktigare för att åkerinäringen ska kunna ställa om till en mer hållbar verksamhet. Samtidigt är det avgörande att infrastrukturen, inklusive vägnät och laddstationer, utvecklas i takt med branschens behov. För att säkerställa en konkurrenskraftig och hållbar åkerinäring krävs därför ett fortsatt samarbete mellan företag, oss politiker och myndigheter.

En av de viktigaste frågorna kopplat till dagens debatt är en mer rättvis konkurrenssituation för Sveriges åkerier. Det är företagare som är med och bygger Sverige starkare, skapar jobb och bidrar med tillväxt. Transporterna måste fungera i hela landet för att vi ska kunna säkerställa arbetstillfällena, tillväxt och en starkare inhemsk marknad.

För att detta ska vara möjligt krävs det att våra svenska åkeriföretag har rätt förutsättningar att konkurrera på lika villkor med andra. Det är helt enkelt en bättre affär för Sverige att företag och chaufförer som är verk-samma här också betalar skatt här i stället för att pengar och arbetstillfällen försvinner utomlands. Det handlar om skatter, avgifter, bränslepriser och långsiktiga regler. Vi i Tidöpartierna arbetar aktivt för att stärka den svenska åkerinäringen genom att sänka skatter och avgifter samt minska reduktionsplikten så att bränslepriserna blir mer konkurrenskraftiga.

Det handlar också om att se till att lagar och regler efterlevs. Alla aktörer ska följa kör- och vilotider, ta raster enligt regelverket och ha fordon som är anpassade för svenska vägar och väderförhållanden. Det är positivt att de flygande inspektioner som poliser och bilinspektörer genomför blir fler och mer omfattande. Det är helt rätt väg att gå för att säkerställa att reglerna följs och att vi ligger på en nivå som uppfyller EU:s krav. För att detta arbete ska vara effektivt även på lång sikt måste vi säkerställa att polisen har den kompetens och de resurser som krävs för att bedriva dessa kontroller av yrkestrafiken. Detsamma gäller för de myndigheter som ansvarar för tillsynen. Utan rätt kunskap och tillräckliga resurser riskerar vi att se fler regelbrott och en osund konkurrens där oseriösa aktörer slipper undan medan de skötsamma åkerierna drabbas.

Fru talman! Det finns de som inte sköter sig. Därför har regeringen ändrat lagstiftningen gällande sanktionsavgifter och klampning av fordon. Man låser helt enkelt fordonets hjul för vidare färd. Då får de som inte följer våra lagar och regler klampade och obrukbara bilar tills de gör rätt för sig och åtgärdar sina brister. Tidsgränsen som fanns förut är nu alltså borttagen.

Nyligen skickades också en remiss ut gällande skärpta regler för vinterdäck. Syftet med förslaget är att göra trafikanter bättre rustade för skiftningar i väderförhållande, och i förslaget finns också en del om snökedjor med. Jag ser fram emot att ta del av de synpunkter som kommer in under remissrundan.

Fru talman! De senaste åren har digitaliseringen förändrat taximarknaden genom att nya aktörer och tjänster har etablerats. Dessa företag bygger sina affärsmodeller på digital teknik, vilket har pressat traditionella taxibolag att bli mer effektiva och innovativa. För att upprätthålla en rättvis och laglig marknad är det avgörande att regelverket och rättsväsendet säkerställer en sund konkurrens och förhindrar att en svart ekonomi växer fram. Jag vet att regeringen, liksom vi i trafikutskottet, följer taxibranschen noga och vill se en stabil taxibransch med sunda villkor.
(Applåder)

I detta anförande instämde Magnus Resare och Mats Sander (båda M).

Anf. 60 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Svärd för anförandet.

Det finns en stor samsyn i utskottet om att hela transportnäringsen ska kunna verka på ett både säkert och konkurrenskraftigt sätt utifrån de förutsättningar som finns.

Min fråga berör något i betänkandet som ledamoten inte nämnde, nämligen möjligheten till dispens för tunga transporter. I dag är det en omfattande administration när man ansöker om att få forsla exempelvis tunga kranar till ett bygge eller en hamn. Förutom att söka dispens hos Trafikverket måste företagen också söka dispens hos kommunen om de ska färdas på kommunala vägar.

I förra veckan lyssnade jag på företrädare för Accelerationskontoret, som ligger under regeringen, och temat var att öka tempot eftersom tid är pengar. Nu visar branschen att långa handläggningstider för tunga transporter kostar företagen 400 miljoner kronor årligen, vilket är oerhört mycket pengar.

Regeringen har haft ett dokument ute på remiss, och frågan bereds nu inom Regeringskansliet. Det är det traditionella sättet att hantera något till dess att det finns något nytt att säga.

Så till min fråga: Driver ledamoten på för att det ska finnas en tydlig tidsplan så att man snabbt kan få besked om att man får genomföra de tunga transporterna?

Anf. 61 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten för frågan men måste tyvärr ge beskedet att frågan bereds i Regeringskansliet.

Generellt arbetar Moderaterna alltid för att det ska bli enklare att driva företag i Sverige. Det handlar bland annat om att minska regelkrånglet.

Det ledamoten efterfrågar har vi tagit upp både här i riksdagen och med regeringen i Rosenbad. Det korta svaret får dock bli att frågan är på tapeten, att vi arbetar med den och att vi återkommer med tidsplan och annat framöver.

Anf. 62 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Trafikverket pekar på att man kan vidta ett antal åtgärder inom verket utan särskilda regelförändringar, men då behövs ett arbete från regeringens sida som gör att det kan gå lite fortare.

Nu när Accelerationskontoret pekar på ökat tempo, där det också handlar om på vilket sätt man får myndigheter att både arbeta och styras, blir jag, då ledamoten företräder statsministerns parti, nyfiken på varför politiken inte har högre ambitioner för ökat tempo. Varför driver man inte på? Det är tredje året i rad som vi står här och diskuterar dessa frågor.

BK4 och tunga transporter har varit återkommande frågor på detta område. Enbart de långa handläggningstiderna för att få möjlighet till och tillstånd för de riktigt tunga transporterna kostar företagen 400 miljoner kronor. Det handlar inte om BK4 utan om de synnerligen tunga transporterna.

Det finns regionala transportstråk där kommunerna inte alltid är helt involverade i hur det ska se ut och vad som behöver göras för att det ska flyta på så smidigt som möjligt för transporterna. Jag är därför nyfiken på ledamotens inställning. Är man beredd att inte bara lyssna till att frågan bereds i Regeringskansliet utan också driva på för att en tidsplan ska kom-

ma på plats? På vilket sätt vill man styra Trafikverket tydligare och inte bara ge svepande uppdrag att arbeta för effektivisering? Är man beredd att följa upp det tydligare? Jag skulle gärna vilja få detta förtydligat.

Prot. 2024/25:94
2 april

Yrkestrafik och taxi

Anf. 63 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten, för den uppföljande frågan!

Jag repeterar lite från mitt svar på den första frågan. Regeringen arbetar redan i dag i ett väldigt högt tempo inom många områden. Detta tror jag inte har undgått någon. Vi arbetar för minskat regelkrångel, och vi arbetar för ett bättre företagande.

Frågan bereds, och den ska beredas tills vi har landat i en produkt som vi kan presentera. Då kommer ledamoten att få reda på hur planen ser ut och även få möjlighet att kritisera eller hålla med regeringspartierna. (Applåder)

Anf. 64 ULRIKA HEIE (C):

Fru talman! Yrkestrafiken är extremt viktig för vårt land. Man kan likna det vid ett blodomlopp där transportererna gör att syre kommer fram till alla företag och butiker och allt som gör att hela Sverige får möjlighet att utvecklas. På det sättet är transportsektorn en extremt viktig näring för hela Sverige. Den är en del av det som gör att hela vårt land kan leva.

Samtidigt finns det saker vi kan göra för att öka effektiviteten i transportsystemet. Det finns ett antal åtgärder vi behöver vidta, för det är en hård konkurrenssituation. Det är otroligt viktigt att alla företag som finns på den svenska marknaden får möjlighet att arbeta på ett konstruktivt och konkurrenskraftigt sätt.

Jag tycker att ledamoten från Moderaterna på ett föredömligt sätt redogjorde för arbetet mot fusk och fel på olika sätt, så jag ska faktiskt hoppa över den delen av mitt anförande. Jag tycker att det var mycket klokt som sades.

Jag vill återkomma till det som jag tog upp i min fråga. Nu säger man att man arbetar så fort som möjligt, men jag blir ändå förvånad över att Landsbygds- och infrastrukturdepartementet inte förmår att få ut mer.

I oktober lades infrastrukturpropositionen fram. Jag har full respekt för att det var ett tungt arbete som tog upp det mesta av tiden, men nu är det redan april 2025. Därför förvånar det mig att saker som i princip lämnades för beredning i somras ännu inte har fått möjlighet att bli verklighet såtillvida att man ger förslag på regelförändringar men också uppdrag till myndigheter.

I regleringsbrevet till Trafikverket står det väldigt svepande om på vilket sätt man ska arbeta för att underlätta för företag på olika sätt. När denna sektor, med riktigt tunga transporter som behöver dispens för att få genomföras, drabbas av kostnader på 400 miljoner kronor till följd av långa handläggningstider tänker jag att också regeringsföreträdarna borde anse att det är ett område där det är angeläget att göra skillnad.

De som gör de tunga lyften i vårt samhälle är med och bidrar till den gröna omställningen. De är med och bidrar till att bygga beredskap. Ibland är de med och bidrar när det händer allvarliga olyckor, och att då inte ha en smidig hantering för att ge tillstånd för tunga transporter är för mig helt obegripligt.

Man söker dispens för ett fordon i sig. Om till exempel kranen skulle gå sönder kan den inte bytas ut mot en annan, utan då blir det en ny hantering. Det förvånar mig att regeringen inte är mer på när det gäller denna fråga och åtminstone kan presentera när den kan vara färdigberedd.

Om Accelerationskontoret säger att tempot måste ökas och också att tiden behöver mätas är det otroligt viktigt att tiden för beredning av frågor kortas och att man inte sitter på händerna på departementet. Man säger att man inte gör det, men det finns lite för många exempel på att man faktiskt inte är så produktiv som man ger sken av att vara.

När det gäller frågan om Accelerationskontoret och att mäta tiden går frågan tillbaka till Tidöpartierna: Är man beredd att ange en plan för när och på vilket sätt man kommer att genomföra arbetet, eller kommer man att säga att det tar den tid det tar och därmed visa på en ganska tillbakalutad inställning där man inte ser företagets behov fullt ut? Man säger att man ser dem, men man visar det inte tydligt i handling.

Den andra del som jag skulle vilja uppehålla mig vid handlar om att överlag få möjlighet till längre och tyngre transporter på våra vägar. Vi vet att det är oerhört viktigt att man kan klassa om långa stråk för BK4-transporter. Här är det både Trafikverket och kommunerna som ska ställa om.

För att de regionala likaväl som de nationella transportstråken ska kunna förstärkas vill det till att det finns ett sammanhållet arbete för detta. Vi kan se att Trafikverket ökar möjligheten, men många gånger när man ska komma fram till en hamn eller omlastningsnod är också kommunala vägar inblandade. Därför är det viktigt att arbetet sker sammanvägt mellan de olika delarna. Det ska bli spännande att höra ytterligare Tidörepresentanter ge svar om på vilket sätt det arbetas för att öka omställningen till längre och tyngre transporter.

Fru talman! Jag skulle avslutningsvis vilja tala väldigt kort om gränshinder av olika slag. Sverige har en lång gräns mot Norge men också gräns mot Finland. När det gäller transporter över gränser har ett nytt EU-direktiv trätt i kraft där det pekas på att man behöver ha riktigt moderna färdskrivare. För dem som jobbar precis vid gränsen och som behöver göra internationella arbeten, även om det bara är i grannkommunen, krävs i dag investeringar på 20 000 eller uppemot 50 000 kronor för att sätta in den typen av färdskrivare.

Jag skulle önska att vi fick höra från regeringspartierna men också från Transportstyrelsen att gränshinderproblematiken tas på riktigt allvar. Därför har Centerpartiet ett särskilt yttrande om frågan.

Fru talman! Vi står givetvis bakom alla våra reservationer, men jag vill yrka bifall endast till reservation nummer 8.

Anf. 65 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Detta betänkande hanterar ett flertal motioner och ett trettiotal yrkanden. Yrkandena handlar framför allt om regler och att regler följs samt hur olika myndigheter hanterar sitt kontrollansvar.

Generellt sett finns det många positiva idéer i dessa motioner. Vi är överens om behovet av sjysta regler, likvärdighet nationellt och internationellt samt att det ska finnas fungerande kontroller.

I betänkandet framgår det att regeringen redan gör väldigt mycket inom detta område. Man har avsatt mer resurser, exempelvis till polisen så att den ska kunna klara sitt övergripande ansvar. Regeringen har också vid flera tillfällen uppdragit åt berörda myndigheter att samverka för att uppnå bättre kontroll och därmed ökad säkerhet på våra vägar.

Fru talman! Jag är extra glad för att regeringen i skrivelse 2023/24:59 den 21 december 2023 gjorde bedömningen att beskattningen av den tunga godstrafiken på sikt kommer att behöva ses över. Regeringen anser att man bör fortsätta analysera ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på väg.

Detta är väldigt glädjande. Förra mandatperioden var jag mer eller mindre ensam om att argumentera för en ny bränsle- och fordonsbeskattning som tar hänsyn till fordonets miljöprestanda samt avstånd. Vi kristdemokrater pekade på att ett sådant system i första hand bör införas inom transportsektorn, då det är bra för miljön och skapar rättvisa förutsättningar för nationella och internationella transporter.

Fru talman! En annan viktig åtgärd som genomförts under den här mandatperioden är en översyn av reduktionsplikten. Det har förändrat förutsättningarna för hela transportsektorn i form av lägre kostnader. Det har också gynnat våra åkerier i konkurrensen med internationella åkerier, vilket är bra av rena trafiksäkerhetsskäl men också har gynnat oss i Sverige genom handel och på andra sätt.

Fru talman! Avseende rast- och uppställningsplatser har jag stor förståelse för motionärernas uppfattning. Regeringen jobbar med frågan, och det finns förslag i betänkandet på hur man kan förbättra situationen längs med våra stora Europavägar. Men när jag gör mina resor till Ukraina kan jag inte låta bli att imponeras av de rast- och uppställningsplatser som finns i Polen. Här behöver vi helt enkelt bli bättre.

Fru talman! Flera motioner handlar om längre och tyngre lastbilar. Även här har jag stor förståelse för motionärernas uppfattning. Under förra mandatperioden var det jag som skrev denna typ av motioner i syfte att påskynda arbetet avseende undantag och ett sammanhållet BK4-vägnät. Arbetet med att få fram dessa vägar fortgår, och jag tror att det kommer att gå snabbare när vi under 2026 fattar beslut om en ny inriktningsplan för svensk infrastruktur.

Fru talman! Flera yrkanden berör taxibranschen. Det är en bransch som är i stor förändring. Nya affärsmodeller har vuxit fram, och konkurrensen har hårdnat.

Tidigare regeringar har vidtagit åtgärder för att säkerställa bättre konkurrens och kontroll efter att avregleringen av taxibranschen genomfördes 1990. Transportstyrelsen har fått ökade resurser för utökade kontroller, och flera andra myndigheter genomför åtgärder för att förbättra situationen i taxibranschen.

Det är bra att regeringen har tillsatt en utredning i frågan om hur plattformsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Det är också bra att regeringen nu bereder förslaget från Delegationen mot arbetslivskriminalitet om effektivare åtgärder för att motverka arbetslivskriminalitet inom bland annat taxibranschen.

Fru talman! En av de viktigaste åtgärderna för att skapa en god arbetsmiljö för yrkestrafiken är att vi tar itu med den underhållsskuld som tidigare regeringar har låtit växa. Det är därför bra att regeringen nu höjer anslagen till Trafikverket med 27 procent, vilket innebär att 1 171 miljar-der kommer att satsas på infrastruktur under de kommande tolv åren.

Det är dock med förvåning som jag noterar att Socialdemokraterna i sin motion avseende infrastrukturpropositionen minskar vägunderhållet med 45 miljarder kronor 2026–2037. En sådan minskning gör att vi inte kan bygga bort de skador som finns på vårt vägnät, vilket drabbar alla som har vägen som arbetsplats.

Anf. 66 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Magnus Jacobsson för hans anförande om detta viktiga betänkande.

Jag välkomnar ledamotens vurmande för åkerinäringen och att han be-rör kaoset som råder i taxibranschen, där människor i dag jobbar under slavliknande villkor. Det har uppdagats av tidningen Expressen och även andra medier. Det gläder mig att höra att ledamoten tycker att man måste göra något åt det här.

Jag välkomnar till exempel plattformsdirektivet. Vi socialdemokrater ser fram emot att se var det kommer att landa politiskt. Delegationen mot arbetslivskriminalitet är också viktig. Den har kommit med några förslag. Men, fru talman, branschen kräver också handling här och nu.

Vi socialdemokrater kom till utskottet med ett utskottsinitiativ där vi föreslog några åtgärder liknande dem i Danmark för att komma åt de ose-riösa taxibolagen eller appbolagen. Men tyvärr fick vårt utskottsinitiativ inte något stöd från Kristdemokraterna eller de andra Tidöpartierna.

Med tanke på det här vurmandet, varför motsätter ni er en ordentlig översyn av taxibranschen? Det är ju vad som behövs, och det är vad taxi-branschen kräver.

(Applåder)

Anf. 67 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! För dem som lyssnar på den här debatten: Det finns möjlig-het att ta initiativ i utskott. Samtidigt är det så att de som sitter som majori-tet ofta har företräde i det att de redan träffar olika organisationer och grup-per.

I det här fallet har vi kristdemokrater och säkert flera andra av mina kollegor träffat företrädare för taxibranschen och lyssnat på dem, så när det gäller den delen såg jag inget behov av att göra det till en utskottsfråga.

Det taxibranschen lyfter fram är betydligt mer komplicerat. Vi har, skulle jag säga, en dubbel situation: Å ena sidan är det ett faktum, vågar jag påstå, att enskilda personer som jobbar i plattformsnäringen far illa. Man måste kunna tillstå och erkänna att det är ett faktum. Å andra sidan är det också ett faktum att denna helt nya bransch som vuxit fram har skapat ökad mobilitet.

I det läge som jag är i just nu är jag nöjd med att regeringen jobbar med plattformsdirektivet. Man tittar på det som redan har kommit in i utred-ningar, och sedan kommer vi att få jobba vidare från det hållet. Men här finns helt klart en intressekonflikt.

Jag har själv med stort intresse lyssnat på taxibranschens företrädare när de har redovisat hur de ser på problemet. De har också pekat på den danska modellen, och jag är personligen inte främmande för att man bär med sig den i samtal med ministern.
(Applåder)

Prot. 2024/25:94
2 april

Yrkestrafik och taxi

Anf. 68 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Tack för svaret, Magnus Jacobsson!

Ledamoten Magnus Jacobsson är en av de kristdemokratiska ledamöter som är väldigt tongivande i de här frågorna. Ledamoten sitter också i en särskild arbetsgrupp inom Kristdemokraterna som har kommit med några intressanta förslag som jag som socialdemokrat välkomnar, till exempel utfasning av Bromma flygplats och återförstatligande av Arlanda Express.

Men, fru talman, jag hör från ledamoten Magnus Jacobsson att han är nöjd med det man gör inom regeringen. Samtidigt kräver taxibranschen handling här och nu, till exempel att man kopplar appsystemet till taxameter och inför sätssensorer i taxifordonen. Det är vad taxibranschen kräver – det och hårdare kontroller. Det finns också förslag från Socialdemokraterna, både i vår kommittémotion och i vårt förslag till utskottsinitiativ. Tyvärr fick vi kalla handen när det gäller detta, trots detta varma vurmande för taxibranschen och situationen för dem som jobbar under slavliknande villkor.

Jag träffade förra veckan tillsammans med en riksdagskollega en grupp som jobbade för Bolt och Uber. De historier de kunde berätta var skrämmande. Detta är inte värdigt ett land som Sverige. Människor ska inte utnyttjas. Vi kräver att människor som kommer till Sverige ska göra rätt och göra sin plikt, men här utnyttjas människor som slavar.

(Applåder)

Anf. 69 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Personligen skulle jag vara väldigt försiktig med att använda begrepp som att enskilda företag utnyttjar enskilda personer som slavar. Det är rätt kraftfulla begrepp.

Som jag sa tidigare finns det en intressekonflikt och en problematik med en bransch som nu växer på ett helt nytt sätt. Jag satt tidigare i arbetsmarknadsutskottet och tog där upp det från perspektivet att det är lite svårt att se vem som har arbetsgivaransvaret. Det är därför frågan om plattformsdirektivet blir så viktig. Är det den som beställer tjänsten som är arbetsgivare? Är det den som äger den digitala plattformen? Är det den som kör själv som egenföretagare? Här finns en juridisk problematik som helt uppenbart har missgynnat enskilt anställda och skapat en väldigt hård press inom taxibranschen.

Tittar vi i betänkandet kan vi se att regeringen redan gör mycket. Man har tagit till sig att man ska titta på de förslag som har kommit fram i tidigare utredningar, som jag nämnde. Vi har i andra utskott och i andra sammanhang ökat resurserna till polisen. En del av det som ledamoten beskriver är ju ren kriminalitet. Det ska vi givetvis vidta åtgärder mot. Det finns exempel på att man systematiskt kör folk till prostitution och annat. Här har vi en problematisk situation.

Men återigen: Regeringen vidtar ett antal åtgärder, och jag är inte främmande för att man återkommer med ytterligare åtgärder.

Anf. 70 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Jacobsson för anförandet.

Det var välkommet att ledamoten lyfte fram tillgången till rastplatser och så vidare, inte minst kopplat till tyngre och längre transporter, och att det finns ett förtroende för att det kommer att lösas när den nya planen presenteras nästa vår. Det är fint med den förhoppningen, men det vill ju till att detta också blir verklighet.

Jag skulle vilja fråga om det som väntar på att få bli verklighet, nämligen det som handlar om långa handläggningstider. Som jag känner ledamoten Jacobsson tänker jag att det finns en otålighet och en vilja att få saker och ting att hända. Då undrar jag lite grann över möjligheten att till exempel flytta tunga mobilkranar, där kostnader uppstår för företagen för långa handläggningstider. Sedan tillkommer kostnader för allting annat, men det kan man ta betalt för på olika sätt. De långa handläggningstiderna kostar 400 miljoner kronor. Är ledamoten varse problemet, och är ledamoten också inne på att driva att det behövs en tidsplan på medellång sikt för att kunna se över hur man kan lösa det?

Det gäller också administrativa kostnader kopplade till att ställa om till BK4-vägnätet. Det är också administrativa saker som man jobbar med. På vilket sätt arbetar nu departementet med det? Eftersom Jacobsson tillhör infrastrukturministerns parti tänker jag att han kanske också har särskild insyn i på vilket sätt politiken tar sig an detta. Det duger inte att enbart hänvisa till myndigheter som har fått uppdrag. Det handlar också om att följa upp att uppdragen redovisas på ett effektivt och resultatinriktat sätt.

Anf. 71 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Detta är två jätteviktiga frågor. Jag ska börja med att besvara den jag upplever som enklast, nämligen den om BK4. Min upplevelse där är att det finns stor enighet i riksdagen om att vi vill bygga ut nätet. Tittar vi över tid ser vi att nätet ofta har byggts på ett sådant sätt att man byggt ett stycke, och så har det varit ett uppehåll, och så nästa stycke; sedan har det varit någon bro, och så har det blivit uppehåll. Egentligen har vi inte fått ett fungerande system.

Inom Tidöpartierna är vi överens om den problembilden. Jag tror och hoppas att det kommer att vara en tydlig del när vi går fram med infrastrukturpropositionen nästa år.

Ska BK4-systemet fungera måste det hänga ihop. Andreas Carlson har som minister vid ett otal tillfällen pratat om systemen: Oavsett om det handlar om järnväg eller väg är det systemtänket som ska fungera. Just när det gäller BK4 är det superviktigt. Det hjälper inte att vi gör en omklassning om det ändå inte leder fram till de mål vi har.

När det gäller den andra frågan ska jag erkänna att jag inte är uppdaterad på den. Däremot vet jag att den lyftes redan under förra mandatperioden och att det då fanns en diskussion. Den grundläggande inställningen från oss kristdemokrater är givetvis att detta ska lösas snabbt. Kostnadsbilden måste ses över. Det har varit stora problem när man kör in i städer för att göra jobb, och så tar det lång tid innan man får tillstånd. Man har

olika motparter; det kan vara kommunen som markägare, polisen eller andra som ska vara med och fatta beslut.

Här får jag helt enkelt bli ledamoten Ulrika Heie svaret skyldig. Jag lovar däremot att ta med mig frågan, för det är en viktig fråga.

Prot. 2024/25:94
2 april

Yrkestrafik och taxi

Anf. 72 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Det låter ändå som att politiken åtminstone har relativt höga ambitioner på området, även om man inte får saker att hända. Både den gröna omställningen och inte minst beredskapsfrågorna gör ju det verkligen angeläget att detta utreds skyndsamt och på ett bra sätt.

Jag vill ställa en avslutande fråga till ledamoten. Han företräder ju också Fyrbodalen, som angränsar mot Norge. Den fråga vi tar upp i vårt särskilda yttrande handlar om att man i gränskommuner nu behöver göra ganska stora investeringar i sina kranbilar, till exempel, om man inte har den senaste versionen av färdskrivare.

Det har sagts att en sådan inte kostar mer än 10 000–12 000 kronor. Men så hade jag ett samtal med Transportstyrelsen, som säger att det kostar 20 000 kronor. Behöver man dessutom byta kablage kan det komma att kosta betydligt mer. Detta handlar ju många gånger om småföretagare som till exempel anlitas i grannkommunen. Det kan vara mellan Strömstad och Halden eller längre upp längs den värmäländska gränsen. Jag har också förstått att detta faktiskt är ett problem för lokal trafik mellan Sverige och Finland, över till grannkommunen.

På vilket sätt är ledamoten inställd på att titta på just gränshindersproblematiken och lyfta de frågorna tillsammans med myndigheterna men också med våra grannländer?

Anf. 73 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Ledamoten Heie lyfter en viktig fråga. Just när det gäller kablage och digital teknik i enskilda kranar längs med Sveriges, Norges och Finlands gräns ska jag erkänna att jag inte är fullt insatt i detta.

När det däremot gäller den mer generella frågan hur vi har jobbat inom Norden med våra gränsrelationer måste man nog vara ärlig: Vi gränsbor – jag bor själv i Uddevalla – har egentligen alltid, oavsett regering, upplevt att det tar lite lång tid.

Det blev extra tydligt, fru talman, under covidpandemin. Då var det oerhört enkelt att här i Stockholm fatta beslut om stängda gränser och olika regelverk. Det fick sedan otrolig effekt för handeln och för möjligheten att komma till jobbet. Många jobbade i vården, i förskolor och så vidare. När det gäller den mer generella problematiken att vi inte alltid förstår vilka beslut vi tar i relation till gränsrelationer delar jag till fullo ledamoten Heies oro.

När det sedan gäller just kranbilarna ska jag med intresse läsa ert särskilda yttrande en gång till och lovar att reflektera även över den frågan.

Anf. 74 KADIR KASIRGA (S):

Fru talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande om yrkestrafik och taxi – två viktiga frågor. Vi socialdemokrater står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall till reservationerna 1, 9 och 10.

Fru talman! Vi har nu passerat halva mandatperioden, och nästa år går Sverige till val. Det är därför inte orimligt att börja utvärdera vad regeringen faktiskt har levererat. Inom området yrkestrafik och taxi är det tydligt att problemen hopar sig, men tyvärr uteblir lösningarna.

Samtidigt vill jag ta tillfället i akt att lyfta fram och hylla alla de yrkestrafikförare och seriösa åkeri- och taxiföretag som varje dag håller Sverige rullande – på våra vägar, i våra städer och på landsbygden. De ser till att vi får våra leveranser, att färdtjänsten fungerar, att barnen kommer till skolan och att sjukresorna genomförs. Trots en tuff verklighet med orättvis konkurrens, oseriösa aktörer och otillräckliga kontroller kämpar de för att göra rätt för sig. De följer lagar, betalar skatter och ger sina anställda sjysta villkor. Det är för dem vi gör vår politik, och det är deras röster vi socialdemokrater bär in i kammaren i dag.

Fru talman! Sveriges vägar är en arbetsplats för tusentals människor varje dag. Men på många håll ser vi att arbetsvillkoren är långtifrån sjysta. Oseriösa åkerier och oseriösa taxibolag konkurrerar med dumpade priser, låga löner och undermålig arbetsmiljö. Detta är inte bara ett hot mot enskilda förare utan detta hotar även hela branschens framtid.

Vi socialdemokrater står bakom det europeiska mobilitetspaketet. Vi har kämpat för det och sett till att det har implementerats i Sverige. Paketet stärker reglerna för att stoppa den osunda konkurrensen. Men det räcker inte. Därför vill vi att en yrkestrafikinspektion ska inrättas för att samordna kontroller och säkerställa att reglerna verkligen följs. Att detta fortfarande inte har blivit verklighet tycker vi socialdemokrater är ett svek mot både förare och seriösa företag. Och det här är också viktigt för åkeribranschen.

Fru talman! Vi ser fortfarande allvarliga problem i taxibranschen. App-tjänster har förvärrat en redan snedvriden konkurrens. Det förekommer fusk med taxiförarlegitimationer. Arbetsvillkor dumpas. Förarna betalar priset med osäkerhet, stress, orimligt långa arbetspass och slavliknande villkor. Vi vet också att färdtjänstresor, skolskjutsar och sjukresor är livsviktiga funktioner i samhället. Tryggheten urholkas när förarna pressas och företagen inte granskas ordentligt, och det är inte värdigt ett välfärds-samhälle som Sverige.

Därför föreslår vi återigen att en helhetsöversyn av taxibranschen ska genomföras. Det är anmärkningsvärt att regeringen, trots all kritik från branschen, fackförbunden och användarna, fortfarande vägrar att agera. Vad är regeringens svar på taxikrisen? Jo, att sänka åldersgränsen för taxiförare. Det är att börja i fel ände. Man borde ha börjat med att städa taxibranschen så att de seriösa aktörerna blev kvar.

Fru talman! Vi ser också stora brister i den offentliga upphandlingen. Företag med undermåliga villkor vinner uppdrag som finansieras med hjälp av våra skattemedel, och det drabbar både förare och resenärer. Det måste finnas skarpa krav i upphandlingar, till exempel krav på kollektivavtal och tydligare kontroll av hela leveranskedjan.

Vi socialdemokrater menar att taxipolitiken måste utvecklas, inte lämnas åt sitt öde. Vi behöver trygghet och rättvisa i hela branschen. Det handlar om tillit och om människors möjligheter att ta sig till vård, skolan och jobbet.

Fru talman! Vanligt folk ska kunna lita på att transporterna fungerar och att de som utför dem har trygga jobb och sjysta villkor.

(Applåder)

Anf. 75 THOMAS MORELL (SD) replik:

Fru talman! Jag tackar Kadir Kasirga för anförandet. Jag vet att han brinner för lag och ordning inom taxibranschen, och vi har haft många diskussioner i frågan.

Kadir Kasirga inledde sitt anförande med att säga att det är dags att utvärdera Tidöregeringen, och det är absolut bra. Men då måste man fråga sig vad den förra regeringen gjorde under två mandatperioder. Jag hade över hundra debatter med före infrastrukturministern Tomas Eneroth, Morgan Johansson, Anders Ygeman och ytterligare ett par ledamöter. Debatterna handlade om problemet med den kriminalitet som omgärdar dels taxibranschen, dels yrkestrafiken. De seriösa företagen har ett jätteproblem med att kriminella omgärdar verksamheten. De kriminella använder vägnätet för sin försörjning och för sina logistiktransporter.

Men ingenting har hänt. Förutsättningen för att man ska göra någonting är att det inrättas en kontrollverksamhet som kan finnas ute på vägarna, stoppa fordonen, granska transporterna och kontrollera om förarna har rätt behörigheter, tillstånd och så vidare. Allt detta tog jag upp i över hundra debatter, och det hände absolut ingenting. Jag tycker att det är jättebra att Socialdemokraterna har börjat reagera och inser vad som måste göras. Men jag ställer mig också frågan: Varför envisas ni med att gå halva vägen och endast föreslå en yrkestrafikinspektion?

Anf. 76 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Thomas Morell för frågan och hans reflektion.

Jag har många gånger i debatten och i andra forum hört Thomas Morell vurma för ordning och reda. Under förra mandatperioden stod Thomas Morell här och vurmade för ordning och reda och sjysta villkor.

Nu när Thomas Morell och Sverigedemokraterna äntligen har inflytande i regeringen ser vi ingenting. Det är att agera passivt. Det är många ord, men inget i handling. När vi lägger fram utskottsinitiativ efter utskottsinitiativ för att bringa ordning och reda väljer Thomas Morell att agera tillsammans med regeringen.

Det räcker inte att stå här i kammaren och i teorin säga att vi talar om viktiga frågor och att det här och det där har gjorts. Socialdemokraterna lade grunden, och ni skulle bygga vidare. Men när ni äntligen har fått tillgång till verktygslådan har ni lagt ned verktygen. Ni har inte heller tagit emot den utsträckta handen.

En yrkestrafikinspektion är en mycket viktig fråga för åkerinäringen. Näringen har varit på besök hos oss i utskottet, och vi har på deras presentationsbilder sett önskemålet om en yrkestrafikinspektion. Sverigedemokraterna borde överväga att agera tillsammans med Socialdemokraterna och införa en yrkestrafikinspektion.

(Applåder)

Anf. 77 THOMAS MORELL (SD) replik:

Fru talman! Vi har diskuterat det här med yrkestrafikinspektion flera gånger. Anledningen till att vi säger nej till just det förslaget är att det bara går halvvägs.

Jag har själv stått ute på vägen och gjort kontroller i tolv år. Jag vet hur omfattande lagstiftningen är, och jag vet vilka krav som ställs på den som

ska göra kontrollerna där ute. I alla delar och vad man än företar sig där måste man ha lagstiftningen i ryggen. När man väl upptäcker fel och brister måste man ha stöd i lagstiftningen för att kunna lagföra den individ som har gjort fel. Den kontrolltjänsteman som står därute måste ha hela verktygslådan i handen och ha stöd i lagstiftningen för alla mått och steg man väljer att ta.

Det förslag som ni har lagt fram räcker inte hela vägen, Kadir Kasirga. Därför har vi sagt nej till det. Jag välkomnar om ni höjer kraven i ert förslag, så att lagstiftningen kan nå hela vägen. Om man får en yrkestrafikinspektion är risken att resonemanget blir: "Nu har vi fått en kontrollverksamhet. Då är det bra med det. Nu går vi vidare." Då når vi inte målet om att komma åt dem som begår brott.

Ni är välkomna att sätta er ned och diskutera med oss för att se hur lagstiftningen är uppbyggd. Då kan vi ta diskussionen därifrån.

Denna diskussion för jag just nu med justitieministern. Jag hoppas innerligt att vi inom en snar framtid ska kunna presentera ett förslag som bygger på det som jag har författat och lämnat över till departementet.

Anf. 78 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Nu har vi passerat halva mandatperioden. Nästa år går vi faktiskt in i valrörelsen. I och för sig är det valrörelse varje dag för oss socialdemokrater. Vi måste på något sätt sätta stopp för den här regeringens passivitet i dessa viktiga frågor.

Jag välkomnar Thomas Morells initiativ och försök, men jag hoppas att det inte bara blir fikastunder på departementen och att Thomas Morell och Sverigedemokraterna inte blir rundade i de här frågorna. Det är i alla fall så jag upplever det.

Förra mandatperioden stod Sverigedemokraterna här i kammaren och lovade en massa saker. Vad ser vi? Resultatet är massarbetslöshet, skyhöga matpriser och oreda i taxibranschen. Det är kris och kaos. Det är dags att sätta stopp för det.

Men jag välkomnar detta och önskar dig lycka till med dina försök på departementet, Thomas Morell. Jag hoppas bara att du inte blir rundad. (Applåder)

Anf. 79 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är korrekt att vi i dag diskuterar yrkestrafik och taxi och att en stor del av, mer än halva, mandatperioden har gått.

När det gäller det här området pratar vi mycket om lagar, regler, förordningar och kontroll. Men om man ska ha en väl fungerande yrkestrafik går det inte att komma ifrån att själva grundsystemet måste fungera, fru talman. Med den tidigare regeringen hände inte jättemycket på det området, men framför allt fick vi en infrastruktur som hade potthål.

Jag vill ändå ha ett litet svar på den fråga som jag ställde i mitt anförande. Om man nu tycker att yrkestrafiken och infrastrukturen är viktig, varför lägger man 45 miljarder mindre på själva grunden för yrkestrafiken, nämligen infrastrukturen och i det här fallet vägarna?

Anf. 80 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Tack för frågan, ledamoten Magnus Jacobsson! Den är absolut relevant.

Vi måste se på det lite bredare. När vi träffar åkerinäringen, även i utskottet, och lyssnar på dem pratar de ofta om hur viktig även järnvägen och järnvägens kapacitet är och om de utmaningar som de möter.

Regeringens förslag till infrastrukturplan och fördelning av pengarna var förvånande. Tågen går inte i tid, och det finns inte kapacitet på järnvägen. Men man underprioriterar den.

Politik handlar självklart om att prioritera. Det korta svaret till Magnus Jacobsson är att för oss är alla trafikslag viktiga. De ska komplettera varandra. Men järnvägen är jätteviktig, även för åkerinäringen och deras godstransporter, om vi ska prata om mobilitet. Det handlar alltså om ekonomiska prioriteringar.

(Applåder)

Anf. 81 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag har oerhörd respekt för Kadirs resonemang. Det finns bara en liten hake. 80 procent av alla transporter av gods sker på väg, och cirka 90 procent av alla transporter av människor sker också på väg. Den regering som nu sitter har dessutom avsatt så mycket pengar som Trafikverket själva säger att de klarar av att använda. Det går alltså inte ihop. Men jag ska släppa den delen, fru talman.

Som jag sa i anförandet är jag glad över att vi äntligen har en regering som är beredd att titta på ett nytt bränsle- och fordonsbeskattningssystem. Under förra mandatperioden debatterade jag vid flera tillfällen med dåvarande infrastrukturministern men fick egentligen aldrig svar på om socialdemokratin var beredd att ta tag i de problem som finns.

Ett avståndsbaserat beskattningssystem skulle få stora miljöeffekter. Det skulle också kunna lösa konflikten när det gäller att internationella företag konkurrerar med vår näring, dessutom utan att betala för sig. Eneroth sa i ett enskilt samtal att en bedömning var att det handlar om 3 miljarder som inte kommer in till den svenska statskassan.

Jag är som sagt oerhört glad. Det fanns nämligen ganska mycket motstånd mot den diskussionen under förra mandatperioden. Varenda gång man ska göra en ny förändring av ett system finns det alltid de som känner oro; kommer det att bli dyrare för just mig? Men poängen med ett nytt system är att man avskaffar det gamla och inför ett nytt.

Min konkreta fråga blir: Har socialdemokratin satt sig ned och funderat lite mer på idén med en ny bränsle- och fordonsbeskattning? Den skulle ha ett mer avståndsbaserat perspektiv, få en sådan miljöeffekt att man kan komma åt miljövänliga fordon och gynna de miljövänliga och göra så att vi får en rättvisare bransch.

Anf. 82 KADIR KASIRGA (S) replik:

Fru talman! Jag hör på ledamoten Magnus Jacobsson att skattemodellen han talar om handlar om att kunna komma åt de utländska åkeriföretag som kommer hit och inte gör rätt för sig när de använder våra vägar. Det välkomnar jag absolut. Det är viktigt också för oss socialdemokrater att de som använder våra vägar ska betala för att de sliter på dem. Det är viktigt.

Men vilken modell som ska implementeras och tillämpas och få vårt stöd får vi återkomma till, ledamoten Magnus Jacobsson.

(Applåder)

Anf. 83 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Vi debatterar nu trafikutskottets betänkande *Yrkestrafik och taxi*.

Sverige är ett land med många internationella företag och stor export. Vi är därmed mycket beroende av en väl fungerande transportmarknad. Det gäller inte minst våra vägtransporter. Åkerinäringen har stor betydelse för svenska företags godshantering och konkurrenskraft, och den ser samtidigt till att butiker och mataffärer får dagliga leveranser. Yrkestrafiken ger därmed också många jobbtillfällen i Sverige. Liberalerna har höga ambitioner när det gäller att få till en överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, men med nuvarande behov av godstransporter kommer åkerinäringen för lång tid framöver att stå för majoriteten av godstransporterna i Sverige.

Liberalerna vill se en sund åkeribransch i Sverige och värnar därför sjysta konkurrensvillkor och framför allt att regelverken efterlevs. Godstransporter är gränsöverskridande, och det råder hård konkurrens inom transportnäringen. Därför är EU:s direktiv och regleringar genom mobilitetspaketen viktiga för att vi ska kunna ha ett regelverk som även gäller utländska företag och stöder seriösa åkerier.

Det är till exempel krav på smarta färdskrivare version 2 i alla tunga lastbilar från den 21 augusti i år och i lätta lastbilar från den 1 juli nästa år. Det innebär bland annat att man ska kunna se när en lastbil passerat en landsgräns och därmed få bättre möjligheter att följa dess rutter. Vi måste verkligen stärka arbetet mot utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet. Regelverk utan uppföljning gör att många bara struntar i reglerna.

När nu polisen har fått ökade befogenheter måste det paras med tillräckligt många trafikpoliser som kan utföra utökade kontroller av tung trafik. Annars riskerar fusket med cabotage, kör- och vilotider och rattfylleri att öka. Vi behöver också kontrollera fordonen, så att de är trafiksäkra och innehåller rätt utrustning. Utöver de rent trafikmässiga kraven används lastbilar i Sverige också för kriminell verksamhet, som frakt av narkotika och stöldgods in och ut ur landet. Därför är det glädjande att man nu ser över frågan om att kunna skanna lastbilar när de kör över landsgränsen för att direkt kunna se det här samtidigt som man ger tullpersonalen större befogenheter.

Utöver fler trafikpoliser, som kan utöka antalet kontroller, behöver landets kontrollstationer och behovet av teknisk utrustning ses över för att underlätta trafikpolisernas vardag. Betänkandet från Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg innehåller många bra förslag för att motverka brottslighet inom transportsektorn. Dessutom mottog regeringen den 14 februari i år en rapport som ger förslag på en tydligare arbetsfördelning mellan Trafikverket och Polismyndigheten för våra kontrollplatser för att effektivisera upplägget och kontrollerna av lastbilar ute på vägarna.

Säkra rastplatser är också en förutsättning för att öka trafiksäkerheten på våra vägar. En förare måste kunna lita på att man kan rasta enligt de kör- och vilotider som gäller utan att bli utsatt för stölder. Rastplatserna ska heller inte kunna användas som uppställningsplatser över många dygn och därmed blockera möjligheterna för övriga yrkesförare att få plats. Därför är det glädjande att EU i april 2022 beslutade om nya säkerhetskrav på

rastplatser och att Trafikverket fått ett uppdrag att successivt se över alla våra rastplatser och göra dem säkrare.

Fru talman! Åkeribranschen behöver med andra aktörer medverka i omställningen till fossilfria transporter. Marginalerna är dock väldigt små för branschen, och prisdifferensen mellan en ellastbil och en fossildriven motsvarighet är fortfarande betydande.

Försäljningen av nya personbilar har ökat snabbt, och elbilar utgjorde ungefär en tredjedel av de sålda bilarna 2024. Antalet ellastbilar ökar däremot i långsammare takt, och här görs ett flertal aktiviteter från regeringen för att stimulera omställningen.

Regeringen har fortsatt en premie för inköp av ellastbilar parat med ett stöd för laddinfrastruktur. Vi har också ett treårigt stöd för lätta lastbilar. Utöver depåladdning behöver laddinfrastrukturen längs våra vägar och på rastplatser samtidigt byggas ut kraftigt. Det sker en väldigt positiv utveckling nu, när många företag som förut haft fossilfria bränslen går över till att alltmör erbjuda laddplatser. Även biogas är intressant för de tunga lastbilarna, och nätverket av biogasstationer byggs successivt ut för att möta den ökande efterfrågan.

Vägnätet för längre och tyngre lastbilar ökar successivt. I dag är 590 mil öppna för längre lastbilar, vilket är väldigt positivt ur ett klimatperspektiv. 48 procent av de statliga vägarna klarar 74 ton tunga lastbilar. Det är som sagt viktigt ur klimatsynpunkt men kanske framför allt av konkurrensskäl; då kan man ta med mer last per lastbil.

Liberalerna driver tillsammans med samarbetspartierna på för ett ökat underhåll och för utökning av vägnätet för tung trafik. Vägunderhållet har under en lång rad år fått stå tillbaka, men nu återtar vi hela underhållsskulden på tolv år genom regeringens proposition om den nya infrastrukturplanen. Det är viktigt både för industrins transporter och för den militära mobiliteten.

Förarbristen är dock ett stort problem för branschen. Det gäller såväl lastbilstransporter som bussar och taxi. En grundförutsättning är att fler tar vanligt B-körkort för personbil, då det är en inkörsport till lastbilskörkort. Tyvärr ser vi problem med att allt färre är redo och klarar förarprovet vid första uppkörningen. Det glädjande är att vi har en uppåtgående trend på antalet körkort bland de unga.

De lätta lastbilarna och färdtjänstbussarna blir tyngre när de utrustas för batteridrift. Det har ytterligare spärrat på problemet med förarbristen, då man med ett vanligt B-körkort maximalt får köra en lastbil som väger 3 500 kilo. Regeringen har drivit på i EU för att man med vanligt B-körkort ska kunna köra en eldriven lätt lastbil som kan väga upp till 4 250 kilo. Förra veckan lade kommissionen fram ett slutförslag på det nya körkortsdirektivet som tillåter den nya maxvikten, vilket är väldigt glädjande.

I samma direktiv sänker man också åldern för att få köra buss till 21 år. Det välkomnas av bussbranschen, som därmed får ytterligare möjligheter att få tillgång till fler bussförare.

Taxibranschen har diskuterats i ett flertal inlägg före mitt, och den tyngs mycket hårt under konkurrensen från den illegala marknaden. Regel- efterlevnaden måste öka, och Transportstyrelsen har därför fått mer resurser för tillsyn. Man har också utvecklat en starkare samverkan med en lång rad myndigheter för att kunna identifiera de företag som inte följer regler-

na. Detta är nödvändigt för att vi framöver åter ska kunna få en sund taxi-bransch med en bra arbetsmiljö.

Med de orden yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut och avslag på alla motioner.

Anf. 84 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Gellerman för anförandet och skulle vilja ställa en fråga. Jag har ställt en liknande fråga i ett tidigare replikskifte. Ledamoten nämnde övergången till färdskrivare 2.0 och att kravet börjar gälla i augusti efter alla övergångsregler. Jag vet också att ledamoten är starkt engagerad i nordiska frågor. Då blir gränshindersfrågorna väldigt viktiga att ta upp.

Jag delar ledamotens syn på att det givetvis är oerhört viktigt att vi skapar smidiga system för långa internationella transporter. Jag nämnde tidigare gränshindersproblematiken när ett företag på ena sidan gränsen får ett uppdrag i grannkommunen på andra sidan gränsen. Det kan gälla mellan Sverige och Finland eller mellan Sverige och Norge.

Det blir en ganska stor investering. Man har redan i dag fungerande färdskrivare. Det är ingenting som man egentligen fuskar med. Transportstyrelsen säger att det i genomsnitt kostar 20 000 kronor att byta. Har man en lite äldre lastbil kan det komma kostnader för ytterligare kablage och kosta uppemot 50 000 kronor, plus kostnader för att ha lastbilen stående still på verkstaden medan man gör de olika delarna.

Jag vill fråga ledamoten: På vilket sätt tycker ledamoten att man bör lyfta fram gränshindersfrågorna som också drabbar sektorn? Man är mån om att lösa ett problem. Men man har inte tagit hänsyn till inte minst de små åkarnas situation utmed gränserna. Vad kan man göra? Vad avser ledamoten att lyfta fram i olika nordiska sammanhang för att komma till rätta med det?

Anf. 85 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Tack för den viktiga frågan!

Jag har precis blivit ordinarie ledamot i Nordiska rådet, och därmed kan jag driva de här frågorna. Det finns olika utskott. Dessa frågor drivs i gränshinderrådet och i utskottet för tillväxt och utveckling, och där sitter inte jag. Däremot är det en väldigt viktig fråga. Det är själva kärnan i Nordiska rådet att vi måste ta bort gränshinder.

När det gäller transporter finns en rad olika frågor. Det handlar inte minst om att få transporter som löper i stråk över gränserna, som ledamoten tog upp. Vi har i Norden sammanbundna stråk som till exempel från Norge över Sverige till Finland.

Jag ställer mig väldigt positiv till att vi ska ha ett transportministerråd. Det har inte blivit verklighet än. Det finns en sådan stor mängd frågor som hänför sig till just transporter, så jag tror att det behövs ett transportministerråd.

För att komma till den specifika frågan kommer jag själv att ta upp det och tala med de ledamöter som sitter i gränshinderrådet. Det är ofta de som lyfter fram de här frågorna. Jag kommer även att ta upp det i andra sammanhang.

Det blev väldigt tydligt inte minst under pandemin att alla de företag som finns och verkar precis i gränstrakterna blir väldigt hindrade av en

lång rad av lagstiftningar. Det gäller inte minst när man ska åka över gränserna. Jag återkommer till det.

Prot. 2024/25:94
2 april

Anf. 86 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Jag uppskattar verkligen ledamoten Gellermans inställning i frågan. Man kan säga: Är det så mycket? För varje enskilt företag är det en ganska stor del om det skulle kosta uppemot 50 000 kronor plus kostnader för stillastående fordon.

Vi behöver också ha en blick för de mindre företagens möjligheter att kunna verka i gränsbygder. Jag nämnde gränsen mellan Sverige och Finland och också hela den långa gränsen mellan Sverige och Norge.

Ledamoten nämner också de stängningar av gränsen som har skett i närtid och hur det har försvårat för människor att i sina företag kunna bedriva en vettig verksamhet. Jag vill tacka för den inställning som ledamoten har till att lyfta frågan vidare till dem som särskilt arbetar med det.

Här finns också Svinesundskommittén. Det är också ett samverkansorgan som jobbar med gränsöverskridande frågor. Det finns flera sådana kommittéer utmed hela gränsen.

Det är viktigt, precis som ledamoten är inne på, att det blir en del av den nordiska samlade småföretagarpolitiken så att det blir möjligt att vara småföretagare också i gränsbygd.

Det gäller att vi inte lägger på dem olika pålagor som gör det svårt. Detta är bara ett enskilt exempel. Det finns många exempel på när man gör olika former av regelförändringar där administrationen ökar för småföretagen.

Jag hoppas att ledamoten också tar med sig de delarna, att hela tiden göra allt som står i ens makt för att minska regelbördan inte minst för de små företagen.

Anf. 87 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Det är oerhört viktigt med utvecklingen vid gränsen för att man ska kunna ha ett sömlöst utbyte över gränserna. Det har inte minst poängterats nu i och med utvecklingen i vår omvärld.

Vi behöver kunna köra över gränsen och kunna ha gemensamma regler. Nu är de flesta med i EU, så detta kanske framför allt gäller Norge. Där kanske man har fler delar som är mer problematiska.

Samtidigt finns det väldigt mycket att göra. Det gäller inte minst skattelagstiftningen. Det finns väldigt många regler där varje land har sin lagstiftning. Det är svårt att hitta en gemensam bas för det.

Det är ett område som man lyfter fram i Nordiska rådet i gränshinderrådet som något man vill att man ska ta tag i. Men det gäller också mer tekniska frågor. Det gäller att titta på den verklighet som de små företagen lever i. Vad är det för saker som kan ställa till svårigheter?

Finns det EU-lagstiftning behöver man samtidigt utrusta sin lastbil med färdskrivaren. Därför är det kanske svårt att hitta specifika regler i just den frågan. Det finns många små företag runt om i vårt land som inte åker över gränsen som också behöver utrusta sin lastbil.

Jag tar med mig frågorna, och jag tar gärna emot fler inspel.

Yrkestrafik och taxi

Anf. 88 THOMAS MORELL (SD):

Herr talman! Vi diskuterar i dag yrkestrafik och taxi. Vi i Sverigedemokraterna står bakom alla våra reservationer, men jag yrkar bifall till reservation 4.

Herr talman! För yrkesförare är det viktigt att man kan ta sina raster och viloperioder på trygga rastplatser. Tyvärr är utbudet av rastplatser utmed landets vägar för litet, och de minskar dessutom i antal.

Gränsen på max 24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser respekteras sällan. Det har blivit ett problem för de yrkesförare som måste ta ut sina raster och sin dygnsvila. Det handlar om möjligheten för förare att ta ut sin lagstadgade rast eller dygnsvila inom föreskriven tid, eftersom de annars riskerar böter.

Det gäller att de måste ta ut sin rast eller dygnsvila inom en 24-timmarsperiod, och i annat fall får de böter. Vad värre är: Arbetsgivaren riskerar dessutom höga sanktionsavgifter. Det är ett resultat av att föraren inte kan stanna och ta sin rast.

Med dagens situation blir det nästan omöjligt för förare och arbetsgivare att följa lagstiftningens krav när utbudet av rastplatser är så begränsat.

Än värre blir det när vägkrogar tar bort parkeringsyta för tunga fordon och i stället placerar laddstolpar på den ytan. Det minskar möjligheterna ytterligare för yrkesförarna att kunna ta sina raster.

Trafikverket måste därför skyndsamt investera i ytterligare rastplatser utmed de större vägarna. Rastplatserna ska vara den plats där varje fordonsförare på ett säkert sätt ska kunna ta sin rast och vila.

Herr talman! Under de senaste åren har den seriösa åkerinäringens villkor debatterats flitigt, inte minst här i kammaren i dag. Också gemene man har fått upp ögonen för problemet. Allt fler människor förstår kopplingen mellan den olagliga godstrafiken och annan kriminell verksamhet.

Det har uppmärksammats i medierna att det förs ut stöldgods ur landet motsvarande cirka 2 miljarder kronor årligen, och då talar vi enbart om det gods som är försäkrat.

Vägen är de kriminellas viktigaste verktyg, och det är sannerligen dags att begränsa de kriminellas verksamhet. Vi sverigedemokrater har under många år fört fram behovet av en väl fungerande kontrollverksamhet på väg. Nu har vi en bra dialog med regeringen om både behov och möjlighet att utveckla kontroller på väg. En effektiv kontroll är viktig för att skydda det seriösa företagandet men också för att försvåra för de kriminella nätverken att skaffa sig ekonomiska resurser. Vi vet att de pengar de tjänar på den olagliga trafiken sedan investeras i annan kriminell verksamhet.

Herr talman! Jag kan med glädje notera att allt fler partier här i riksdagen börjar tala om en effektivare kontroll av den yrkesmässiga trafiken. Det är bra! Vi blir allt fler som vill skydda det seriösa företagandet inom transportnäringen och därmed trygga de arbetstillfällen som finns hos de seriösa företagen.

Att bekämpa den olagliga trafiken innebär också att man kraftigt beskär de kriminellas möjlighet att nyttja logistiksystemet för sina interna transporter av smuggelgods och stöldgods. Med effektiva kontroller kastar man, bokstavligt talat, grus i maskineriet för de kriminella nätverken.

Herr talman! Sverigedemokraterna vill rusta upp vägkontrollerna och se till att välutbildade tjänstemän kontrollerar den yrkesmässiga trafiken. Vi vill lägga kontrollverksamheten i en särskild enhet direkt underställd

polisstyrelsen. Enheten ska ha egen ledning och egen budget. Den ska inte vara kopplad till den reguljära polisverksamheten utan ha sitt eget givna uppdrag: att utföra kontroller på väg. Till enheten ska även Transportstyrelsens företagskontroller förläggas. Givetvis ska lagstiftningen också moderniseras och straffen skärpas. Samtal förs nu med regeringen om en effektivare kontrollverksamhet.

Herr talman! En viktig del av yrkestrafiken är våra taxiföretag. De lever i en situation där konkurrensen från svarttaxi är stenhård. De seriösa taxiföretagen är i behov av stöd från samhället, det vill säga kontroller.

Det är sannerligen dags för en förändring. I flera tidningsreportage den senaste tiden har vi kunnat läsa om det utbredda fusket – ett fusk som bokstavligt talat slår undan benen för det seriösa företagandet inom taxibranschen. Vi kan inte stillatigande se på när seriösa företagare slås ut från marknaden med resultatet att förare blir utan arbete och staten går miste om skatteintäkter.

Staten har en skyldighet att bekämpa brott och skydda sina medborgare. Den skyldigheten måste också gälla företag och förare inom yrkestrafiken. Att bekämpa den vägburna kriminaliteten är viktigt ur flera synpunkter. Det är givetvis viktigt för att skydda det seriösa företagandet, men det är också viktigt i kampen för att bekämpa de kriminella nätverken. Att öka kontrollerna på väg är en ren investering för samhället.

Herr talman! Med en effektiv kontrollverksamhet på väg med välutbildade tjänstemän kan Sverige återigen erbjuda den seriösa transportnäringen sjysta villkor. Vi kan därmed dessutom begränsa de kriminella nätverkens möjlighet att nyttja vår infrastruktur för brottslig verksamhet.

Herr talman! I dag lyser solen över Stockholm; det ser vi när vi tittar ut genom kammarens dörrar. Vi går mot vår och sommar. Men än är inte vintern över, och vi kan säkerligen räkna med något bakslag.

Vi kan konstatera att underhållet på våra vintervägar har varit katastrofalt dåligt med olyckor och stora störningar till följd av detta. Situationen är oacceptabel, och vi är många som har påtalat för Trafikverket att de misslyckas med det mest grundläggande i sitt uppdrag, nämligen att hålla våra vägar farbara.

Visst kan vädret ibland vara övermäktigt, men det kan knappast vara snökaos över hela landet samtidigt. Händelsen på E22 kom som en skänk från ovan, då även medierna förstod hur illa ställt det är med underhållet av våra vintervägar.

Våra vägar är en arbetsplats för väldigt många yrkesförare, och de ska inte behöva riskera livet på grund av dåligt underhåll av våra vägar. Vägar är också en viktig del i försörjningen för vår industri. Stopp i trafiken innebär per automatik stopp i viktig produktion. Den yrkesmässiga trafiken är en viktig kugge i samhällets maskineri. Det är något att tänka på! (Applåder)

I detta anförande instämde Rashid Farivar och Patrik Jönsson (båda SD).

Anf. 89 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Tack till Thomas Morell för anförandet, som berörde viktiga frågor!

Vi har nu debatterat yrkestrafik och taxifrågor, och jag vill uppehålla mig vid taxibranschens nuvarande situation och rådande villkor. Som ledamoten Thomas Morell nämnt är det inte så bra; taxibranschen mår inte bra. Branschen kräver att politiken, och särskilt regeringen, ska agera i frågan här och nu.

Vi har tidigare berört att man sedan avregleringen av taxibranschen på 90-talet inte har gjort någon översyn av den avreglerade taximarknaden. Tidningen Expressen har rapporterat om vad som sker och om de slavliknande villkoren. Det förekommer även falska taxilegitimationer, och vi vet inte vilka som kör. Jag har träffat en grupp taxiförare som berättar hemska historier om den situation de befinner sig i.

Sverigedemokraterna har tidigare i den här kammaren sagt att de ska bekämpa fusk i yrkestrafiken. Men när vi kommer med förslag i utskottet om utskottsinitiativ agerar Sverigedemokraterna tillsammans med Tidö-regeringens partier och röstar ned våra förslag, som också efterlyses av taxibranschen. Är det bara ord jag hör från Thomas Morell? När skrider ni till handling i frågan?

Anf. 90 THOMAS MORELL (SD) replik:

Herr talman! Tack, Kadir Kasirga, för frågan!

Låt oss hålla oss till taxinäringen. Lagstiftningen har inte uppdaterats på många, många år. Vi har till exempel den gamla vilotidsboken – den som kallas för sagoboken. Den är fortfarande en viktig del i redovisningen av förarnas arbete, eller rättare sagt vila.

Det finns många delar i lagstiftningen som släpar efter från en tid som inte längre är aktuell. Vi har lämnat det tidevarvet. Det är ett bekymmer, vilket vi sverigedemokrater har påtalat ett antal gånger. Lagstiftningen måste uppdateras så att den går i takt med det samhälle vi lever i.

Men om vi ska kunna få någon effekt av den lagstiftning som uppdateras måste man samtidigt bygga upp kontrollverksamheten. Man måste kunna stoppa ett fordon och undersöka vad det är för fordon. Har det tillstånd? Vem sitter bakom ratten? Uppfyller föraren de krav som ställs? Har han eller hon rätt behörighet? Har föraren haft sin vila? Sköter föraren taxametern, och så vidare?

Då måste man ha välutbildad personal som har lagstiftning bakom sig så att man kan lagföra den som begår ett brott. Systemet haltar hela vägen, något som jag har påtalat hela tiden sedan jag kom in i riksdagen 2018. Lagstiftningen måste uppdateras, men vi måste också ha en kontrollverksamhet som fungerar.

Med all respekt för det förslag som ni har lagt fram från Socialdemokraterna om en yrkestrafikinspektion – det räcker inte. Man har inte tillräckligt med kraft i en sådan verksamhet. Ni måste förstå lagstiftningen, hur den är utformad och vilket stöd kontrollpersonalen har för att kunna lagföra. Där brister det i ert förslag, och jag hoppas verkligen att ni skärper det och kommer med något bättre.

Anf. 91 KADIR KASIRGA (S) replik:

Herr talman! Jag hör från ledamoten Thomas Morell vad som bör göras i frågan. Jag kan instämma i det han säger; det här med lagstiftningen och så vidare måste göras.

Då blir min reflektion: Thomas Morell är sverigedemokrat, och Sverigedemokraterna utgör det största underlaget i Tidöregeringen. De har ett enormt inflytande över regeringen när det gäller budgetfrågor och även dessa frågor.

Utifrån det som ledamoten har berättat nu undrar jag därför vad Sverigedemokraterna har ställt för konkreta krav när det gäller dessa frågor. När kommer till exempel de förändringar i lagstiftningen som ledamoten berättar om och anser att man bör göra? Jag har inte sett någon proposition i vårt utskott.

Herr talman! Klockan fyra i dag är det votering, och vi har ett förslag om en yrkestrafikinspektion. Vi gör åtminstone någonting: Vi kommer med ett förslag om en yrkestrafikinspektion som kan utföra de här effektiva kontrollerna.

Men vid voteringen klockan fyra kommer Sverigedemokraterna att rösta nej till effektiva kontroller. Ledamoten Thomas Morell berättar ärligt om vad som borde göras i frågan. Men jag saknar de konkreta kraven på regeringen från Sverigedemokraterna. När kommer de?
(Applåder)

Anf. 92 THOMAS MORELL (SD) replik:

Herr talman! Tack för frågan, ledamoten!

Förslaget är redan nedtecknat och inlämnat till departementet. Det finns alltså redan.

Vi kommer att rösta nej; det är alldeles givet. Ska vi komma åt problemen i den yrkesmässiga trafiken och de problem som taxibranschen står inför måste vi nämligen både skärpa och modernisera lagstiftningen och ställa ut kontrolltjänstemän på vägen som har den fulla verktygslådan för att göra någonting åt problemen.

Då får det inte falla på att de inte har full behörighet. Det får under inga villkor ske att de inte kan göra jobbet fullt ut, för då står vi i samma situation som i dag. Även om vi skärper lagstiftningen blir det ingen effekt om de som ska göra kontrollen inte har full behörighet.

Detta måste ni förstå. Ni måste läsa på vad lagstiftningen ställer för krav för att jag över huvud taget ska kunna gå ut och stoppa ett fordon och göra en kontroll. Framför allt måste jag kunna gå vidare och lagföra när jag upptäcker ett fel.

Där får det inte brista, och därför måste ni förbättra ert förslag.

Jag kan säga rakt av att det förslag som ni har lagt inte är tillräckligt skarpt. Jag skulle aldrig kunna ställa mig bakom det av det skälet, även om ambitionsnivån finns där.

Sätt er ned och läs lagstiftningen, och kom sedan med ett uppdaterat förslag! Det är ett råd jag kan ge er. Under tiden jobbar jag vidare med justitieministern.

(Applåder)

Anf. 93 MALIN ÖSTH (V):

Herr talman! I dag debatterar vi yrkestrafik och taxi, vilket är ett brett område med flera viktiga delar. Precis som många andra före mig vill jag dock använda min tid i talarstolen i dag till att prata om taxibranschen, för om den finns mycket att säga och också mycket som behöver göras.

Taxi är en viktig och flexibel del av transportsystemet. Taxi fyller flera olika behov och används till sjukresor, färdtjänst, skolskjuts och även anropsstyrd kollektivtrafik. Det är viktigt att taxibranschen fungerar i hela landet och också har förutsättningar att fungera väl. Att säkerställa att de förutsättningarna finns på plats är politikens uppgift och ansvar.

Från taxibranschen är förväntningarna på politiken stora och budskapet väldigt tydligt. I vintras riktade Svenska Taxiförbundet en tydlig uppmaning till ansvariga politiker på nationell nivå och sa: "Agera nu – innan det är för sent!" Samma tydliga budskap har också kommit från arbetsmarknadens parter. Transportarbetarförbundet beskriver en kraschad taxibransch, och Transportföretagen säger att taxibranschen uppvisar alla tecken på att bli ett allvarligt samhällsproblem.

Det här är ett oroande och samlat budskap från en bransch i kris, som beskriver en taximarknad som inte fungerar.

Herr talman! För svensk taxibransch finns ett tydligt före och ett tydligt efter – ett före och ett efter 1990, då man på kort tid och på ett bräde avreglerade den svenska taxibranschen. Då gick man från att ha en strikt reglering av branschen till en väldigt långtgående avreglering.

Bara ett år senare, 1991, lade vi från Vänsterpartiet fram en motion där vi lyfte fram att det snabbt behövdes åtgärder för att komma till rätta med de negativa konsekvenserna av avregleringen. Vi pekade då på försämrade arbetsvillkor, ockerpriser, överetablering på vissa platser och underetablering på andra liksom problemet med att seriösa aktörer riskerade att konkurreras ut.

I dag, nästan 35 år senare, är det i stort sett samma problem som fortfarande väntar på en lösning.

Men, herr talman, det finns också ett annat före och efter för taxibranschen, och det är vad som har hänt efter plattformsbolagens etablering på svensk arbetsmarknad.

När vi debatterade taxi här i kammaren senast, i oktober förra året, lyfte vi från Vänsterpartiet upp flera exempel på de omänskliga villkor som har vuxit fram inom gigekonomin och som har haft stor påverkan på taxibranschen.

I vintras kom sedan en artikelserie i Expressen om villkoren för taxiförare som jobbar åt plattformsbolag. Artikelserien bekräftade verkligen den bilden. Tidningen träffade förare som arbetar 200 timmar i månaden och för detta får ut en lön på 8 000 kronor före skatt, vilket motsvarar en timlön på 40 kronor.

Efter den artikelserien har det kommit flera andra granskningar på samma tema. Norrköpings Tidningar uppmärksammade för bara några veckor sedan en annan utsatt grupp inom yrkestrafiken, nämligen de som arbetar som matbud åt Wolt. Tidningen träffade personer som, efter att alla omkostnader är borträknade, står med en lön på 17 kronor i timmen – 17 kronor i timmen i Sverige 2025! Det är en skam att vi låter det här fortgå.

Det finns fler aspekter på det här. Det leder också till en osund konkurrenssituation, där plattformsbolagen dumpar villkor och priser för en hel bransch. Långa och många arbetsdagar är också en risk ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Herr talman! Det är uppenbart att det inte kan fortsätta så här. Åtgärder behövs omgående.

Därför lade vi från Vänsterpartiet, precis som Socialdemokraterna också har gjort, fram ett utskottsinitiativ i trafikutskottet i februari. Där föreslog vi att den pågående utredning som regeringen har tillsatt efter att EU har antagit plattformsdirektivet skulle ges ett förtydligat uppdrag om att behandla arbetstagarbegreppet i förhållande till plattformsbolagen. Vi lade också fram förslag för att komma till rätta med prisdumpning och överpriser, problem som vi vet är stora i taxibranschen.

Det här hade kunnat vara ett steg på vägen för att vända utvecklingen, men våra förslag avslogs utan diskussion och utan beredning.

Om regeringspartierna inte vill lyssna på Vänsterpartiet kanske de känner sig mer bekväma med att lyssna på Expressens ledarredaktion. De beskriver gigeekonomin som vår tids statarsamhälle och uppmanar regeringen att göra allt de kan för att få bukt med den skuggbransch som har vuxit fram. Man kan också lyssna på taxibranschen och ta till sig deras budskap när de säger: Agera nu – innan det är för sent!

Vi har väntat i snart 35 år på att taxibranschens problem ska få en lösning. Vi behöver inte vänta 35 år till.

Jag yrkar bifall till reservation 9.
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 17.)

§ 15 Vägtrafik- och fordonsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU11
Vägtrafik- och fordonsfrågor
föredrogs.

Anf. 94 OSKAR SVÄRD (M):

Herr talman! I dag är vi här i kammaren för att debattera betänkandet om vägtrafik- och fordonsfrågor. Låt oss börja med vägarna. Gemensamma vägar är en av de viktigaste delarna av ett fungerande samhälle. De skapar möjligheter för transport och kommunikation. De gör det möjligt för människor att pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter samtidigt som distributionen av varor och tjänster fungerar.

Ett välutvecklat och robust vägnät bidrar till ekonomisk tillväxt genom att koppla samman företag, industrier och marknader, vilket i sin tur gör handeln och affärsverksamheten smidigare och bättre. Utan effektiva vägar skulle det vara svårt att säkerställa stabil försörjning av mat, mediciner och andra nödvändigheter.

Herr talman! Förutom att ge ekonomiska och praktiska fördelar har vägar även social och säkerhetsmässig betydelse. De gör det helt enkelt lättare för människor att besöka vänner och familj, vilket stärker gemenskapen och sammanhållningen i samhället. Vägar är också avgörande för räddningstjänst och sjukvård, eftersom snabba transporter kan vara skillnaden mellan liv och död vid olyckor eller akuta sjukdomsfall. Därför är det viktigt att investera i både vägunderhåll och ny infrastruktur för att säkerställa ett robust vägnät.

Prot. 2024/25:94
2 april

Yrkestrafik och taxi

*Vägtrafik- och
fordonsfrågor*

Herr talman! Den moderatledda regeringen har drivit på för att ta tag i de problem som vi har sett i den gemensamma infrastrukturen. Jag pratar om den underhållsskuld som över många år byggts upp. Vi åtgärdar nu underhållsskulden för landets vägar och går helt enkelt från sänkta hastigheter och en skuld på 30 miljarder till ett robust vägnät som alla på riktigt kan lita på.

Herr talman! I oktober förra året presenterade regeringen infrastrukturpropositionen, den ekonomiska ram som ska gälla för infrastrukturinvesteringar under perioden 2026–2037. Vi gör en historisk satsning med en utökning på 203 miljarder i fasta priser. Totalt uppgår den till 1 171 miljarder. 354 miljarder av dem går till vägunderhåll.

Den stora nationella planen för transportinfrastruktur presenteras under 2026, och där är alla projekt – både underhåll och nyinvesteringar – med. I årets vårändringsbudget presenteras 500 miljoner till vägunderhåll från Tidöpartierna. Det är ett välkommet anslag som skyndar på underhållet av vägarna. Moderaternas och övriga Tidöpartiers mål är att vägbit för vägbit prioritera och ta bort underhållsskulden som vuxit fram. Det gör vi för att Sverige ska hålla ihop, för att godstransporter ska komma fram och för att man ska kunna bo och verka i hela landet.

Herr talman! Nu går vi in i nästa del av mitt anförande, men utan att tappa markkontakt. Vi ska prata om bilens betydelse, laddinfrastruktur och elektrifiering av fordonsflottan.

I valet 2022 lovade Moderaterna att diesel- och bensinpriset vid pump skulle sjunka. Dieselpriiset skulle gå ned med minst 5 kronor. Om vi jämför 2022 års S-priser med dagens priser är skillnaden närmare 9 kronor. Samtidigt har vi sänkt skatten på arbete och pension. Det är två av många viktiga vallöften som den moderatledda regeringen uppfyllt och som på riktigt gör skillnad för svenska folket, för dem som behöver sin bil till jobbet och för dem som behöver skjutsa barnen till fritidsaktiviteter – helt enkelt för dem som är med och bidrar till att Sverige fungerar.

Innebär detta att vi struntar i klimatet? Nej, absolut inte. Tvärtom! Elektrifieringen av transportsektorn är en avgörande del av hela Sveriges klimatomställning. Jag vill därför understryka vikten av det omfattande arbete som nu pågår för att anpassa samhället till en storskalig elektrifiering. En central del i denna omställning är utbyggnaden av laddinfrastrukturen. För att elektrifieringen ska få genomslag krävs att det finns laddstationer med rätt effekt på rätt plats och till ett rimligt pris.

Herr talman! Regeringens insatser för att stärka laddinfrastrukturen är av stor betydelse. Jag ser väldigt positivt på alla de omfattande stöd som finns för den utbyggnaden. De gäller för privata och publika laddstationer men också för snabbladdare för såväl lätta som tunga fordon. Tack vare riksdagens beslut i budgetpropositionen för 2025 finns nu medel avsatta för att säkerställa att laddinfrastrukturen byggs ut i hela landet.

Jag vill också lyfta fram den utredning om elektrifierade transporter som regeringen tillsatte 2023. Utredningen lämnade sitt slutbetänkande i januari i år. Det är ute på remiss just nu. Jag kommer att följa den fortsatta beredningen med stort intresse, eftersom resultaten kan få stor betydelse för hela transportsektorns omställning.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag faktiskt ta upp kärnkraften. Vän av ordning kanske funderar på vad en debatt om vägtrafik- och fordonsfrågor har med kärnkraft att göra. Den är viktig. Den moderatledda reger-

ingen i samverkan med Sverigedemokraterna lovade i valet 2022 att bygga ut den fossilfria kärnkraften, och under förra veckan togs viktiga steg i det arbetet. Den fossilfria kärnkraften behövs för att Sverige ska kunna ställa om, för att personbilar och godstransporter ska kunna elektrifieras och för att elektrifieringen med stabila priser och bra leverans ska bli en framgång i vårt avlånga land.

(Applåder)

Prot. 2024/25:94
2 april

Vägtrafik- och
fordonsfrågor

Anf. 95 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Tack, Oskar Svärd, för anförandet – även om jag tyckte att det var lite märkligt att ledamoten både inledde och avslutade anförandet med frågor som inte ligger inom det här betänkandets ram! Jag tänker att vägfrågorna ligger i infrastrukturbetänkandet. Det här betänkandet handlar snarare om fordonsfrågor och vägtrafik – själva trafikarbetet på vägen. Men frågorna hör ihop, och ledamoten knöt även ihop dem i sitt anförande. I mitten kom ändå ett avsnitt om bilen och elektrifieringen.

Jag skulle vilja ställa frågor om det som ledamoten valde att inte ta upp i sitt anförande. Det står nämligen ganska mycket i betänkandet om förslag som gäller delad mobilitet och möjligheten till bilpooler. Man skulle kunna framföra, även om ledamoten lovordade regeringens politik, att det finns en väldig ryckighet på området – inte minst kopplad till elbilens möjligheter till utveckling i Sverige.

Ledamoten sa att regeringen säkerställer en utbyggnad av laddinfrastrukturen med hjälp av en satsning i budgeten. Men vi har också sett hur man har dragit tillbaka stimulansåtgärder och så vidare som hade behövts. Jag skulle gärna höra hur ledamoten ser på bilpooler, det regelverk som finns kopplat till sådana och möjligheten till delad mobilitet.

Vi vet ju att de flesta bilar står stilla cirka 97 procent av tiden. Det innebär att det finns en resurs som man verkligen skulle kunna optimera användningen av för att ge möjlighet till ökade trafikrörelser. Det förstod jag att ledamoten också var inne på. Hur ser ledamoten på möjligheten för bilpooler att bli del av den delade mobiliteten och att utveckla dem för klimatets och mobilitetens skull?

Anf. 96 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten för frågorna.

Bilpooler som transportmedel utgör självklart en viktig del, men vi har många andra viktiga delar. Moderaterna och regeringspartierna gör ingen skillnad mellan trafikslagen, utan vi tycker att alla behövs. Det är de som gör att vi kan resa runt i vårt avlånga land och förflytta oss till jobbet och fritidsaktiviteterna eller vart vi nu vill åka. Moderaterna har alltså inga problem med bilpooler.

Beroende på var man bor är bilpooler ett bättre eller ett sämre alternativ. Jag bor mitt i stan, så för egen del skulle bilpooler kunna vara ett alternativ. Men jag är född och uppvuxen i utkanten av Kumla, och där har man inte samma förutsättningar att använda sig av bilpooler.

Jag delar inte riktigt uppfattningen att jag inte lyfte upp sådant som har med betänkandet att göra. När jag skrev mitt anförande var det just i betänkandet jag hämtade det jag tog upp.

I fråga om laddinfrastruktur är regeringens satsning otroligt viktig; vi pratar miljardbelopp de kommande åren. Det görs för att få en stabil och

bra laddinfrastruktur i hela landet. Samtidigt är det viktigt att bostadsrättsföreningar och andra tar sin del av ansvaret för omställningen och att politiken och näringslivet kan arbeta tillsammans.

Anf. 97 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Jag uppskattar verkligen det ledamoten tar upp om hur vi kan öka mobiliteten. Jag uppskattar också hans positiva inställning till exempelvis bilpooler. Men jag har en fråga om det – jag kan för övrigt redan från början tala om att jag har tre konkreta frågor. Är ledamoten villig att gå så långt som att det borde finnas en strategi i Sverige för delad mobilitet?

Min andra fråga handlar om elektrifiering. Ledamoten lyfte ju upp regeringens satsningar på det. Hur långt är ledamoten villig att gå för möjligheten att laddstolpar i olika delar av Sverige kan bli tillgängliga för fler? Kan privatägda laddstolpar göras tillgängliga för dem som reser förbi? Kan man hitta system för att ta betalt för den el som säljs till någon annan på lite lägre nivå? Jag är nyfiken på hur ledamoten ser på detta ur ett mikroperspektiv.

Min tredje fråga handlar om samma sak som den sverigedemokratiska ledamoten tog upp i den förra debatten. Han talade om snökaoset på våra vägar. Solen skiner visserligen in nu, och vi skriver den 2 april. Snösäsongen är till största delen över i Sverige. Jag vill ändå lyfta upp en fråga som har tagits upp i motioner och debatterats i bland annat frågestunder. Det gäller samfälligheters möjlighet att vara en del av upphandlad snöröjning.

Till stora delar är det Trafikverket som upphandlar snöröjningen. I vissa delar av Sverige, inte minst i norra Sverige, kan det vara svårt att upphandla trafik för enskilda vägar. Det har skapat problem. Man har nästan inte tillåtit Trafikverkets fordon att köra där. Jag ser inte att man över huvud taget tar upp samfälligheter i utskottets ställningstagande. Det förvånar mig väldigt mycket. Hur ser ledamoten på samfälligheters möjligheter att ta del av den större snöröjningsinfrastrukturen?

Anf. 98 OSKAR SVÄRD (M) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten för de tre frågorna.

Som svar på fråga 1 är jag inte villig att här i dag säga att vi behöver en strategi. Jag kommer däremot att ta med mig frågan. Det här är sådant som diskuteras både i den moderata gruppen och på departementet när vi träffar infrastrukturministern och andra.

Fråga 2 gällde privatägda laddstolpar och om de skulle kunna bli lite mer publika. Jag tror att marknaden är väldigt duktig på att lösa sådan problematik. Men vi behöver självklart titta på om politiken och samhället i stort behöver vara med i omställningen. Jag tror att det till och med redan finns företag som undersöker hur man kan använda fler laddstolpar på olika ställen runt om i vårt avlånga land.

Som svar på fråga 3 måste vi självfallet ha en snöröjning som fungerar i hela Sverige. Ledamoten nämnde något som en sverigedemokratisk ledamot sagt. Jag tror inte att jag befann mig i kammaren under repliken, så jag kan inte reflektera över detta. Jag har inget tydligt svar utan får passa på frågan och återkomma.

Herr talman! Jag får kanske börja mitt anförande med att förtydliga den sista frågan i replikskiftet med den förra talaren. Även om våren kommer nu har snöröjningen varit ett problem. Ledamoten Morell valde att ta upp det i sitt anförande redan i den förra debatten. Det var alltså inget replikskifte, utan bara en del av hans anförande.

Det finns problem för enskilda samfälligheter, inte minst i norra men även i södra Sverige, att delta i upphandlingar, och det är ett reellt problem. Den moderatledda regeringen har ändå tagit ett antal initiativ på området, men frågan är om det blir någon skillnad i verkligheten. Även om man har en strategi är frågan om det blir någon skillnad. Snösäsongen är nu på väg att ta slut, men om bara om ett halvår kan den slå till med full kraft igen. Därför är det oerhört angeläget att man inför nästa snösäsong gör något åt detta.

För både 2024 och 2025 har det funnits en plan från Trafikverket som skulle åtgärda delar av problemet, men vi vet att många snöröjningsfordon kan gå på tomme, det vill säga med plogen uppe, och bara ploga vissa vägavsnitt. Man måste dock kunna säkerställa att det är snöröjt i precis hela Sverige om ett utryckningsfordon, en ambulans eller en brandbil, behöver rycka ut till boende i delar av landet där man bor vid en enskild väg. Även om man har ett eget ansvar för detta måste vi i möjligaste mån göra om regelverket så att det fungerar för alla.

Herr talman! I detta sammanhang vill jag yrka bifall till reservation 24 under punkt 18. Den handlar om snöröjning.

Betänkandet behandlar väldigt många olika frågor. Jag ska försöka göra en resumé av vägtrafik- och fordonsfrågorna under mina minuter. Centerpartiet har elva reservationer i betänkandet, och jag har yrkat bifall till nummer 24. Men vi står givetvis bakom alla de andra.

När vi talar om vägtrafik och fordonsfrågor är det otroligt viktigt att ibland lyfta upp och lösa de mindre frågorna i detta sammanhang, för de är stora problem i enskilda människors vardag. Därför måste vi ta oss an dem.

Jag har redan nämnt snöröjningen som ett exempel. Den är viktig att lyfta fram. En annan sak är möjligheten att konvertera sitt fordon.

Nu kommer det förresten att låta som att jag plockar ur en påse Gott & Blandat när jag tar upp olika punkter från betänkandet. Det rymmer verkligen många olika frågor. Jag ber om ursäkt om ni inte förstår hur de olika saker jag tar upp hänger ihop med varandra. Hur kan jag gå från snöröjning till konvertering av fordon?

Jag skulle önska få höra mer från regeringen om hur den ser på möjligheten att konvertera sitt fordon till mer miljövänliga alternativ. Hur kan vi göra så att bilarna blir fossilfria? Centerpartiet anser att vi borde öppna för möjligheten för fler att kunna ställa om. Man har kanske inte råd att köpa en elbil, men man kan ha ett särskilt intresse och en vilja att konvertera den bil man har till ett fossilfritt fordon. Det borde vara möjligt att göra olika miljöåtgärder på detta område.

Ett annat område jag vill ta upp handlar om bilpooler och vikten av att vi som land tar tag i detta på allvar. Både på landsbygd och i städer runt om i Sverige görs försök för att öka mobiliteten med hjälp av de fordon vi faktiskt har. Jag skulle önska att regeringspartierna lyssnade och tog in detta och såg den efterfrågan, som kommer från många människor, på ett

bredare tänk när det gäller regelverket för beskattning och olika tillståndsfrågor. Man vill kunna använda sig av bilpooler och delad mobilitet. För att möjliggöra det behöver man stärka hela detta regelverk, som också påverkar möjligheten att driva bilpooler på ett effektivt sätt.

Nästa fråga jag skulle vilja lyfta upp handlar om att stärka den lokala klimatmakten. Det har när det gäller parkeringsavgifter funnits en möjlighet att gynna fordon som är mer miljövänliga. Tyvärr får man inte göra det i dag. Jag skulle önska att vi fick se initiativ från regeringen när det gäller att göra detta på ett bra sätt.

När vi ändå pratar om fossilfria fordon, som kanske inte är elektrifierade, kommer vi till frågan om besiktning av gasfordon och proportionalitet i de regler som finns. Också här behöver man se över regelverket.

Det är detta jag menar när jag säger att det finns en ryckighet från regeringens sida. Elektrifieringen ses som det enda alternativet trots att det finns ett antal andra möjligheter att driva våra fordon, alltifrån bilar till lättare lastbilar. Varför ser man inte på möjligheterna när det gäller hela flottans omställning så att vi inte bara pratar om sänkt reduktionsplikt och sänkta priser för el, bensin och diesel utan om alla de fossilfria bränslen som kan utvecklas så att vi får en bättre diversifiering? Detta är viktigt också i beredskapssyfte.

Jag skulle också vilja komma in på autonoma fordon. Här blir det också viktigt med en ökad digitalisering mot bakgrund av den utveckling som sker mot fler autonoma fordon. Även där måste regelverket följa efter och vara så pass följsamt att man i tid klarar av att göra de satsningar som behövs. Det pågår många spännande projekt i Sverige. Det finns spännande företag som jobbar med detta på olika sätt, men de är frustrerade över regelverken och lagstiftningen. På detta område behöver lagstiftningen vara mer flexibel så att vi inte tummar på säkerheten men gynnar utvecklingen framåt. Jag skulle önska att Tidöpartierna tog tag i denna fråga ytterligare. Jag ser med spänning fram emot att få lyssna på de kommande anförandena från ledamöterna på detta område.

Vägtrafik- och fordonsfrågor rymmer alltså väldigt mycket. Jag har låtit det bli lite Gott & Blandat – alltifrån snöröjning via autonoma fordon, bilpooler och besiktning av gasbilar till konvertering och olika delar som gäller det fossilfria. Det finns väldigt mycket vi kan göra, och vi behöver vårt transportsystem. Vi behöver bilens möjligheter för att klara rörligheten i hela vårt avlånga land. Men det finns nya smarta möjligheter att åstadkomma delad mobilitet.

Anf. 100 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på motionerna.

I detta betänkande, som handlar om vägtrafik- och fordonsfrågor, hanterar vi 114 olika yrkanden från den allmänna motionstiden, vilket gör att betänkandet berör ett stort antal olika områden.

Herr talman! Sverige och Europa har satt upp mål för att minska trafikens klimatpåverkan. Inom EU innebär det att nuvarande regering förhandlat fram Fit for 55, vilket betyder att EU ska vara klimatneutralt 2050. Utsläppen av växthusgaser ska minska med 55 procent fram till 2030. I Sverige har vi antagit ett långsiktigt mål om att vi ska ha nollutsläpp 2045

och att vi ska minska våra utsläpp med 70 procent fram till 2030 jämfört med 2010.

Fram till 2022 hade utsläppen i Sverige minskat med 34 procent – det är alltså långt kvar för att uppnå 55 procent och ännu längre kvar för att uppnå 70 procent fram till 2030. Det är fyra och ett halvt år vi pratar om.

Personligen konstaterade jag redan under förra mandatperioden att vi inte kommer att klara det svenska målet till 2030. Jag var också kritisk till att Sverige använde sig av andra mål än det vi har tagit fram tillsammans inom EU.

Herr talman! Med detta sagt arbetar regeringen för att vi ska klara de mål som är uppsatta. Ett åtgärds paket för nettonoll har aviserats, där målen är fossilfri fordonsflotta, fossilfria bränslen och fler laddstationer. Regeringen har även en handlingsplan för laddinfrastruktur och vätgas som bygger på bland annat publik snabbbladdning för lätta fordon och laddinfrastruktur för tunga fordon. Vidare ska nätanslutning av laddinfrastruktur underlättas, förutsättningarna för markåtkomst förbättras och elvägssystem användas för att komplettera annan laddinfrastruktur. Allt detta är åtgärder som man redan har pekat på.

Inom EU arbetar man med stöd till infrastruktur för alternativa drivmedel inför utfasning av fossila bränslen i transportsektorn längs det trans-europeiska transportnätet, TEN-T.

Herr talman! Det pågår således ett nationellt och ett internationellt arbete för att klara våra miljömål, vilket är bra. Jag vill dock skicka med att det är viktigt att Sverige i så stor utsträckning som möjligt arbetar med samma regler som vi förhandlar fram inom EU samt att vi för en politik som är teknikneutral. Just nu finns ett stort fokus på el och vätgas. Tidigare har det funnits ett fokus på etanol. Samtidigt utvecklas just nu ammoniakmotorer. Det är inte politikens uppgift att styra den tekniska utvecklingen, utan vi bör fokusera på vilka utsläpp de olika teknikerna genererar över tid.

Herr talman! Andra ämnen som tas upp är självkörande fordon, bilpooler och fordonsbesiktning. När det gäller de två första frågorna finns redan lagstiftning på plats. Nu får vi se vilka lösningar som växer fram. När det gäller bilbesiktning är vi i KD nöjda med avregleringen. Den har lett till att det finns fler och bättre möjligheter att få besiktningstider, vilket vi är tacksamma för.

Herr talman! Flera yrkanden berör flyttning av fordon, vägtrafikregistret och fordonsmålvakter. Även här har regeringen agerat, och berörda myndigheter, inklusive de rättsvårdande myndigheterna, har till uppgift att se till att dessa frågor hanteras på ett bra sätt. För egen del har jag blivit uppvaktad av enskilda personer som utsatts för brott och inte längre har kontroll över ett fordon som inte finns men ändå är registrerat. På sikt tror jag att man behöver titta på hur denna typ av problem kan hanteras.

Herr talman! Slutligen vill jag lyfta fram de historiska fordonen, som vi i dagligt tal kallar veteranbilar. I Sverige finns en levande fordonskultur. Man köper fordon och delar, på en skrot men också av varandra. Här har det dykt upp en oro för att nya regler och domslut kommer att göra att det blir svårt att handla genom självplock på en skrot, hantera egna personliga lager eller köpa två trasiga delar och bygga ihop dem till en hel, fungerande del. Detta är frågor som vi i KD kommer att följa för att se hur den svenska bilkulturen kan värnas även när nya miljö- och säkerhetskrav växer fram.

Prot. 2024/25:94
2 april

Vägtrafik- och
fordonsfrågor

Slutligen: Man kan inte prata om dessa ämnen utan att också nämna själva vägarna. Precis som tidigare sagts jobbar den KD-ledda infrastrukturen med att ta tag i hela vägsystemet. Det är jag som kristdemokrat synnerligen tacksam för.

I detta anförande instämde Rashid Farivar (SD).

Anf. 101 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Herr talman! Tack, Magnus Jacobsson, för inlägget! Betänkandet om vägtrafik- och fordonsfrågor rymmer ju ganska många olika områden, och det är svårt att ta upp allt i ett inlägg.

Jag lyssnade noga på vad Magnus Jacobsson sa just när det gäller klimatmålen och arbetet med omställningen. Där är transportsektorn otroligt viktig. Detta måste vi lösa om vi ska komma till rätta med de höga utsläppen av växthusgaser.

Magnus Jacobsson var kritisk till det arbete den förra regeringen gjorde, och han kanske också var kritisk till den nuvarande – detta får väl Magnus Jacobsson redogöra för. Detta att skicka med en inriktning och att jobba enligt samma regelverk är naturligtvis jätteviktigt. Men Klimatpolitiska rådet kom med sin rapport i februari, och den är tydlig.

Klimatpolitiska rådet är ju regeringens eget expertorgan. Där säger man att vi går åt helt fel håll. Utsläppen ökade under 2024. Vi kommer inte att nå målen med den politik som nuvarande regering driver. Då vore det intressant att höra lite mer om hur Magnus Jacobsson och regeringen tänker om hur vi ska nå målen, för det är ju ganska bråttom.

(Applåder)

Anf. 102 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag försökte i mitt anförande peka på att det finns två väldigt tydliga mål. De målen går faktiskt inte fullt ut ihop.

Den föregående regeringen hade som någon form av tävling att sätta så höga mål som möjligt – i det här fallet satte man målet 70 procent före 2030 medan EU landade på 55 procent till 2030. När det gäller det totala målet för när man ska vara helt fossilfri säger EU 2050 medan den föregående regeringen sa 2045.

Man kan givetvis jobba med den typen av mål, men det får effekter för vårt näringsliv. Det har inte fått de effekter som en del talar om, alltså snabbare ekonomisk utveckling. Det man ser i den stora studien som jämför Europa och USA är att Europa faktiskt halkar efter medan den amerikanska och kinesiska ekonomin växer.

Då kommer man till en av de käpphästar som finns i den kristdemokratiska ideologin, nämligen att vi måste jobba med sociala, ekologiska och ekonomiska hänsyn.

Vi är troligtvis helt överens om det mer slutliga målet när det gäller miljön, nämligen att vi ska nå ett nollutsläpp. Men att sätta mål som man inte ens kan leva upp till är inte realistiskt. Jag påpekade detta redan under förra mandatperioden när er regering satt med er politik, ivrigt påhejade av Miljöpartiet. Även då konstaterade man att vi inte skulle komma att nå målet 2030.

Då tror jag att det är mycket bättre att sätta realistiska mål och sedan jobba med faktiska åtgärder. Det var därför jag var så noga i mitt tal med

att peka på de faktiska åtgärderna. Det handlar om energisidan och om att se över motorer och teknikutveckling.
(Applåder)

Prot. 2024/25:94
2 april

Vägtrafik- och
fordonsfrågor

I detta anförande instämde Rashid Farivar (SD).

Anf. 103 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Herr talman! Ambitiösa mål eller realistiska mål – det är klart att de ambitiösa målen också ska vara realistiska. Men som socialdemokrat vill jag att Sverige ska ligga i framkant och att vi ska ha ledartröjan när det gäller den gröna omställningen och att fasa ut fossila bränslen. Det är en ödesfråga för hela världen. Naturligtvis är det väldigt viktigt för hela Europa att vi kan kroka arm och jobba tillsammans.

Jag tycker att vi ska ha höga mål, men målen ska också vara realistiska, och det tycker jag faktiskt att de mål har varit som vi har haft tidigare.

Näringslivet ger tydliga besked när vi talar med dem. De vet inte riktigt hur de ska förhålla sig i dag, för den politik som bedrivs från regeringen och som innebär att vi inte kommer att nå de uppsatta målen ställer sig näringslivet frågande till. Näringslivet vill att regeringen ska vara ännu mer offensiv. De vill att Sverige faktiskt ska ligga i framkant. Detta tycker jag är viktigt att slå fast.

Jag är oroad över den utveckling som vi nu ser framför oss med en klimatomställningspolitik som inte levererar och där Sverige lite grann sätter sig på avbytarbänken.

(Applåder)

Anf. 104 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Problemet är återigen att den föregående regeringen sa att Sverige skulle ha 70 procent till 2030 och att vi skulle vara färdiga före alla andra, nämligen 2045. Men man hade ingen politik som ledde till det målet. Tittar man på vad effekterna blev av att försöka leva upp till målet, med bland annat höjd reduktionsplikt, kan man se att det slog rakt in i den svenska landsbygden. Det slog rakt in i jordbruket och gjorde att människor fick svårt att klara av sin vardag.

Man har hela tiden haft en tanke på att gå före i stället för att göra stora, europeiska uppgörelser, jobba med de utsläppssystem vi har inom EU och se till att vårt näringsliv har sjysta, raka spelregler tillsammans med det europeiska näringslivet som verkligen får effekt över tid. Och kommuner och regioner tänker likadant som socialdemokratin: Låt oss gå lite före! Detta har lett till att man gör upphandlingar med miljökrav som går längre än svensk lagstiftning, vilket gör att det blir betydligt dyrare med infrastrukturen. Man klarar inte ens att bygga färdigt i tid.

Enskilda kommuner går före och ställer högre krav än miljölagstiftningen när det ska byggas bostäder. Det gör att man inte kan ta fram typbostäder som går att använda i alla kommuner, eftersom kommunerna väljer att inte följa lagstiftningen utan går före. Då kan man inte effektivisera bostadsbyggandet.

Jag är den största anhängaren av god miljöpolitik, men den måste vara social, ekonomisk och ekologisk. Den måste hänga ihop, och det gör den tyvärr inte.

(Applåder)

Anf. 105 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Jag har delvis redan varit inne på en del frågor som jag tänkte ta upp i mitt anförande. Jag tänkte uppehålla mig vid några av våra yrkanden i det betänkande vi nu debatterar. Vi står bakom samtliga våra reservationer, men jag yrkar bifall endast till reservation 5 under punkt 3, om laddinfrastruktur för elfordon, och reservation 23 under punkt 18, som handlar om vinterväghållning. Jag tycker att Ulrika Heie föredömligt redogjorde för den problematiken, så jag berör den inte ytterligare, men jag vill ändå yrka bifall till den reservationen.

Transportsektorn är avgörande för svensk konkurrenskraft och tillgänglighet och för den gröna omställningen. Den är avgörande för att vi ska kunna ta oss till jobb, studier och fritidsaktiviteter. Det förutsätter en politik som ger människor och företag möjlighet att ta steg mot hållbara transporter.

Tyvärr ser vi i dag hur regeringens politik bromsar omställningen i stället för att driva den framåt. En av de största utmaningarna för elektrifieringen är en tillräckligt utbyggd och pålitlig laddinfrastruktur i hela landet. Det är också avgörande för att Sverige ska nå klimatmålen och omställningen till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045.

För att fler ska våga satsa på elbil behöver laddstolpar finnas där människor bor, arbetar och reser. Den socialdemokratiskt ledda regeringen möjliggjorde genom Klimatklivet installationen av 65 000 laddpunkter, varav nästan 11 000 var publika. Men nuvarande regering har inte fört det arbetet vidare i tillräcklig omfattning.

Drivmedelsbranschen var i utskottet i början av året. De pekar på en rad områden som behöver förbättras för utbyggnaden av laddinfrastruktur. Det handlar till exempel om en högre grad av transparens när det gäller kostnaderna, tidsramarna, nätets kapacitet och handläggningstiderna. Det handlar också om att styra offentlig upphandling till fossilfria fordon samt om en fungerande andrahandsmarknad för elbilar.

Tidigare ökade antalet elfordon kraftigt. Nu har regeringens politik lett till en dramatisk minskning av antalet sålda elbilar. Vi ser också en utveckling där begagnade elbilar i allt högre grad exporteras utomlands i stället för att bidra till att fler i Sverige får tillgång till en billigare elbil. Detta är inget som SD-regeringen adresserar.

Herr talman! Jag har varit inne på Klimatpolitiska rådet och den rapport som publicerades i februari. Där säger man tydligt att Sveriges utsläpp av växthusgaser ökade under 2024. Vi kommer inte att nå klimatmålen med nuvarande politik. Vi kommer inte heller att nå det nationella utsläppsmålet med den beslutade politiken och inte heller målet för inrikes transporter.

En av klimatrådets rekommendationer till regeringen handlar om skärpt reduktionsplikt och högre skatter på fossila drivmedel. Det är åtgärder som kan bidra till störst utsläppsminskningar på kort sikt.

Då vill jag egentligen svara på det som Magnus Jacobsson var inne på. De här insatserna kan och ska naturligtvis kombineras med fördelningspolitiska åtgärder, där man fördelar vinster och kostnader och skyddar utsatta grupper. Men regeringen väljer i stället att använda reformutrymmet till att sänka skatterna för redan ekonomiskt starka grupper.

För att nå våra klimatmål behöver vi få till en ökad transporteffektivitet och minska behovet av transporter. Det krävs ökade satsningar på förnybara drivmedel och elektrifiering samt mer energieffektiva fordon.

Herr talman! Avregleringen av fordonsbesiktningen, som genomfördes av den moderatledda regeringen, skulle leda till ökad tillgänglighet, mer valfrihet och lägre priser. Det har inte infriats för alla och överallt. På lands- och glesbygd är i stället resultatet höjda avgifter och sämre tillgänglighet. Avregleringen har där fått till följd att stationer lagts ned. Många bilägare får resa längre och betala mer för att få sin bil besiktigad.

Samtidigt har det riktats kritik mot att det är för stora skillnader i besiktningens företagens bedömningar, vilket skapar en osäkerhet hos fordonsägare. En regelbunden och noggrann besiktning är avgörande för trafiksäkerheten och för att bilarna på våra vägar ska vara i gott skick. Vi behöver en fordonsbesiktning som är både tillgänglig och rättssäker. Därför anser vi socialdemokrater att regeringen bör ta initiativ till att se över hur besiktningens verksamheten fungerar och säkerställa att hela landet har en likvärdig tillgång till tjänsten.

Herr talman! Utvecklingen av bilpooler och delad mobilitet är en viktig del av en hållbar transportpolitik. För många människor, särskilt i städer, kan tillgången till bil när den behövs vara viktigare än att äga en egen bil. Bilpooler kan minska behovet av parkeringsplatser, minska biltrafiken och sänka hushållens kostnader.

Men den här utvecklingen av bilpooler kräver att politiken ger rätt förutsättningar. Det handlar om parkeringslösningar, om samverkan mellan kommuner och näringsliv och om incitament för att fler ska kunna välja delad mobilitet. Regeringen gör för lite för att stödja denna utveckling. Vi socialdemokrater vill se en tydligare strategi för att främja bilpooler, inte minst genom att säkerställa att kommuner får bättre möjligheter att planera för och uppmuntra delad mobilitet.

Herr talman! Om Sverige ska nå klimatmålen och säkerställa en modern, tillgänglig och hållbar transportsektor behövs det politisk handlingskraft. Vi behöver en politik som tar ansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur, som ser till att fordonsbesiktningen fungerar i hela landet till rimliga priser, och som skapar goda förutsättningar för nya mobilitetslösningar, som bilpooler.

Vi behöver en politik som ser till helheten – med en tydlig färdriktning och en rättvis omställning där alla är med. Vi behöver en politik för vägtrafik och transporter som stärker konkurrenskraften för näringslivet och som gör det enklare för oss att resa hållbart. Vi behöver en politik där Sverige tar på sig ledartröjan i stället för att sätta sig på avbytarbänken.

Tack för ordet!

(Applåder)
(forts. § 18)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.55 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

§ 16 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 27 mars

MJU10 Bättre förutsättningar inom djurens hälso- och sjukvård samt djurskydd

Punkt 2 (Referenspriser för veterinärvård)

1. utskottet

2. res. 2 (V)

Votering:

188 för utskottet

21 för res. 2

93 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 2: 1 S, 20 V

Avstod: 92 S, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 10 (EU:s djurskyddslagstiftning)

1. utskottet

2. res. 13 (C)

Votering:

172 för utskottet

20 för res. 13

110 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 V, 17 KD, 13 L

För res. 13: 20 C

Avstod: 93 S, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 12 (Beteslagstiftning och utevistelse)

1. utskottet

2. res. 16 (S)

Votering:

91 för utskottet

109 för res. 16

102 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll res. 16.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 60 M, 17 KD, 1 MP, 13 L

För res. 16: 93 S, 1 V, 14 MP, 1 -

Avstod: 62 SD, 19 V, 20 C, 1 MP

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Linus Lakso (MP) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

Jan Riise (MP) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Prot. 2024/25:94

2 april

Punkt 13 (Beteskrav för fler djurslag)

1. utskottet

2. res. 20 (V, MP)

Votering:

262 för utskottet

37 för res. 20

1 avstod

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 90 S, 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 13 L

För res. 20: 1 S, 20 V, 16 MP

Avstod: 1 S

Frånvarande: 14 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 2 -

Mattias Jonsson (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Linus Sköld (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 25 (Kött från djur som slaktats utan bedövning)

1. utskottet

2. res. 35 (SD)

Votering:

240 för utskottet

61 för res. 35

1 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 35: 61 SD

Avstod: 1 SD

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Angelika Bengtsson (SD) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

MJU13 Förbud mot bottentrålning i marina skyddade områden

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Utformningen av föreskrifter om förbud mot bottentrålning och möjligheten till undantag)

1. utskottet

2. res. 2 (C)

3. res. 3 (MP)

Förberedande votering:

20 för res. 2

16 för res. 3

266 avstod

47 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Huvudvotering:

172 för utskottet

21 för res. 2

109 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 V, 17 KD, 13 L

För res. 2: 1 S, 20 C

Avstod: 92 S, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 3 (Ytterligare åtgärder i och utanför marina skyddade områden)

1. utskottet

2. res. 4 (S)

3. res. 5 (V)

Förberedande votering:

94 för res. 4

20 för res. 5

188 avstod

47 frånvarande

Kammaren biträdde res. 4.

Huvudvotering:

152 för utskottet

94 för res. 4

56 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 17 KD, 13 L

För res. 4: 93 S, 1 -

Avstod: 20 V, 20 C, 16 MP

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

KrU9 Avveckling av statliga kasinon

Kammaren biföll utskottets förslag.

SfU16 Riksrevisionens rapport om socialförsäkringen vid utländska inkomster

Kammaren biföll utskottets förslag.

FöU4 Samhällets krisberedskap

Punkt 4 (Räddningstjänsten)

1. utskottet

2. res. 6 (SD)

3. res. 8 (C)

Förberedande votering:

62 för res. 6

20 för res. 8

220 avstod

47 frånvarande

Kammaren biträdde res. 6.

Huvudvotering:

90 för utskottet

62 för res. 6

149 avstod

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 60 M, 17 KD, 13 L

För res. 6: 62 SD

Avstod: 93 S, 20 V, 20 C, 15 MP, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 3 MP, 3 L, 1 -

Janine Alm Ericson (MP) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats som frånvarande.

Punkt 8 (Klimatförändringar och klimatanpassning för krisberedskapen)

1. utskottet

2. res. 17 (MP)

Votering:

151 för utskottet

16 för res. 17

134 avstod

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 17 KD, 12 L

För res. 17: 16 MP

Avstod: 93 S, 20 V, 20 C, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 4 L, 1 -

Punkt 13 (Sprängmedel, fyrverkerier och sprängningar)

1. utskottet

2. res. 23 (V)

Votering:

172 för utskottet

20 för res. 23

110 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 13 L

För res. 23: 20 V

Avstod: 93 S, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 20 (Vattenförsörjning och avloppsrening)

1. utskottet

2. res. 31 (MP)

Votering:

224 för utskottet

16 för res. 31

62 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 13 L, 1 -

För res. 31: 16 MP

Avstod: 62 SD

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 26 (Nationell identitetsbricka)

1. utskottet

2. res. 36 (S)

Votering:

208 för utskottet

94 för res. 36

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 36: 93 S, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

CU14 Planering och byggande

Punkt 1 (Översyn av plan- och bygglagen)

1. utskottet

2. res. 1 (S)

Votering:

208 för utskottet

94 för res. 1

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 1: 93 S, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 6 (Medborgarinflytande och vissa andra intressen vid fysisk planering)

1. utskottet

2. res. 10 (SD)

Votering:

240 för utskottet

62 för res. 10

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 10: 62 SD

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 7 (Klimatfrågor i planeringen och planeringen för gröna områden)

1. utskottet

2. res. 12 (MP)

Votering:

266 för utskottet

16 för res. 12

20 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 62 SD, 60 M, 20 V, 17 KD, 13 L, 1 -

För res. 12: 16 MP

Avstod: 20 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 9 (Regionplanering)

1. utskottet

2. res. 17 (V)

Votering:

220 för utskottet

20 för res. 17

62 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2024/25:94

2 april

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 17: 20 V

Avstod: 62 SD

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 17 (Bygglovsbefriade åtgärder)

1. utskottet

2. res. 30 (C)

Votering:

282 för utskottet

20 för res. 30

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 62 SD, 60 M, 20 V, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 30: 20 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU12 Skatteförfarande, folkbokföring och tull

Punkt 2 (F-skatt och näringsverksamhet)

1. utskottet

2. res. 3 (S, MP)

3. res. 4 (V)

Förberedande votering:

109 för res. 3

20 för res. 4

173 avstod

47 frånvarande

Kammaren biträdde res. 3.

Huvudvotering:

152 för utskottet

110 för res. 3

40 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 17 KD, 13 L

För res. 3: 93 S, 16 MP, 1 -

Avstod: 20 V, 20 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 12 (Delårsboende)

1. utskottet
2. res. 20 (C, MP)

Votering:

266 för utskottet

36 för res. 20

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 62 SD, 60 M, 20 V, 17 KD, 13 L, 1 -

För res. 20: 20 C, 16 MP

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Prot. 2024/25:94

2 april

Punkt 13 (Uppehållstillstånd med tillfälligt skydd)

1. utskottet

2. res. 21 (V, MP)

Votering:

265 för utskottet

37 för res. 21

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 13 L

För res. 21: 20 V, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 18 (Tullverkets verksamhet)

1. utskottet

2. res. 28 (SD)

Votering:

110 för utskottet

62 för res. 28

130 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 60 M, 20 V, 17 KD, 13 L

För res. 28: 62 SD

Avstod: 93 S, 20 C, 16 MP, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU16 Godkännanden och medgivanden inom punktskatteområdet vid konkurs

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU9 Yrkestrafik och taxi

Punkt 1 (Reglering och kontroll av yrkestrafiken)

1. utskottet

2. res. 1 (S)

Votering:

126 för utskottet

94 för res. 1

82 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 60 M, 20 V, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 1: 93 S, 1 -

Avstod: 62 SD, 20 C

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 3 (Beställaransvar)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

240 för utskottet

62 för res. 4

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 60 M, 20 V, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L, 1 -

För res. 4: 62 SD

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 6 (Längre och tyngre lastbilar)

1. utskottet

2. res. 8 (C)

Votering:

188 för utskottet

20 för res. 8

94 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 V, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 8: 20 C

Avstod: 93 S, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Punkt 8 (Översyn av taxibranschen)

1. utskottet

2. res. 9 (S, V)

Votering:

188 för utskottet

114 för res. 9

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 9: 93 S, 20 V, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Prot. 2024/25:94

2 april

Punkt 9 (Kontroller och tillsyn inom taxibranschen)

1. utskottet

2. res. 10 (S, V)

Votering:

188 för utskottet

114 för res. 10

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 60 M, 20 C, 17 KD, 16 MP, 13 L

För res. 10: 93 S, 20 V, 1 -

Frånvarande: 13 S, 10 SD, 8 M, 4 V, 4 C, 2 KD, 2 MP, 3 L, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 18 (forts. från § 15) Vägtrafik- och fordonsfrågor (forts. TU11)

*Vägtrafik- och
fordonsfrågor*

Anf. 106 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Jag reagerade på en mening i anförandet, och det var när ledamoten försökte måla upp bilden av att nuvarande regering har en negativ fördelningsprofil. Utgår man från våra samlade budgetar är det uppenbart att vi har lagt och lägger mer resurser på dem med låga inkomster än på dem med höga inkomster. Vi har således en väldigt god fördelningsprofil.

Det är ett antal åtgärder som har gett denna effekt. Många glömmer att den sänkta reduktionsplikten framför allt når dem med låga inkomster så att de kan ta sitt fordon till jobbet eller köra barn till idrottsaktiviteter. Elstödet hjälpte dem med lägst inkomster mest eftersom de drabbades hårdast av de höga elpriserna, som vi fick ärva. Jobbskatteavdraget har rent tekniskt den konstruktionen att det gynnar dem med låga inkomster mer än dem med höga inkomster, om man tittar på systemnivå. Men det kanske absolut viktigaste är att den nuvarande regeringen har bekämpat inflationen. Det leder till lägre räntekostnader, vilket framför allt gynnar dem med låga inkomster.

Herr talman! Jag vet att det är ett vanligt förekommande retoriskt knep hos socialdemokratin att oavsett debatt lägga in en mening om hur den hemska, hårda högerregeringen slår mot dem som har det sämst. Men det är alltså tvärtom; vår profil når hela tiden dem som har det sämst. Vi försöker att få hela landet att fungera, oavsett om vi pratar trafikpolitik eller skattepolitik.

Anf. 107 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Herr talman! Jag kallar det inte retoriskt knep utan krass verklighet, för det är faktiskt så det ser ut i dag.

Givetvis har bränslekostnaden för många på landsbygd och i glesbygd varit stor. Men man kan använda olika verktyg för att komma till rätta med det. Vi behöver nå klimatmålen till uppsatta datum, och Klimatpolitiska rådet säger bland annat att åtgärder som skärpt reduktionsplikt och högre skatter på fossila drivmedel bidrar till störst utsläppsminskning på kort sikt. Det är inte Socialdemokraterna som säger det utan Klimatpolitiska rådet, regeringens eget expertorgan. Detta måste givetvis mötas med åtgärder och reformer som fördelar om och lindrar effekterna för dem som har de minsta marginalerna.

Det är knappast de med minst marginaler som gynnas mest av regeringens gigantiska skattesänkningar, utan det är höginkomsttagarna. Det är alltså inget retoriskt knep, Magnus Jacobsson, och läget är allvarligt. Inflationen har gått ned, men vad den kommer att vara i morgon har vi ingen aning om. Arbetslösheten i Sverige är en av de högsta i Europa, och vi har den sämsta tillväxten. Vi har också en rad andra problem som gör att Sverige har hamnat på efterkälken.

Anf. 108 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Låt mig börja med att ge ledamoten Ödebrink rätt i en sak. Om vi hade lyssnat på Klimatpolitiska rådet när det gällde reduktionsplikten hade det haft positiv effekt på koldioxidutsläppen. Det är helt korrekt. Det enda parti som har varit hyfsat ärligt i den frågan är Miljöpartiet, som har sagt att man är beredd att gå upp till ett bränslepris på 30, 40 eller 50 kronor. Men det hade slagit hårt mot dem som har det sämst ställt. Det jag kritiserade i anförandet var just påståendet att regeringen skadar dem som har det sämst ställt, för om vi hade lyssnat på Klimatpolitiska rådets råd om bränslepriserna hade vi skadat dem som har det sämst ställt.

Under förra mandatperioden fick de borgerliga vid flera tillfällen igenom sin budget, och varje gång gav vi mer pengar till kommuner och regioner än Socialdemokraterna och deras kompisar. Tack vare den politik vi nu för, bland annat med sänkta bränslepriser, sparar kommuner och regioner pengar varje månad. Det har bland annat resulterat i att inflationen har tryckts tillbaka, och de som kan lite om kommunalekonomi vet att när inflationen rusar i höjden rusar även pensionsskulden i höjden. När vi nu trycker ned inflationen trycker vi också ned pensionsskulden, vilket gör att flera tusen anställda som riskerade att förlora sitt jobb kan fortsätta att gå till jobbet. Vi bedriver en politik som tar hand om hela landet, oavsett om det handlar om infrastruktur, kommun och region eller den enskilda människan.

Anf. 109 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Herr talman! Betänkandet behandlar en rad olika områden, men här ingår varken pensioner eller en del annat av det Magnus Jacobsson tar upp.

Det jag vill fokusera på är att vi behöver kraftsamla för att nå klimatmålen, och transportsektorns utsläpp är bland de största. Klimatpolitiska rådet pekar på reduktionsplikten. Nivån har varit hög, och nuvarande regering har sänkt den. Men nu går den upp igen. Är reduktionsplikten morgondagens lösning? Det gäller att hela tiden hänga med i tiden och hitta

lösningar som gör att vi når målen och samtidigt ha en politik som fördelar om Sveriges gemensamma pengar.

Jag kan inte påstå eller hålla med Magnus Jacobsson om att vi har en sådan politik i dag. Jag tror inte att vare sig kommuner eller regioner går omkring och är glada över att de sparar en massa pengar. Det är inte riktigt den bild jag får när jag är ute och besöker kommuner och regioner.

Det är mycket som går åt fel håll. Det behövs en annan, mer offensiv politik för att Sverige ska ha ledartröjan i klimatarbetet och i utbyggnaden av laddinfrastruktur och för att vi ska kunna bygga ut och utveckla tjänster som gör att man kanske inte alltid behöver äga en bil för att ha tillgång till en bil i den stund man behöver en. Jag ser inte riktigt att nuvarande politik fyller de behoven.

(Applåder)

Anf. 110 HELENA GELLERMAN (L):

Herr talman! I dag debatterar vi trafikskottets betänkande *Vägfik- och fordonsfrågor*.

Betänkandet gäller utvecklingen av vägtrafik och vår fordonspark. Vägtransporterna står för majoriteten av Sveriges transporter, och om de inte fungerar påverkas vardagen för alla, både invånare och företag.

Stora delar av vårt vägnät byggdes för över 60 år sedan. Nu tar Liberalerna tillsammans med samarbetspartierna tag i underhållsskulden för våra vägar. I infrastrukturpropositionen står det att denna underhållsskuld ska vara åtgärdad till 2037. Transporterna måste fungera hela vägen från start till destination.

Det gäller inte minst möjligheten att tillåta längre och tyngre lastbilar på en större del av vårt vägnät. Längre lastbilar kan köras på 590 mil väg, och tyngre lastbilar på upp till 74 ton kan köras på ungefär hälften av våra statliga vägar. Vägarnas bärighet har också stor betydelse för de mobila lastkranarna, som har en viktig funktion inte minst inom byggnation. Där bör Trafikverket kunna erbjuda stöd till kommunerna i tillståndsprocesserna.

Det är av vikt att staten fortsätter att ge betydande stöd till ägare av enskilda vägar för att vägstandarden ska kunna upprätthållas. Om en allmän väg omvandlas till enskild väg får det inte innebära att statens kostnader läggs över på ägarna av vägarna.

Ett annat område är snöröjning, där Trafikverket bör utforma upphandlingarna gentemot entreprenörer så att det är möjligt att utföra snöröjning både åt staten och åt enskilda vägsamfälligheter. Vi har initierat en översyn av vinterväghållningen, för även om det har blivit bättre behöver samordningen av myndigheter och beredskapen vid oväder stärkas.

Herr talman! Det finns en fråga som dominerar området väg och fordon i dag, och det är omställningen av vår fordonsflotta och utökningen av antalet laddpunkter. Vägtransporterna står för över 90 procent av utsläppen inom transportområdet, så Liberalernas största fokus ligger där.

På kort tid ska hela fordonsflottan bytas ut. Utbytet av större delen av fordonsflottan bör vara klart om 10–15 år, max. Utmaningen för samhället består i att få till en laddinfrastruktur som ligger före ökningen av antalet laddbara bilar. För fordonstillverkarna är utmaningen att få fram bilar och lastbilar som kan säljas till rimliga priser så att fler personer och företag har råd med ett laddbart fordon.

Prot. 2024/25:94
2 april

*Vägfik- och
fordonsfrågor*

Båda utmaningarna är komplexa och kräver samarbete. Vi är dock på god väg. Vi har knappt 5 miljoner personbilar i Sverige, och 2024 var 672 000 av dem laddbara, alltså över 13 ½ procent. Det gäller att laddinfrastrukturen hänger med i försäljningsutvecklingen, och där är den största utmaningen laddning vid flerbostadshus.

För bilarna är det prisskillnaden mellan fossildrivna fordon och elfordon som är utmaningen. Där kommer konkurrensen mellan biltillverkarna att pressa fordonspriserna steg för steg tillsammans med utvecklingen av bilbatterier.

Ur en bilköparens synvinkel finns en punkt i klimathandlingsplanen om att lättförståelig information ska tas fram där kunden på ett enkelt sätt ska kunna jämföra olika bilar baserat på klimatutsläpp ur ett livscykelperspektiv samt vid drift. Då tar man också hänsyn till hur framför allt batteriet men också stålet till karossen har producerats. Detta är en fråga som jag personligen har drivit i flera år i riksdagen, och nu blir det äntligen verklighet. Förhoppningen är att bilkunder framöver ska välja bilar utan utsläpp med stöd av en tydlig klimatguide.

Herr talman! Andelen sålda laddbara fordon behöver stadigt öka, och nuvarande ekonomiska kris bryter den positiva trenden. Prognoserna säger dock att en elbil kommer att kosta lika mycket som en fossildriven bil runt 2026. I Norge kan man tydligt se att vid samma pris accelererar försäljningen, inte minst eftersom andrahandsvärdet för fossildrivna bilar samtidigt sjunker då en elbil är billigare att köra, vilket ytterligare förbättrar ekonomin vid inköp av en elbil. Det blir en positiv spiral för klimatet. Men vi är inte där ännu, så det gäller att följa marknaden noga. I regeringens budget för 2025 finns därför ett stöd till elbilsköp på landsbygden.

Herr talman! Vad gäller tunga fordon ökar antalet elfordon stadigt men för långsamt. Lastbilspremien kvarstår därför då andelen nya ellastbilar fortfarande är alldeles för låg. Regeringen har också infört en premie för lätta lastbilar. Vi behöver dock öka efterfrågan på ellastbilar, och en väg är genom miljökrav vid offentlig upphandling. Liberalerna har, bland annat i Europaparlamentet, drivit på för att göra det möjligt att ställa miljökrav vid upphandling.

Laddinfrastruktur för vägtransporter är den enskilt viktigaste åtgärden för att transportområdet ska kunna ställa om och få bort sina klimatutsläpp. I dag finns en rad stöd och subventioner för installation av laddbox vid villan och laddinfrastruktur längs våra vägar samt Klimatklivet med 50 procents stöd till laddplatser vid flerbostadshus.

Även denna fråga är komplex då den förutsätter att tillräckligt mycket el kan levereras på kort tid för laddning där vi bor, arbetar och reser men även till transportdepåer. Att bygga elkraftverk och elnät tar lång tid och är en flaskhals i omställningen. Här arbetar regeringen fokuserat för att komma i kapp efter den förra regeringens felbeslut avseende nedläggningen av kärnkraft i södra Sverige.

Herr talman! Liberalerna tror på idén att förorenaren ska betala. Då en personbils livslängd är i genomsnitt 19 år i Sverige behövs fossilfria bränslen under lång tid framöver för att minska utsläppen från dagens bensin- och dieseldrivna bilar.

Kriget i Ukraina har samtidigt aktualiserat frågan om beredskapslager så att behovet av transporter kan säkerställas vid ett större elavbrott.

Parallellt finns också frågan om vårt kulturhistoriska arv i form av äldre bilar och säkerställande av att det fortsatt finns bränslen för dessa fordon på marknaden. Det är viktigt att det kulturhistoriska bilarvet undantas från EU:s kommande lagstiftning, som gäller utskrotning av uttjänta bilar i Europa i stället för att exportera dem utanför Europa.

Herr talman! Alla ska kunna röra sig på allmänna platser, oavsett funktionsvariation. Åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten för personer med synnedsättning vid transporter, inte minst vid hållplatser.

Nu kommer snart dagen då vi har självkörande fordon på våra vägar. Tekniken har introducerats och byggs successivt ut. Därför brådskar det att se över och anpassa all relevant lagstiftning så att självkörande bilar kan introduceras på våra vägar på ett trafiksäkert sätt. Med utgångspunkt i 2015 års rapport om införandet av självkörande fordon i Sverige behövs det en strategi och en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället. Detta kan också vara en lösning på en fråga som vi haft uppe här tidigare om delning av fordon och bilpooler, inte minst på vår landsbygd.

Avslutningsvis vill jag säga att Liberalerna välkomnar de stora satsningarna i forskningspropositionen på fordonsstrategisk forskning och innovation. Samarbeten mellan universitet och näringsliv är viktiga pusselbitar för att svensk fordonsindustri ska kunna fortsätta ligga i framkant.

Inom fordonsindustrin finns de största företag vi har här i Sverige. De är förutom stora arbetsgivare en stark drivkraft för innovation och utveckling, och de skapar tillväxt runt om i Sverige. Deras nya teknik tas till vara även i andra företag i andra branscher.

Herr talman! Med de orden yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut och avslag på alla motioner.

Anf. 111 PATRIK JÖNSSON (SD):

Herr talman! Sverigedemokraterna står bakom alla våra reservationer i betänkandet, men för att vinna tid yrkar jag bifall endast till reservation 18.

Herr talman! Våra vägar har i likhet med våra järnvägar en underhållsskuld som vi behöver ta igen. Exakt hur stor den är kan vara svårt att bedöma, men enligt Transportföretagens årliga analys beräknas underhållsskulden i vårt vägnät uppgå till 19 miljarder. Dessa siffror är drygt ett år gamla. Om inget görs för att beta av denna skuld beräknas den ha stigit till cirka 46 miljarder om åtta år. Då cirka 82 procent av persontransportarbetet och 53 procent av godstransportarbetet enligt Trafikanalys utförs på våra vägar är det oerhört dumt att låta dessa förfalla.

Herr talman! Det är därför glädjande att vi inom Tidösamarbetet har fått till stånd en satsning på vägunderhåll som inom den tolvåriga planperioden kommer att bokstavligt talat inte sopa bort men väl asfaltera bort denna underhållsskuld. Det ökade anslaget ska vara tillräckligt för att radera ut underhållsskulden helt och hållet.

Svensk industri och dagligvaruhandel är beroende av pålitliga och punktliga transporter, och gemene man behöver kunna ta sig till och från jobbet utan att riskera att potthål slår sönder fälgarna eller att man fastnar

i massiva bilköer. Även kollektivtrafiken mår bra av god framkomlighet så att tidtabellerna hålls och resenärerna kan känna att de kan lita på att bussarna går.

Som kuriosas i sammanhanget kan jag passa på att nämna att persontransportarbetet 2023 var 148 miljarder personkilometer och att godstransportarbetet var 98 miljarder tonkilometer.

Av den nationella planens 1 171 miljarder avsätts 354 miljarder till att underhålla och reinvestera i det statliga vägnätet.

För att få ut maximalt med underhåll är det av största vikt att Trafikverket förbättrar sitt arbete och arbetar effektivt med bättre styrning, minskade administrativa kostnader och avtal där inte kostnaderna tillåts skena ohämmat. Här har Riksrevisionen upprepade gånger slagit ned på Trafikverkets arbete, och man har en läxa att göra.

Herr talman! Utöver att stärka underhållet behöver vi bygga ut och nyinvestera i vägnätet. Vi har snart färdigställt motorvägsstandard på hela sträckan mellan Malmö och Stockholm, och vi håller på och bygger Förbifart Stockholm. Men det finns åtskilliga sträckor kvar att ta tag i, till exempel E22 längs med östkusten, E20 mellan Alingsås och Skara, Tvärförbindelse Södertörn, E6 mellan Malmö och Helsingborg som behöver sex filer och E65 som behöver byggas ut till fyra filer hela vägen till Ystad.

Det finns fler exempel än så, men nu när den nationella planen snart ligger på vårt bord och ska gälla från 2026 till 2037 är det viktigt att sträckor som är viktiga för vårt näringsliv och för arbetspendling prioriteras. Sveriges befolkning har växt, och transportarbetet har ökat drastiskt sedan dessa vägar kom till. Vi måste säkerställa att vårt vägnät anpassas efter dagens och i synnerhet morgondagens förhållanden.

Herr talman! När jag ändå är inne på Trafikverket tänkte jag gå in på vinterväghållningen.

Är efter år har Trafikverket kritiserats från denna talarstol för bristande vinterväghållning. Även denna vinter har vi mötts av dessa problem, och då har det ändå varit ovanligt snöfattigt. Dessa ibland fatala brister kostar inte bara tid och pengar för företag och privatpersoner. De kostar även liv. Jag tänker inte gå in på enskilda olyckor. Jag konstaterar bara att det även i år har brustit i vinterväghållningen och att liv har gått till spillo. Bättre förebyggande halkbekämpning måste till liksom snabbare och även mer omfattande insatser när snön väl faller.

Herr talman! Hastighetsgränser ska ha folklig acceptans. Vi politiker sitter här i denna sal på folkets mandat, och det ska vi ha mycket stor respekt för.

Mätningar från VTI visar på att många trots medvetenhet om höga bötesbelopp väljer att överträda hastighetsgränserna. Sämst är hastighets efterlevnaden vid 40 kilometer i timmen, där ungefär hälften väljer att negligera rådande hastighetsbegränsning.

Då återkommer jag till frågan om folklig acceptans. Jag har själv förmånen att bo i en kommun som har kvar 50 kilometer i timmen i tätort. Hastighetsgränser ska uppfattas som rimliga, och jag upplever ett brett stöd när jag och mitt parti förespråkar en återgång till de gamla hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen.

I Sverige precis som i andra länder är motorvägar de säkraste vägarna, och av länderna nere på kontinenten är det många som har en hastighets-

gräns på 130 kilometer i timmen eller högre på sina motorvägar. Vi menar att de motorvägar som har god standard i Sverige skulle lämpa sig för 130 kilometer i timmen, en höjning som Danmark införde för inte så länge sedan med gott utfall. Sverige är ett avlångt land och vinner på effektiva transporter.

Herr talman! En plåtpolis fångar inga rattfyllerister. Den lagför ingen för olaga cabotage, och den hindrar inga trafikfarliga fordon. Den hjälper däremot till att lagföra den sannolikt trafiksäkra bilist som kör i 86 kilometer i timmen på en fin 80-väg en solig sommardag – en väg som dessutom tidigare hade en hastighetsgräns på 90 kilometer i timmen. Vi behöver skifta fokus. Vi behöver i stället stärka polisens kontrollverksamhet på väg.

NTF bedömer att ungefär 1 bilist på 500 kör bil med en promillehalt över 0,2. Fler fordon behöver kontrolleras, i synnerhet inom yrkestrafiken. Fler utandningsprov behöver utföras och då på lämpliga tider och platser – ingen pinnjakt, alltså. Beteendeövervakningen behöver stärkas. Det är här resurserna ska sättas in.

Vi motsätter oss också sträckmätningen genom ATK-systemet, där samtliga bilister registreras. Känsliga uppgifter kan hamna hos främmande makt när samtliga, även laglydiga, bilister registreras – detta till mycket hög införandekostnad, och det är uppenbart att åtgärden inte svarar mot nyttan sett till vare sig kostnaden eller säkerhetsrisken.

Polisen har ifrågasatt projektet och menar att nyttan inte står i proportion till kostnaden eller intrånget i den personliga integriteten.

Även Imy, Integritetsskyddsmyndigheten, flaggar för problemet med denna massövervakning och massregistrering.

Fackförbundet Seko – där jag är med, och jag tror att Kadir också var med där – framför kritik, som jag instämmer i till fullo, mot att personer med viktiga samhällsfunktioner kartläggs när man samkör fordons- och körkortsregister.

På väldigt starka grunder har därför vi i Tidöpartierna valt att lägga förslaget om sträck-ATK i soptunnan. Pengarna behöver i stället läggas på att stärka arbetet med att mötesseparera fler vägar – ett arbete som går alldeles för långsamt –, att förbättra skyddet vid avåkning, att ta bort farliga träd och stenar eller branter, att lägga ny beläggning på spåriga vägar för att minska risken för vattenplaning med mera.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag bara belysa att vi äntligen fått rimliga bränslepriser. Ett av de viktigaste vallöftena från Sverigedemokraterna var just att se till att Sveriges befolkning skulle ha råd att tanka sina bilar. När dieselpriiset låg på 28 kronor och vi sa att vi ville sänka priset med minst 10 kronor litern blev vi hånade från alla håll och kanter. Men titta nu: Vi har ett bensin- och dieselpriis som gör att folk inte behöver gråta när man tankar sin bil. Med ett bensin- och dieselpriis på 16–17 kronor litern får hushållen det lättare att få ekonomin att gå ihop. Totalkostnaden för att bruka sin bil blir mer rimlig.

Med detta sagt stärker vi Tidöpartier även satsningen på laddinfrastrukturen i landet. För 2025 har vi tillfört 450 miljoner i budgeten för att stärka laddinfrastrukturen för såväl lätta som tunga fordon. För 2026 är summan 620 miljoner, och tillsammans med tidigare satsningar uppgår

stödet till 2,5 miljarder för åren 2024 till och med 2026. Med detta rustar vi Sverige för den fortsatta ökningen av den elektrifierade fordonsflottan. (Applåder)

I detta anförande instämde Sara-Lena Bjälkö, Rashid Farivar och Thomas Morell (alla SD).

Anf. 112 MALIN ÖSTH (V):

Herr talman! När Klimatpolitiska rådet presenterade sin rapport häromveckan kom jag att tänka på en av Moderaternas valaffischer från senaste valrörelsen. Det var en affisch med Moderaternas partiledare, numera statsminister Ulf Kristersson, som var ute på skogspromenad. Budskapet var: Nu får vi ordning på klimatet.

Det var en ganska kaxig men samtidigt rimlig målsättning. För även om Sverige länge har setts som ett föregångsland på det klimatpolitiska området har samtidigt omställningen i Sverige gått för långsamt i förhållande till det som behöver göras. Det är uppenbart att mer måste till, och i snabbare takt, om vi ska klara 1,5-gradersmålet. Där hade alltså Ulf Kristersson rätt. Vi behöver ”få ordning” på klimatet.

Men hur har det då gått? Har Moderaterna fått ordning på klimatet? Nej. För transportsektorn, som står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser, minskade utsläppen under 2023 i otillräcklig takt, tio gånger mindre än vad som behövs för att klara 2030-målet. För 2024, ett år då regeringens politik fått genomslag och syns i siffrorna, ökade utsläppen från vägtrafiken med 18 procent.

Detta är ett dramatiskt trendbrott. Utsläppen från vägtrafiken har minskat långsamt men stadigt i Sverige sedan 2007. Den trenden är nu alltså bruten, med råge. Och det här sker samtidigt som också elektrifieringen av transportsektorn har saktat in efter att regeringen tagit bort klimatbonusen för elbilar och sänkt skatten på fossila bränslen. Under 2024 sjönk försäljningen av elbilar med 16 procent.

Frågan är vad Moderaterna och resten av Tidöpartierna vill med sin klimatpolitik på transportområdet. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan står det att ”Sverige bör ta en aktiv roll inom internationella klimatsamarbeten på transportområdet för att driva på för en global omställning av transportsektorn”. Det tycker jag låter bra. Men det är skillnad på vad man säger och vad man faktiskt gör.

I EU-sammanhang har regeringen så här långt inte arbetat för en starkare klimatreglering utan jobbar i stället för regelförenklingar och undantag. EPP, partigruppen där både Moderaterna och Kristdemokraterna ingår, driver linjen att EU ska ta en ”klimatpolitisk paus” och vill också se ett förbud som gör det omöjligt för enskilda medlemsstater att gå före och anta mer ambitiösa regler än de som beslutas på EU-nivå.

Är det så Sverige tar en aktiv roll och driver på för omställning? Är det så Moderaterna får ordning på klimatet? I så fall har vi stora problem.

Vi vet vad som står på spel. Misslyckas vi med att ställa om i tid riskerar vi en värld där en femtedel av landytan är obeboelig och där över 1 miljard människor kan tvingas på flykt på grund av klimatförändringar. Det är därför Parisavtalets mål om att hålla uppvärmningen väl under 2 grader

är så viktigt. Det är också därför det inte är en överdrift att tala om klimatfrågan som vår tids stora ödesfråga.

Herr talman! Ett argument som regeringen använt flitigt för att förklara sina vägval på klimatområdet och som också hörts i debatten här i dag är att klimatpolitiken måste ha en folklig förankring. Det tycker jag också är viktigt.

En färsk Sifoundersökning visar att två av tre svenskar är oroliga för klimatförändringarna och att tre av fyra svenskar tycker att det är viktigt att regeringen för en politik som leder till att Sverige når klimatmålen. Det betyder rimligtvis att den bristfälliga klimatpolitik som regeringen för saknar folklig förankring – eller hur?

Att dessutom skjuta åtgärder framför sig genom att hoppa över 2030 och peka mot 2045, som regeringen också gör, gör det svårare att genomföra en ordnad omställning. Det riskerar att leda till att man tvingas genomföra snabba, panikartade, drastiska åtgärder längre fram som riskerar att slå hårt mot människor i form av kraftigt ökade priser. Jag är helt övertygad om att det saknas folklig förankring för en sådan politik.

Jag vill också bara påminna om att regeringen själv i sin klimathandlingsplan skriver att en ordnad omställning är viktig.

Herr talman! Från Vänsterpartiet har vi lagt fram ett stort antal förslag på transportområdet. De finns utförligt beskrivna i våra följdmotioner dels på regeringens infrastrukturproposition, dels på regeringens klimathandlingsplan. Vänsterpartiets utgångspunkt är att infrastrukturplaneringen ska vara målstyrd på ett sätt som gör att klimatmålen får genomslag och där vi tydligt styr mot ett hållbart, transporteffektivt samhälle.

Vad gäller just transporteffektiviteten konstaterar Klimatpolitiska rådet i sin senaste rapport att regeringens beslut under 2024 till övervägande del har bidragit till att motverka utvecklingen mot ett mer transporteffektivt samhälle. Det är en allvarlig kritik som jag hoppas att de moderater och övriga Tidöpersoner som fortfarande vill få ordning på klimatet tar till sig.

Med det vill jag yrka bifall till reservation 6.

Anf. 113 LINUS LAKSO (MP):

Herr talman! Vi befinner oss i ett allvarligt läge när det gäller den pågående klimatkrisen. Vi ser redan i dag hur människor både i Sverige och runt om i världen drabbas av tilltagande extremväder – allt från översvämmande källare, bortspolade vägar och järnvägar och nedblåst skog till tropiska stormar och döende korallrev. Allt detta drabbar människor i dag, här och nu. Tyvärr ser det ut att bli allt värre om vi inte vänder utvecklingen.

Vad gäller Sveriges utsläpp står utsläppen från trafiken för ungefär en tredjedel av dessa. Det är också ett område där vi relativt snabbt kan sänka utsläppen eftersom det finns hållbara tekniker att byta till redan i dag.

Regeringens svar på klimatfrågorna har varit just elektrifiering. Men i verkligheten misslyckas man totalt. I förra årets granskning gjord av Klimatpolitiska rådet fick regeringens klimathandlingsplan svidande kritik för att inte nå klimatmålen till vare sig 2030 eller 2045. Den kallades missvisande och osaklig.

I årets granskning konstaterar rådets experter att regeringens nuvarande politik inte heller räcker för att nå vare sig Sveriges klimatmål eller

våra EU-åtaganden fram till 2030 och 2045. Svart på vitt försvårar, fördröjer och fördyrar regeringens politik omställningen. Tidsfönstret för att fatta beslut som gör att vi faktiskt når klimatmålen till 2030 krymper snabbt.

En stor majoritet av svenska folket är orolig för pågående klimatförändringar. Ungefär 70 procent av Sveriges befolkning vill att vi når klimatmålen. Det finns alltså en stark folklig förankring.

Ulf KristerSSon gick till val på att få ordning på klimatet, men vi kan konstatera att det i stället går käpprätt åt skogen. Misslyckandet är monumentalt för regeringens klimatpolitik. Utsläppen från transportsektorn ökar lavinartat – närmare 20 procent förra året. Sverige är nu det EU-land där utsläppen ökar allra mest. Sverige som föregångare, som kristdemokratiska ledamöter tidigare har talat om, finns inte på kartan. Sverige är sämst i klassen. Grattis till det! Det beror naturligtvis på att regeringen kraftigt har ökat inblandningen av fossilt i drivmedlet, gjort gigantiska skattesänkningar på fossila bränslen, ryckt bort den bonus som stimulerade elbilsförsäljningen och stoppat ett reseavdrag som skapade mer jämlikhet mellan transportslagen.

Resultatet är att elbilsförsäljningen 2024 för första gången sjönk i Sverige, när den i stället skulle behöva öka. Skälet till det är inte så konstigt. Till SVT säger bilisten Kalle att han hade tänkt att byta till elbil, men det blir inte aktuellt när priset på bensinen går ned och elen ska gå upp. Då tänker han sannolikt på regeringens svindyra kärnkraftsel.

Vi befinner oss alltså i ett helt absurt läge med en regering som gynnar fossilindustrin i stället för att hjälpa svenska företag och svenska hushåll att ställa om. Kritiken har varit massiv från näringsliv, miljöorganisationer, experter och forskare. Även OECD har kraftigt kritiserat Sverige, tillsammans med Klimatpolitiska rådet som har sagt regeringens klimatpolitik.

Miljöpartiets mål inom transportsektorn är att ha både billiga och hållbara transporter i hela landet. Det är lite magstarkt av Magnus Jacobsson att ljuga om Miljöpartiets politik. Skillnaden hade varit några kronor med Miljöpartiets politik, men det handlar om något som ska fasas ut. Hela idén är ju att göra oss oberoende av fossila bränslen och byta till bättre alternativ. Därför vill vi rulla ut en nationell elbilsoffensiv, det vill säga se till att alla har möjlighet att resa hållbart, inklusive alla som är beroende av bilen, för att kunna ha en fri mobilitet i hela landet.

Vi behöver återinföra elbilsbonusen, men i en mer rättvis form. Vi ska fokusera på de billigaste elbilarna som sannolikt människor med lägre inkomster skulle köpa, inte de allra dyraste. Människor som köper den typen av bilar har sannolikt råd att köpa en bil utan hjälp av ett statligt stöd.

Vi vill dessutom ge en extra bonus till människor på landsbygden. Framför allt vill vi ha ett generöst och inkomstprövat leasingstöd riktat mot låginkomsttagare och människor på landsbygd utan tillgång till kollektivtrafik på 2 500 kronor, vilket vi räknar med gör det billigare att byta till elbil i morgon jämfört med att behålla sin fossilbil. Har man råd att skaffa elbil via leasing eller genom att köpa den blir det billigt att köra den eftersom drivmedlet är relativt billigt. Omställning handlar om att erbjuda alternativ som innebär både billiga och hållbara transporter. Vi vill också att det ska bli enkelt att konvertera sin fossilbil till både biogasdrift – det

är lätt med en bensinbil – och eldrift. Det finns konverteringspaket. Det har till exempel blivit populärt i Frankrike att konvertera sin gamla bil eftersom där finns ett sådant stöd.

Det har tidigare tagits upp att det i dag är betydligt krångligare att besiktiga ett gasfordon. När man har gjort en insats för miljön och för det lokala lantbruket som producerar biogas, ska man sedan straffas i samband med besiktning av bilen. Det vet jag mycket väl eftersom jag själv kör gasbil. Transportstyrelsen borde få i uppdrag att göra ett omtag i denna fråga.

Regeringen satsar för lite på att bygga ut laddinfrastrukturen. Framför allt måste den bli mer tillgänglig för människor som bor i flerbostadshus, så att även människor som bor i bostadsrätt eller hyresrätt får tillgång till laddning. Laddinfrastrukturen behöver byggas ut snabbare. Vad gäller den tunga trafiken behövs ytterligare stöd för att påskynda elektrifieringen. Det måste bli lättare att göra mer för bilpooler, och där finns utredda förslag i Bilpoolsutredningen, till exempel att anvisa parkeringsplatser. Det är en SOU vars förslag borde införas omedelbart. Tillsammans med dessa förslag vill vi kraftigt gynna kollektivtrafiken för alla som bor i städerna och ha ett Sverigekort. Det ska kosta max 499 kronor i månaden att resa med kollektivtrafiken. Naturligtvis ska cykel och annan typ av hållbar transport gynnas, men det är inte ämnet för i dag. Men helhetspaketet gör det billigt och hållbart att transportera sig i hela Sverige, och till skillnad från den här regeringens förslag når paketet våra klimatmål. Det är möjligt.

Herr talman! Det mest galna i detta är att vi behöver lägga mindre pengar på de reformer som jag har nämnt än vad regeringen har lagt på att subventionera fossila bränslen. Skillnaden i konsekvens är att det vi vill göra inom biogasen och elektrifieringen också gynnar svenska bönder och svenska företag som ska investera i den nya energin, vilket gynnar det svenska näringslivet. Regeringens politik gynnar framför allt Putin och skurkstater som lever på att sälja fossila bränslen. Den huvudsakliga finansieringen till Rysslands anfallskrig mot Ukraina går via skuggflottan och den olja man exporterar. Regeringens politik bidrar till att driva upp oljepriset, och det gynnar Ryssland. 40 procent av det vi importerar till Sverige i form av olja är av okänt ursprung – kanske från Ryssland.

Herr talman! Vi står naturligtvis bakom samtliga våra reservationer, men jag väljer att yrka bifall till reservation 1.

Anf. 114 RASHID FARIVAR (SD):

Herr talman! Från många håll hörs att den svenska och europeiska bilindustrin är i kris. Omvärldsläget blir alltmer osäkert med tullkrig mellan USA, Kina och EU. Många undrar vad framtiden har att erbjuda den europeiska fordonsindustrin.

Faktum är att en majoritet av de regelverk som styr fordonsfrågor beslutas på EU-nivå. Det är där vi måste börja för att hantera dessa utmaningar. Europeiska unionen har blivit ett alltmer centraliserat och byråkratiskt projekt. Samtidigt fattas beslut som kommer att forma vår framtid i generationer framöver ofta utan att det finns en realistisk plan för hur de ska genomföras.

Den så kallade gröna given är ett tydligt exempel på detta. Det är en strategi som från början lät lovande. Man skulle förena EU:s ekonomi med

miljön, minska utsläppen och samtidigt skapa jobb och innovation. Men i verkligheten har denna politik utvecklats till en av de största ekonomiska och industriella riskerna för Europa.

EU har beslutat att förbjuda försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer till 2035. Samtidigt ska bensin- och dieslbilar fasas ut helt till 2042. Det innebär att konventionella fordon i praktiken förbjuds och att hela Europas transportsektor ska elektrifieras, oavsett om infrastrukturen, energiförsörjningen eller industrin klarar av det.

Herr talman! Detta är politik som bygger på önsketänkande snarare än på fakta. För över 20 år sedan bestämde sig Kina för att bli världsledande inom elbilsteknik. De investerade tungt i batteriforskning, subventionerade sina företag och säkrade kontroll över råmaterial som litium, kobolt, nickel, grafit och sällsynta jordartsmetaller.

I dag står Kina för över 80 procent av världens råmaterial till elbilar och för 85 procent av den globala batteriproduktionen. Kinas andel av den globala elbilsförsörjningen förväntas öka till mer än 60 procent i år. I januari stod kinesiska bilmärken för 76 procent av elbilsförsäljningen i världen.

Northvolt, som skulle bli Europas flaggskepp inom batteritillverkning, har nu gått i konkurs. Trots massiva subventioner kunde företaget inte leverera en enda inhemsk battericell. Kina dominerar hela leveranskedjan för elbilar och batterier. Utan tillgång till kinesiska råvaror, maskiner och komponenter är Europas elbilsindustri chanslös.

Eftersom EU samtidigt stryper vår egen bilindustri genom sina klimatlagar innebär det att vi i praktiken öppnar våra marknader för kinesiska elbilar utan att vi har någon inhemsk industri som kan konkurrera. Med andra ord leder elektrifiering till Made in China. Jag kritiserar inte elektrifiering i sig. Jag berättar bara vad det kommer att betyda för Europas och Europas industris framtid.

Herr talman! Detta är inte hållbar politik. Det är självsabotage. Om vi analyserar konsekvenserna av denna politik ser vi att den är förödande. Jobb försvinner i massor. Volkswagen hotar redan nu att stänga fabriker i Tyskland. Dagens industris reportage från Wolfsburg den 9 mars bör betraktas som en väckarklocka för våra politiker. Energiförsörjningen hotas, kostnaderna skjuter i höjden och konkurrenskraften undermineras.

Efter andra världskriget var Europa sönderslaget. Men bilindustrin återhämtade sig snabbt och blev en framgångssaga. Nu är vi på väg att förstöra denna framgång. Vi ser redan tecken på att bilindustrin kollapsar samtidigt som Kina tar över elbilsmarknaden. På bara tre år har Kinas andel av Europas elbilsmarknad ökat från 3 procent till över 20 procent.

Herr talman! Förbudet på EU-nivå mot förbränningsmotorer måste omprövas. Vi måste satsa på tekniker där Europa faktiskt har en konkurrensfördel. Vi måste se till att vår industri överlever och att våra jobb bevaras. Vi måste stoppa den politik som gör oss beroende av Kina och som underminerar vår egen framtid, självständighet och säkerhet.

Herr talman! EU:s nya förslag till förordning om uttjänta fordon, den så kallade ELV-förordningen, är ännu ett angrepp på den svenska bilparken och riskerar att slå hårt mot vårt fordonskulturarv, inklusive veteranbilar och husbilar. Förslaget, som nu behandlas i EU-parlamentet, innebär skärpta krav på återvinning och insamling av gamla fordon utan att ta hän-

syn till entusiasternas engagemang för klassiska bilar och historiska fordon i Sverige.

Inför förra EU-parlamentsvalet lovade flera svenska partier att stå upp för bilentusiasterna. Trots detta är det nu tyst från många av dem, och de verkar inte agera i enlighet med sina vallöften.

Sverigedemokraterna har däremot en tydlig och konsekvent linje i frågan, både på nationell nivå och på EU-nivå. EU ska inte ha rätt att inskränka våra möjligheter att äga, bevara och använda veteranbilar. För att minimera skadorna har vi lagt fram en rad ändringsförslag på EU-nivå. Vi driver också ett skarpt motförslag om att helt stoppa förordningen i dess nuvarande form. EU ska inte detaljstyra våra fritidsintressen och vårt kulturarv.

(Applåder)

I detta anförande instämde Sara-Lena Bjälkö och Thomas Morell (båda SD).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 9 april.)

§ 19 Bordläggning

Följande dokument anmälades och bordlades:

EU-dokument

COM(2025) 81 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiven 2006/43/EG, 2013/34/EU, (EU) 2022/2464 och (EU) 2024/1760 vad gäller vissa krav avseende företagens hållbarhetsrapportering och tillbörlig aktsamhet för företag i fråga om hållbarhet

§ 20 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 1 april

2024/25:574 Nedläggningen av servicekontoret i Enköping

av *Sanne Lennström* (S)

till statsrådet Erik Slottnér (KD)

2024/25:575 Bristen på replokaler

av *Mats Berglund* (MP)

till utbildningsminister Johan Pehrson (L)

2024/25:576 Den humanitära situationen i Kongo och Sveriges syn på handeln med Rwanda

av *Lorena Delgado Varas* (V)

till statsrådet Benjamin Dousa (M)

Prot. 2024/25:94
2 april

*Vägtrafik- och
fordonsfrågor*

§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 1 april

2024/25:971 Regeringens hantering av Sanningskommissionen för det samiska folket

av *Mats Berglund* (MP)

till kulturminister Parisa Liljestrand (M)

2024/25:972 Tidsplanen för den nya elbilsbonusen

av *Rickard Nordin* (C)

till statsrådet Romina Pourmokhtari (L)

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 17.27.

Sammanträdet leddes

av talmannen från dess början till och med § 11 anf. 21 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med § 12 anf. 53 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med § 14 anf. 87 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med § 18 anf. 111 (delvis) och

av talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

LENA LINDBÄCK

/Olof Pilo

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Anmälan om förändringar i regeringens sammansättning	1
§ 3 Avsägelser	1
§ 4 Anmälan om kompletteringsval.....	2
§ 5 Anmälan om subsidiaritetsprövning	2
§ 6 Anmälan om faktapromemoria	2
§ 7 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 8 Avveckling av statliga kasinon.....	3
Kulturutskottets betänkande 2024/25:KrU9	3
(Beslut fattades under § 17.).....	3
§ 9 Riksrevisionens rapport om socialförsäkringen vid	
utländska inkomster	3
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2024/25:SfU16	3
(Beslut fattades under § 17.).....	3
§ 10 Samhällets krisberedskap	3
Försvarsutskottets betänkande 2024/25:FöU4.....	3
Anf. 1 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	3
Anf. 2 LENA JOHANSSON (S)	5
Anf. 3 MIKAEL OSCARSSON (KD).....	7
Anf. 4 BJÖRN SÖDER (SD)	8
Anf. 5 GULAN AVCI (L)	10
Anf. 6 HANNA GUNNARSSON (V).....	12
Anf. 7 MIKAEL LARSSON (C).....	14
Anf. 8 EMMA BERGINGER (MP)	16
Anf. 9 ALEXANDRA ANSTRELL (M) replik	18
Anf. 10 EMMA BERGINGER (MP) replik	18
Anf. 11 ALEXANDRA ANSTRELL (M) replik	19
Anf. 12 EMMA BERGINGER (MP) replik	19
Anf. 13 GÖRAN HARGESTAM (SD)	20
(Beslut fattades under § 17.).....	22
§ 11 Planering och byggande	23
Civilutskottets betänkande 2024/25:CU14	23
Anf. 14 LARS BECKMAN (M).....	23
Anf. 15 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V).....	24
Anf. 16 LARS BECKMAN (M) replik	28
Anf. 17 TALMANNEN.....	29
Anf. 18 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik	29
Anf. 19 LARS BECKMAN (M) replik	29
Anf. 20 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik	30
Anf. 21 LARRY SÖDER (KD)	30
Anf. 22 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik	32
Anf. 23 LARRY SÖDER (KD) replik.....	32
Anf. 24 MALCOLM MOMODOU JALLOW (V) replik	33
Anf. 25 LARRY SÖDER (KD) replik.....	33
Anf. 26 FÖRSTE VICE TALMANNEN.....	34
Anf. 27 ALIREZA AKHONDI (C) replik.....	34
Anf. 28 LARRY SÖDER (KD) replik.....	34

Anf. 29	ALIREZA AKHONDI (C) replik	35
Anf. 30	LARRY SÖDER (KD) replik	35
Anf. 31	LEIF NYSMED (S)	36
Anf. 32	LARRY SÖDER (KD) replik	38
Anf. 33	LEIF NYSMED (S) replik	39
Anf. 34	LARRY SÖDER (KD) replik	39
Anf. 35	LEIF NYSMED (S) replik	40
Anf. 36	PATRIK KARLSON (L)	40
Anf. 37	ROGER HEDLUND (SD)	42
Anf. 38	ALIREZA AKHONDI (C).....	44
Anf. 39	LARRY SÖDER (KD) replik	46
Anf. 40	ALIREZA AKHONDI (C) replik	46
Anf. 41	LARRY SÖDER (KD) replik	47
Anf. 42	ALIREZA AKHONDI (C) replik	47
Anf. 43	MÄRTA STENEVI (MP)	48
	(Beslut fattades under § 17.)	49
§ 12	Skatteförfarande, folkbokföring och tull.....	50
	Skatteutskottets betänkande 2024/25:SkU12	50
Anf. 44	BORIANA ÅBERG (M).....	50
Anf. 45	BLÅVITT ELOFSSON (S).....	52
Anf. 46	BORIANA ÅBERG (M) replik	54
Anf. 47	BLÅVITT ELOFSSON (S) replik	54
Anf. 48	BORIANA ÅBERG (M) replik	54
Anf. 49	BLÅVITT ELOFSSON (S) replik	54
Anf. 50	CECILIA ENGSTRÖM (KD).....	54
Anf. 51	ERIC WESTROTH (SD)	56
Anf. 52	CICZIE WEIDBY (V)	58
Anf. 53	BORIANA ÅBERG (M) replik	60
Anf. 54	CICZIE WEIDBY (V) replik	60
Anf. 55	BORIANA ÅBERG (M) replik	61
Anf. 56	CICZIE WEIDBY (V) replik	61
Anf. 57	ANDERS ÅDAHL (C)	61
Anf. 58	ANNIKA HIRVONEN (MP).....	64
	(Beslut fattades under § 17.)	66
§ 13	Godkännanden och medgivanden inom punktskatteområdet vid konkurs	66
	Skatteutskottets betänkande 2024/25:SkU16	66
	(Beslut fattades under § 17.)	66
§ 14	Yrkestrafik och taxi.....	66
	Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU9	66
Anf. 59	OSKAR SVÄRD (M)	66
Anf. 60	ULRIKA HEIE (C) replik.....	68
Anf. 61	OSKAR SVÄRD (M) replik	68
Anf. 62	ULRIKA HEIE (C) replik.....	68
Anf. 63	OSKAR SVÄRD (M) replik	69
Anf. 64	ULRIKA HEIE (C)	69
Anf. 65	MAGNUS JACOBSSON (KD)	70
Anf. 66	KADIR KASIRGA (S) replik	72
Anf. 67	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	72
Anf. 68	KADIR KASIRGA (S) replik	73

Anf. 69	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	73	Prot. 2024/25:94
Anf. 70	ULRIKA HEIE (C) replik	74	2 april
Anf. 71	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	74	
Anf. 72	ULRIKA HEIE (C) replik	75	
Anf. 73	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	75	
Anf. 74	KADIR KASIRGA (S).....	75	
Anf. 75	THOMAS MORELL (SD) replik.....	77	
Anf. 76	KADIR KASIRGA (S) replik	77	
Anf. 77	THOMAS MORELL (SD) replik.....	77	
Anf. 78	KADIR KASIRGA (S) replik	78	
Anf. 79	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	78	
Anf. 80	KADIR KASIRGA (S) replik	78	
Anf. 81	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	79	
Anf. 82	KADIR KASIRGA (S) replik	79	
Anf. 83	HELENA GELLERMAN (L)	80	
Anf. 84	ULRIKA HEIE (C) replik	82	
Anf. 85	HELENA GELLERMAN (L) replik	82	
Anf. 86	ULRIKA HEIE (C) replik	83	
Anf. 87	HELENA GELLERMAN (L) replik	83	
Anf. 88	THOMAS MORELL (SD).....	84	
Anf. 89	KADIR KASIRGA (S) replik	85	
Anf. 90	THOMAS MORELL (SD) replik.....	86	
Anf. 91	KADIR KASIRGA (S) replik	86	
Anf. 92	THOMAS MORELL (SD) replik.....	87	
Anf. 93	MALIN ÖSTH (V).....	87	
	(Beslut fattades under § 17.).....	89	
§ 15	Vägtrafik- och fordonsfrågor.....	89	
	Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU11	89	
Anf. 94	OSKAR SVÄRD (M).....	89	
Anf. 95	ULRIKA HEIE (C) replik	91	
Anf. 96	OSKAR SVÄRD (M) replik	91	
Anf. 97	ULRIKA HEIE (C) replik	92	
Anf. 98	OSKAR SVÄRD (M) replik	92	
Anf. 99	ULRIKA HEIE (C)	93	
Anf. 100	MAGNUS JACOBSSON (KD)	94	
Anf. 101	CARINA ÖDEBRINK (S) replik.....	96	
Anf. 102	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	96	
Anf. 103	CARINA ÖDEBRINK (S) replik.....	97	
Anf. 104	MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	97	
Anf. 105	CARINA ÖDEBRINK (S)	98	
	(forts. § 18).....	99	
	Ajournering.....	99	
	Återupptaget sammanträde.....	100	
§ 16	Beslut om ärenden som slutdebatterats den 27 mars	100	
	MJU10 Bättre förutsättningar inom djurens hälso- och sjukvård samt djurskydd.....	100	
	MJU13 Förbud mot bottentrålning i marina skyddade områden	102	
§ 17	Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	103	

KrU9 Avveckling av statliga kasinon	103
SfU16 Riksrevisionens rapport om socialförsäkringen vid utländska inkomster	103
FöU4 Samhällets krisberedskap	103
CU14 Planering och byggande.....	105
SkU12 Skatteförfarande, folkbokföring och tull	106
SkU16 Godkännanden och medgivanden inom punktskatteområdet vid konkurs	107
TU9 Yrkestrafik och taxi.....	108
§ 18 (forts. från § 15) Vägrafik- och forðonsfrågor (forts. TU11)	109
Anf. 106 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	109
Anf. 107 CARINA ÖDEBRINK (S) replik.....	110
Anf. 108 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	110
Anf. 109 CARINA ÖDEBRINK (S) replik.....	110
Anf. 110 HELENA GELLERMAN (L)	111
Anf. 111 PATRIK JÖNSSON (SD)	113
Anf. 112 MALIN ÖSTH (V).....	116
Anf. 113 LINUS LAKSO (MP)	117
Anf. 114 RASHID FARIVAR (SD).....	119
(Beslut skulle fattas den 9 april.).....	121
§ 19 Bordläggning	121
§ 20 Anmälan om interpellationer	121
§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar	122
§ 22 Kammaren åtskildes kl. 17.27.	122