

Tisdagen den 28 maj

Kl. 12.00–15.51
18.00–20.30

§ 1 Prövning av yrkande om misstroendeförklaring mot statsrådet Annika Strandhäll

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
statsrådet Annika
Strandhäll*

Anf. 1 TALMANNEN:

Under kammarens sammanträde den 16 maj väckte Ulf Kristersson, Moderaterna, ett yrkande om misstroendeförklaring mot statsrådet Annika Strandhäll. Yrkandet biträdades av minst 35 ledamöter, och det bordlades därför en första gång. Yrkandet bordlades ytterligare en gång den 27 maj. Yrkandet ska nu tas upp till avgörande.

Ordet har begärts av Annelie Karlsson, Anders W Jonsson, Henrik Vinge, Ulf Kristersson, Ebba Busch Thor, Janine Alm Ericson, Mia Sydow Mölleby och Christer Nylander.

Anf. 2 ANNELIE KARLSSON (S):

Herr talman! Moderaterna vill avsätta socialförsäkringsminister Annika Strandhäll genom en misstroendeomröstning i riksdagen. Bakgrunden är, enligt Moderaterna, Strandhälls agerande i samband med att Försäkringskassans förra generaldirektör Ann-Marie Begler fick lämna sin post.

Parallellt med detta pågår det en granskning av Annika Strandhäll i konstitutionsutskottet. KU ska vara klart med sitt betänkande under nästa vecka, och det är mycket anmärkningsvärt att Moderaterna inte kan invänta KU:s granskning. I stället ska riksdagen tvingas ta ställning till Annika Strandhälls framtid som statsråd innan KU har hunnit ge sin syn på hur det gick till när regeringen skilde Ann-Marie Begler från tjänsten på Försäkringskassan.

Konstitutionsutskottet byggde under förra mandatperioden upp ett arbetssätt med eniga granskningsbetänkanden, något som uppskattats i alla politiska läger och som gjort att anseendet för riksdagens granskning av regeringen har vuxit. Nu väljer Moderaterna att kringgå KU. Det är mycket olyckligt, herr talman. Att inte invänta en seriös behandling av konstitutionsutskottet, som är riksdagens kraftfullaste verktyg, måste betraktas som oseriöst.

Vad gäller tajmningen ser det onekligen ut som att Moderaterna gjort sitt utspel av valtaktiska skäl. Om det nu inte gick att invänta KU:s granskning skulle Moderaterna av politiska skäl rimligen ha gjort detta före regeringsbildningen i januari.

Sveriges statskick bygger på att riksdagen är folkets främsta företrädare. Regeringen styr riket, och myndigheter lyder under regeringen. Regeringen tillsätter myndighetschefer och har, inom ramen för de regler som finns, långtgående möjligheter att skilja myndighetschefer från deras befattningar när det krävs för verksamhetens bästa.

Det vore olyckligt om riksdagen nu agerar på ett sådant sätt att det framstår som att regeringens rätt och skyldighet att se till att myndigheterna har fungerande chefer undergrävs.

Vi socialdemokrater beklagar också att andra partier hänger på Moderaternas utspel och därmed riskerar att undergräva KU:s granskning.

Socialdemokraterna kommer utifrån den bakgrund som jag har redovisat att rösta nej i dagens misstroendeomröstning.

(Applåder)

Anf. 3 ANDERS W JONSSON (C):

Herr talman! En misstroendeförklaring är riksdagens skarpaste verktyg och ska användas med försiktighet. Historiskt har misstroendeomröstningar därför varit sällsynta i svensk politik. Mellan 1980 och 2002 genomfördes endast fem voteringar, och inget statsråd har fallit i en misstroendeomröstning. Den historiska erfarenheten visar att man ska använda misstroendeförklaring med sparsamhet och efter noga övervägande.

Sedan 2015 har takten accelererat, och fyra misstroendevoteringar har genomförts. Utöver de fyra omröstningarna har två statsråd varit tvungna att avgå i samband med att tillräckligt många partier sagt sig vara villiga att rösta för ett misstroende i riksdagen. En misstroendeförklaring är en konstitutionell spärr och ska, som vi ser det, inte vara ett redskap för allmän opinionsbildning och missnöje med sittande regering.

Den misstroendeförklaring som vi har att ta ställning till här i dag handlar om huruvida riksdagen har förtroende för statsrådet Annika Strandhäll eller ej. Under ett års tid har konstitutionsutskottet haft sin granskning, och den väntas vara klar inom kort. Det kommer sannolikt att finnas skäl till kritik mot statsrådet i fråga om hanteringen när regeringen förflyttade den aktuella myndighetschefen. Men den springande frågan för Centerpartiet är om den kritiken är tillräckligt graverande för att statsrådet ska tvingas lämna regeringen.

Grundfrågan, herr talman, handlar om när riksdagen anser att en regering har rätt att flytta på en myndighetschef. Regeringen disponerar utnämningmakten och förflyttningsinstrumentet i fråga om myndighetschefer, men den makten måste hanteras med varsamhet och med omdöme, inte minst för att upprätthålla en respekt för tjänstemannaämbetet och för dugliga ämbetsmäns kompetens och integritet.

Men en myndighet ska också genomföra en regerings gemensamt beslutade politiska inriktning, och om en regering anser att chefskapet inte utövas på ett tillräckligt bra sätt kan en regering se det som nödvändigt med hänsyn till myndighetens bästa att flytta på en myndighetschef.

Det är den makten som Annika Strandhäll och regeringen har använt sig av. Hon gjorde det på ett sätt som väcker många olika frågor och som sannolikt kommer att ge anledning till kritik. Det är också någonting som konstitutionsutskottet nu granskar och inom kort kommer att presentera sina slutsatser kring.

Från Centerpartiets sida tycker vi att beslutet var dåligt i sak. Vi anser att Ann-Marie Begler är en kompetent myndighetschef och hade gärna sett henne få fortsatt förtroende som generaldirektör för Försäkringskassan. Vi tycker att hanteringen, inklusive dokumentation av förflyttningen, är bristfällig och förtjänar kritik. Men det är faktiskt, herr talman, inte någon av de sakerna som vi i dag har att ta ställning till. Den avgörande frågan är om detta är tillräckligt allvarligt för att riksdagens förtroende ska vara förbrukat och statsrådet därmed ska lämna regeringen. Vilken nivå ska riksdagen lägga ribban på för när en regering får flytta på en myndighetschef? Vilken syn har riksdagen på regeringens möjligheter att tillsätta och avsätta myndighetschefer?

Centerpartiet har kommit fram till att även om statsrådet Strandhäll förtjänar kritik och beslutet i sak var dåligt är det viktigt att vi inte sätter en standard där en regering framgent kommer att få det svårt att flytta myndighetschefer. Vi vill inte bakbinda framtida regeringar utan vill att en regering även fortsatt ska ha möjlighet att avgöra om man har förtroende för sina myndighetschefer eller inte.

Centerpartiet är inget regeringsparti. Vi kommer därför, i likhet med hur vi gjorde i misstroendeomröstningen om Magdalena Andersson 2015 och om Peter Hultqvist 2017, att lägga ned våra röster, det vill säga trycka gult, i dagens votering.
(Applåder)

Anf. 4 HENRIK VINGE (SD):

Herr talman! Vanliga, hederliga människor som går till sina arbeten, betalar skatt och gör rätt för sig gör det ofta i tron att det finns ett skyddsnet som kan hjälpa dem om det skulle hända dem någonting, till exempel sjukdom eller olycksfall. De tänker att det finns ett socialförsäkringssystem som kan ge dem en dräglig ekonomisk tillvaro även efter att olyckan slagit till.

Under den förra mandatperioden ville den socialdemokratiska regeringen spara in på det här. Flyktingkris och andra saker kostade mycket pengar, och socialförsäkringsminister Annika Strandhäll gav Försäkringskassans generaldirektör i uppdrag att dra åt svångremmen. Färre skulle beviljas sjukpenning, och fler skulle utförsäkras.

Generaldirektören gjorde som hon blev tillsagd, så när människor kom och ville utnyttja det välfärdssystem som de själva har betalat för fick de beskedet att det inte fanns några pengar. Många blev förstås väldigt besvikna. Många blev så besvikna att det socialdemokratiska partiet riskerade att förlora väljare inför valet 2018. Då fick Annika Strandhäll återigen uppdraget att försöka lösa detta, och det hon då väljer att göra är att sparka generaldirektören för Försäkringskassan.

Syftet med detta var naturligtvis att man ville skylla ifrån sig. Man ville kunna säga: Nu har vi goda socialdemokrater gjort oss av med den här dumma generaldirektören med de hårda nyporna, så nu kan vi försöka ställa saker och ting till rätta och återupprätta tryggheten i systemet.

Herr talman! Alla vet att politik är en speciell bransch med en hel del tjuv- och rackarspel. Men den här sortens cyniska maktspel hör inte till vanligheterna ens här. Jag vet att jag talar för många när jag säger att vi är så oerhört besvikna på vad socialdemokratin har blivit. Vi är så oerhört besvikna över hur den gamla stolta socialdemokratin som var med och

Prot. 2018/19:96
28 maj

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
statsrådet Annika
Strandhäll*

byggde upp de här trygghetssystemen nu river ned dem och inte ens kan stå för att man gör det utan försöker lägga över skulden på en tjänsteman som bara har gjort det hon blivit tillsagd att göra.

Herr talman! I går sa Stefan Löfven att om Annika Strandhäll tvingas avgå i dag kommer hatsvansen att dansa och dricka champagne. Jag undrar vilka statsministern egentligen menar när han talar om hatsvans. Jag undrar om han syftar på alla dessa människor som socialdemokratin har utförsäkrat och nekat sjukpenning och som är arga och naturligtvis besvikna över att det trygghetssystem som de själva har betalat för inte fanns där när de så väl behövde det.

Är det alla dessa människor som kräver upprättelse som statsministern beskriver som en hatsvans? Om det är det kan jag säga en enda sak som är säker, och det är att oavsett hur omröstningen i dag slutar kommer dessa människor inte att skåla i champagne. Den som tror att så är fallet känner uppenbarligen inte till någonting om hur utförsäkrade har det i sin vardag.

Herr talman! Det svenska socialförsäkringssystemet har betalats av det svenska folket, och det ska komma det svenska folket till del. Försäkringskassans uppgift är att se till att det blir så. Det här får aldrig reduceras till brickor i ett socialdemokratiskt maktspel.

Sverigedemokraternas förtroende för socialförsäkringsminister Annika Strandhäll är sedan länge förbrukat, och vi kommer att rösta ja i frågan om misstroende i dag.

(Applåder)

Anf. 5 ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Moderaterna har i enlighet med 13 kap. 4 § regeringsformen yrkat på misstroendeförklaring mot statsrådet Annika Strandhäll.

Den 27 april förra året avsattes och förflyttades plötsligt generaldirektören vid Försäkringskassan, Ann-Marie Begler. Formerna och skälen för detta är högst oklara, men av allt att döma har regeringen flyttat på Ann-Marie Begler av rent politiska skäl.

Detta är vad denna fråga handlar om. Det handlar om ett regeringsparti som inte ville gå in i en valrörelse med en generaldirektör som skötte sitt jobb enligt de instruktioner som regeringen gett henne. Det handlar om en regering och ett statsråd som inte ville stå upp för myndighetens rätt och skyldighet att fatta oberoende beslut även när de politiska vindarna mot den socialdemokratiska regeringen blåste snålt. Det handlar om ett statsråd som trots upprepade krav på klarlägganden inte har kunnat eller velat förklara sitt agerande.

En regering kan naturligtvis tillsätta och avsätta generaldirektörer. Det måste dock ske enligt de lagar och konstitutionella principer som är grundvalen för vår förvaltning. Därför går det att förflytta en generaldirektör till en ny tjänst om det sker i samförstånd.

Lika naturligt kan en myndighetschef vid allvarlig misskötsel avsättas under pågående förordnande. Men om det sker mot generaldirektörens vilja aktualiseras lika självklart lagen om offentlig anställning, och där framgår att ett omedelbart skiljande från uppdraget kräver synnerliga skäl.

I Ann-Marie Beglers fall skedde förflyttningen i strid med hennes vilja, och den verkställdes omedelbart. Att det förhåller sig just så måste nu anses vara helt klarlagt. Begler efterfrågade de synnerliga skälen för regeringens beslut. Departementet lovade att återkomma men gjorde det aldrig. För att klargöra bristen på samsyn och göra den kristallklar sökte därför Begler själv återigen jobbet som generaldirektör vid Försäkringskassan.

Att generaldirektören har avsatts råder det alltså ingen som helst tvekan om. Det gör det däremot om skälen.

Allt det här kände Annika Strandhäll till när hon kallades till riksdagens konstitutionsutskott för att svara på utskottets frågor. Ändå hävdade statsrådet inför KU och inför svenska folket att det hade funnits samsyn om förflyttningen.

Herr talman! Socialförsäkringsminister Annika Strandhäll har dessutom gjort gällande att entledigandet grundade sig på bristande förmåga till samverkan. Ingenting tyder på att detta skulle vara korrekt. Varken socialförsäkringsministern eller hennes departement tog upp den påstått allvarligt bristande förmågan till samverkan med Försäkringskassans styrelseordförande. Inte heller seniora chefer i Försäkringskassan med god insyn i dialogen mellan departement och myndighet känner till någon sådan allvarlig kritik mot förmågan att leda myndigheten som skulle motivera att generaldirektören tvingades bort. Mycket talar tvärtom för att det här är rena efterhandskonstruktioner gällande någonting som i verkligheten var en politiskt motiverad avsättning.

Vad som gör det helt osannolikt att regeringen skulle vara gravt missnöjd med sin egen generaldirektör är dessutom att Annika Strandhäll i samband med avsättningen erbjöd Ann-Marie Begler att i stället bli generaldirektör för Pensionsmyndigheten. Min egen erfarenhet är inte att omdömesgilla statsråd erbjuder en generaldirektör som gravt har misskött sitt arbete på en myndighet att i stället bli chef för en annan stor myndighet som ansvarar för det svenska pensionssystemets mer än 1 000 miljarder kronor.

Utöver alla dessa graverande omständigheter vittnar den tillförordnade generaldirektören för Försäkringskassan om att socialförsäkringsministerns departement ska ha hotat med ”allvarliga konsekvenser”, detta sedan Försäkringskassan lämnat ut allmänna handlingar om dialogen mellan departementet och myndigheten till medier.

Därutöver har den tidigare generaldirektören, den tidigare rättschefen och den tidigare internrevisorn vid Försäkringskassan med betydande precision i brev till konstitutionsutskottet förklarat varför Annika Strandhälls svar i KU:s utfrågningar inte är trovärdiga.

Herr talman! Annika Strandhäll avsatte några månader före valet en generaldirektör mot hennes vilja och förflyttade henne med omedelbar verkan i strid med arbetsrätten. Hon har dessutom försökt att föra riksdagens konstitutionsutskott bakom ljuset om de verkliga skälen till detta, och hennes departement anklagas för att ha försökt tysta en av landets största och samhällskritiska myndigheter. Socialförsäkringsministern har missbrukat sin ställning som statsråd, och hennes agerande är ett hot mot statsförvaltningens integritet och oväld. Hon har passerat gränsen för vad Moderaterna kan tolerera.

Det är anmärkningsvärt att Annika Strandhälls chef har låtit denna misskötsel pågå så länge. Nu försöker landets statsminister reducera riksdagens beslut om förtroendet för Strandhäll till en fråga om hatsansvar i sociala medier. Det är ett ovärdigt spel ägnat att ta bort fokus från den viktiga principiella frågan om statsförvaltningens integritet och oväld.

Om riksdagen, herr talman, i dag skulle uttrycka sitt förtroende för Annika Strandhäll, skickas ett budskap ut till Sveriges myndigheter att man gör klokt i att i fortsättningen ta partipolitisk hänsyn om man vill behålla sitt jobb. Det är precis sådant som nu sker i andra EU-länder som Sverige noga brukar kritisera.

Vårt förtroende är alltså förbrukat. Riksdagen bör förklara att socialförsäkringsministern inte längre åtnjuter riksdagens förtroende.
(Applåder)

Anf. 6 EBBA BUSCH THOR (KD):

Herr talman! Den fråga vi nu tar ställning till handlar om några synnerligen grundläggande frågor. Hur sköter regeringen statens förvaltning? Har legitima politiska hänsyn underställts partipolitiska behov under ett valår? Kan riksdagen räkna med att regeringen arbetar med transparens och den respekt för Sveriges lagstiftande församling som vi alla har rätt att kräva?

Våren valåret 2018 var Socialdemokraterna pressade. I flera mätningar landade partiet 3, 4 och i vissa fall 5 procentenheter under det egna målet om 30 procent. Regeringen hade gett Försäkringskassan tydliga direktiv att få ned sjuktalen, och Försäkringskassan hade under den omvitnat skickliga generaldirektören Ann-Marie Begler levererat enligt order.

Men människor hade hamnat i kläm. Kritiska röster, inklusive från oss kristdemokrater, pekade på hur Försäkringskassan tillämpade sjukförsäkringen och assistansersättningen, hur de allra mest nödställda hamnade i kläm, hur barn i behov av assistans inte fick den hjälp de behövde. Den kritiken kvarstår.

Men – och detta är viktigt – Försäkringskassan är en myndighet. Den lyder regeringens order. När regeringen genom det ansvariga statsrådet Annika Strandhäll ger ett uppdrag till Försäkringskassan är ansvaret regeringens. Statsrådet Annika Strandhäll tog inte det ansvaret. Hon avskedade via omplacering Försäkringskassans generaldirektör Ann-Marie Begler. Frågan hamnade omsider i konstitutionsutskottet. Statsrådet Annika Strandhäll påstod nämligen att omplaceringen skedde i samsyn med Ann-Marie Begler. Begler delade inte den bilden – försiktigt uttryckt. Och detta hade KU att granska.

Efter Strandhälls vittnesmål får hon mothugg av den tidigare generaldirektören, den tidigare rättschefen och den tidigare internrevisorn på Försäkringskassan. Deras uttalanden visar att statsrådet Strandhälls version inte går ihop.

Herr talman! Här har två skilda fel begåtts: först statsrådet Annika Strandhälls vårdslösa hantering av statsförvaltningen, som underordnades det socialdemokratiska partiets behov under ett valår, därefter statsrådet Annika Strandhälls vilseledande i konstitutionsutskottet.

Kristdemokraterna anser att båda dessa övertramp från statsrådet Strandhälls sida motiverar en misstroendeförklaring. Tillsammans är de oförsvarliga. Kristdemokraternas uppfattning är att statsrådet Strandhäll

ska förklaras sakna riksdagens förtroende. Så kommer vi också att rösta i dag.

(Applåder)

Anf. 7 JANINE ALM ERICSON (MP):

Herr talman! Det finns mycket att säga i frågan, och mycket är redan sagt, men jag tänker hålla mig kort.

Vår demokrati bygger på att de myndigheter vi har i Sverige lyder under regeringen. Där ingår en möjlighet att tillsätta och avsätta myndighetschefer när det så behövs. Det är en viktig ordning att demokratin är överordnad förvaltningen. Om felaktigheter misstänks ha begåtts finns ett bra verktyg för att granska om så har skett. Det är i riksdagens konstitutionsutskott. Det är en funktion i vårt svenska statsskick som Miljöpartiet värnar.

Vi kommer därför inte att ställa upp på Moderaternas oseriösa spel. Oavsett bakgrund är det orimligt och desperat att använda verktyget om misstroendeförklaring på det sättet utan att riksdagsledamöterna har haft möjlighet att ta ställning till konstitutionsutskottets granskning. Vi kommer därför att rösta nej i dagens misstroendeomröstning.

(Applåder)

Anf. 8 MIA SYDOW MÖLLEBY (V):

Herr talman! Jag kommer också att hålla mig kort. Vi ska alltså ta ställning till misstroendeförslaget som har väckts från Moderaterna mot socialförsäkringsminister Annika Strandhäll.

Det är intressant att höra hur Moderaterna och Kristdemokraterna i debatten plötsligt pratar sig varma för arbetsrätten och anställningstryggheten, i alla fall när det gäller generaldirektörer. De har inte längre förtroende för socialförsäkringsministern eftersom regeringen har valt att skilja generaldirektören för Försäkringskassan från hennes uppdrag där och i stället anställa henne i Regeringskansliet. Det är ändå en ganska trygg avveckling, kan man tycka.

Vänsterpartiet värnar om tryggheten för alla, inte bara för generaldirektörer. Vi menar att det som har hänt med Försäkringskassan är en skandal. Det är en skandal hur människor behandlas i sjukförsäkringen, att sjuka inte får ersättning, tvingas gå från hus och hem, eller leva på nära och kära, när sjukförsäkringen inte längre fungerar. Men det beror på den politik som både regeringen och de partier som i dag pratar sig varma för tryggheten står bakom. Helt oavsett ministrarnas namn pågår en hetsjakt mot sjuka.

Om sjukförsäkringen ska bli trygg krävs en helt annan politik, och den kommer absolut inte att förändras på något sätt av att en minister byts ut. Vänsterpartiet kommer därför att avstå i dagens omröstning.

(Applåder)

Anf. 9 CHRISTER NYLANDER (L):

Herr talman! Misstroendeinstrumentet är i Sveriges grundlag ett av de viktigaste uttrycken för den parlamentariska demokratin. Regeringen är ansvarig inför riksdagen.

Liberalerna kommer att rösta för en misstroendeförklaring mot statsrådet Annika Strandhäll. Vi gör detta därför att Annika Strandhäll i sin roll

Prot. 2018/19:96

28 maj

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
statsrådet Annika
Strandhäll*

Prot. 2018/19:96
28 maj

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
statsrådet Annika
Strandhäll*

som statsråd agerat oförsvarligt i samband med att regeringen förflyttade Försäkringskassans tidigare generaldirektör trots att hennes förordnande inte hade gått ut. På de kritiska frågor som följt på detta har statsrådet gett motstridiga svar. Hennes uppgifter motsägs också av nyckelpersoner som ingått i denna process och har stor insyn i detta.

Det finns mycket goda skäl att anta att avsättandet i själva verket gjordes på politiska grunder. Valrörelsen 2018 närmade sig, och den rödgröna regeringen fann att de politiska konsekvenserna av de uppdrag som Försäkringskassan hade fått blev alltmer besvärande. Liberalerna kritiserade detta. Vi gjorde det på goda grunder. Men det var regeringens politik och regeringens ansvar.

Herr talman! Detta är inte ett enskilt personärende. Det är en viktig principfråga. Den svenska förvaltningsmodellen bygger på oberoende myndigheter som styrs genom budgetbeslut som styrs genom regleringsbrev som styrs genom uppdrag. Den som sätts att leda en myndighet måste kunna göra det med integritet inom ramen för de uppdrag som ges.

Om det växer fram en ordning där generaldirektörer behöver känna oro för att när som helst bli förflyttade på grund av partipolitisk taktik och partipolitiska överväganden kommer detta att skada den svenska förvaltningsmodellen. Förlorare blir då alla de människor som är beroende av myndigheternas verksamhet på ett eller annat sätt, oavsett om de är anställda eller medborgare. Förlorare blir också tilliten till myndigheter. Förtroendet för statsmakten skadas. Förtroendet för statsapparaten skadas. Det är på lång sikt allvarligt.

Liberalerna har genom januariavtalet ett samarbete med regeringen. Vi ska gemensamt utarbeta budgetpropositioner. Vi kommer att genomföra en bred reformagenda på 73 punkter med många bra liberala förslag. Jag ser fram mot det. Men vi har inte ingått ett avtal om Stefan Löfvens ministerlista. Stefan Löfven är inte skyldig att underställa oss sin ministerlista för godkännande. Vi har inte heller förbundit oss att ge ovillkorligt förtroende åt vart och ett av hans statsråd. Som oberoende riksdagsparti förbehåller sig Liberalerna rätten att självständigt pröva förtroendet för de statsråd som Stefan Löfven väljer att utse till regeringen.

Annika Strandhälls agerande är också föremål för granskning av riksdagens konstitutionsutskott. Det var jag, som Liberalernas gruppledare, som lämnade in anmälan till konstitutionsutskottet. KU kommer snart att redovisa slutsatserna av sin granskning. Det är en mycket viktig granskning. Men KU:s roll måste hållas isär från det som vi diskuterar i dag. KU ska pröva statsrådets agerande utifrån ett strikt konstitutionellt perspektiv. KU har inte rollen att väcka frågan om förtroende eller misstroende. Frågan om förtroende eller misstroende är politisk, och den avgör vi nu i dag. KU kommer att granska detta ur ett konstitutionellt perspektiv.

Herr talman! Från Liberalernas sida har vi mot denna bakgrund kommit fram till slutsatsen att vi saknar förtroende för Annika Strandhäll som statsråd. Vi kommer att rösta så i dag.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Ärendet om misstroendeförklaring mot statsrådet Annika Strandhäll (S) skulle nu tas upp till avgörande.

För bifall till yrkandet om misstroendeförklaring krävdes enligt 13 kap. 4 § regeringsformen att mer än hälften av riksdagens ledamöter röstade ja. Beslutet skulle enligt riksdagsordningen fattas genom omröstning med omedelbar rösträkning.

Votering:

172 för bifall

113 för avslag

59 avstod

5 frånvarande

Talmannen konstaterade att mindre än hälften av riksdagens ledamöter hade röstat ja, och kammaren hade således avslagit yrkandet om misstroendeförklaring mot statsrådet Annika Strandhäll.

Partivis fördelning av rösterna:

För bifall: 70 M, 61 SD, 22 KD, 19 L

För avslag: 98 S, 15 MP

Avstod: 31 C, 28 V

Frånvarande: 2 S, 1 SD, 1 MP, 1 -

Prot. 2018/19:96

28 maj

*Prövning av yrkande
om misstroende-
förklaring mot
statsrådet Annika
Strandhäll*

§ 2 Fråga om hänvisning av motion till utskott

*Fråga om hänvisning
av motion till utskott*

Motion

2018/19:3105 av Mattias Karlsson i Norrhult m.fl. (SD) Ökad risk för effektbrist och minskad leveranssäkerhet då kärnkraft läggs ned föredrogs.

Anf. 10 TALMANNEN:

Mattias Karlsson i Norrhult med flera från Sverigedemokraterna har lämnat in en motion med återopande av 9 kap. 15 § riksdagsordningen. Enligt denna bestämmelse får motioner med anledning av en händelse av större vikt väckas gemensamt av minst tio ledamöter om händelsen inte kunde förutses eller beaktas under allmänna motionstiden eller någon annan motionstid i 9 kap. riksdagsordningen.

Motionen handlar om risken för effektbrist och minskad leveranssäkerhet då Ringhals 1 och 2 läggs ned. I motionen föreslås ett tillkännagivande om att regeringen ska genomföra en oberoende utredning kring de samhällsekonomiska konsekvenserna av nedläggningen av Ringhals 1 och 2 och möjligheterna att livstidsförlänga driften av reaktorerna.

Motionen bordlades vid gårdagens sammanträde.

Rätten att väcka motioner med anledning av en händelse av större vikt infördes i samband med grundlagsreformen 1974. Det underströks då att den föreslagna bestämmelsen är av undantagskaraktär. Riksdagen har också tillämpat bestämmelsen restriktivt.

Besluten om att stänga Ringhals 1 och 2 fattades redan 2015. Motionsyrkanden som rör detta väcktes under allmänna motionstiden 2018/19. Dessa motionsyrkanden har behandlats av riksdagen under våren. Den 27

Prot. 2018/19:96
28 maj

*Fråga om hänvisning
av motion till utskott*

februari avslogs således yrkanden från allmänna motionstiden om att Vattenfall skulle åläggas dels att värna den svenska elförsörjningen ur ett långsiktigt perspektiv, dels att stoppa avvecklingen av Ringhals 1 och 2 (bet. 2018/19:NU4). Den 9 maj i år biföll riksdagen vidare ett yrkande från allmänna motionstiden om att regeringen ska ta fram leverenssäkerhetsmål som beaktar hela samhällets behov och som utgår från elförsörjningens betydelse för Sveriges konkurrenskraft som industrination (bet. 2018/19:NU12). Härutöver har näringsutskottet den 2 maj i år behandlat och avslagit ett förslag till utskottsinitiativ om att behålla Ringhals 1 och 2 (utskottsmöte 2018/19:33).

Yrkandet i den motion som nu har lämnats in rör därmed en fråga som har kunnat förutses och beaktas under allmänna motionstiden och som nyligen också har behandlats i riksdagen. Det har inte tillkommit någon ny information som skulle kunna anses innebära att en oförutsedd händelse av större vikt därefter har uppkommit.

Min bedömning är därför att motionen inte kan väckas med stöd av 9 kap. 15 § riksdagsordningen. Enligt 11 kap. 7 § riksdagsordningen föreligger därmed hinder mot att hänvisa motionen till utskott.

Jag föreslår därför att kammaren lägger motionen till handlingarna.

Bifalls detta? Svaret är ja.

Motionen lades till handlingarna.

§ 3 Justering av protokoll

Protokollet för den 7 maj justerades.

§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2018/19:216

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:216 Förebyggande åtgärder mot vattenbrist och torka

av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 3 juni.

Stockholm den 10 maj 2019

Justitiedepartementet

Mikael Damberg (S)

Enligt uppdrag

Johan Danelius

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:231 Framtiden för svenskt sportskytte
av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och andra sedan tidigare inbokade arrangemang.

Interpellationen kommer att besvaras den 3 juni.

Stockholm den 21 maj 2019

Justitiedepartementet

Mikael Damberg (S)

Enligt uppdrag

Johan Danelius

Expeditionschef

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition

2018/19:125 till justitieutskottet

Skrivelser

2018/19:120 till finansutskottet

2018/19:122 till kulturutskottet

2018/19:135 till näringsutskottet

Motion

2018/19:3104 till finansutskottet

§ 6 Vissa betaltjänstfrågor

Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU38

Vissa betaltjänstfrågor (prop. 2018/19:72)

föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut fattades under § 15.)

§ 7 Kompletterande bestämmelser till EU:s prospektförordning

Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU40

Kompletterande bestämmelser till EU:s prospektförordning (prop.
2018/19:83)

föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut fattades under § 15.)

§ 8 Personuppgiftsbehandling i viss verksamhet som rör allmän ordning och säkerhet – anpassningar till EU:s dataskyddsreform

Justitieutskottets betänkande 2018/19:JuU26

Personuppgiftsbehandling i viss verksamhet som rör allmän ordning och säkerhet – anpassningar till EU:s dataskyddsreform (prop. 2018/19:65)

föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 15.)

*Reglering av alkoglass
m.fl. produkter*

§ 9 Reglering av alkoglass m.fl. produkter

Socialutskottets betänkande 2018/19:SoU18

Reglering av alkoglass m.fl. produkter (prop. 2018/19:59)

föredrogs.

Anf. 11 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Låt mig inledningsvis yrka bifall till Moderaternas reservation i detta betänkande.

Jag och Moderaterna är bekymrade över att regeringen inte ser och än mindre förmår att kraftfullt agera för att adressera de verkligt stora folkhälsopolitiska utmaningar vi står inför och de ökade hälsoklyftor som nu växer fram. Den svenska befolkningen blir alltmer inaktiv och överviktig. I dag är varannan svensk överviktig eller fet. Och våra barn och unga ägnar omkring 70 procent av sin vakna tid åt att sitta, stå eller röra sig väldigt lite. Blott 10 procent av deras vakna tid ägnas åt fysisk aktivitet på måttlig ansträngningsnivå.

Om vi inte vänder utvecklingen riskerar dagens barn att leva kortare än sina föräldrar. Stillasittande är på riktigt livsfarligt. Jag önskar, fru talman, att vi kunde ägna dessa frågor större uppmärksamhet i den folkhälsopolitiska debatten.

Fru talman! Rent generellt tycker jag att vi ägnar de folkhälsopolitiska frågorna för lite uppmärksamhet. När vi väl diskuterar folkhälsofrågorna tenderar vi att diskutera symbolpolitik och klåfingrig reglering framför de verkligt viktiga och stora frågorna. Symtomatiskt för den rödgröna regeringen är dess oförmåga att prioritera och ta tag i Sveriges verkliga problem och utmaningar, särskilt inom det folkhälsopolitiska området. Man silar mygg och sväljer kameler.

Vi moderater tycker inte att alkoglass ska vara oreglerad, men, fru talman, vi ser samtidigt att isglassfylla ärligt talat inte är ett särskilt utbrett problem. Vad som dock är ett rejält och utbrett problem är att smuggelspriten flödar in över våra gränser och att skrupelfria personer fyller sociala medier och säljer sprit och narkotika till våra barn och unga.

Nu har vi 416 sidors utredning och en proposition på 245 sidor om alkoglass – ett tämligen perifert problem. Samtidigt förvånas socialministern över att det är så enkelt att låna och köpa alkohol på till exempel Instagram.

Vi moderater är till skillnad från regeringen inte yrvakna utan har länge sett problemen. Vi har därför bland annat lagt fram förslag om rejäla resursförstärkningar till tull och polis för att hejda införseln av alkohol och narkotika och för att ge polisen ökade möjligheter att jaga och ta fast langarna.

Totalt uppgår våra satsningar på polisen till nära 1,6 miljarder mer än regeringens och omfattar bland annat en särskild lönesatsning för att öka polisyrkets attraktivitet och helt enkelt ta steg för att komma närmare målet 10 000 fler polisanställda till 2024.

Därtill kommer våra satsningar på tullen. Vi vill att det tillsätts 500 nya tulltjänstemän under mandatperioden och tillför i ett första steg 90 miljoner kronor för att finansiera detta.

Fru talman! Regeringens proposition om alkoglass och liknande produkter är smal och rör just bara dessa produkter. I den följdmotion som vi moderater har lämnat för vi ett mer övergripande resonemang och en mer övergripande diskussion om den svenska alkoholpolitiken. Att ett statligt bolag nu ska få i uppdrag att sälja glass gör att man verkligen kan fundera på om vi inte ska ta ett ordentligt omtag om den svenska alkoholpolitiken. Vi ser i dag att politiken också är inkonsekvent. Varför är det till exempel tillåtet att sälja folköl med en alkoholhalt på upp till 3,5 procent men inte att sälja must eller cider med samma styrka?

Vi tycker att det är tid för en ordentlig, genomgripande översyn av den svenska alkoholmarknaden, inte minst mot bakgrund av att Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi i en färsk rapport har slagit fast att den nuvarande alkoholpolitiken inte fungerar tillfredsställande utan rent av dåligt.

Vi moderater är inte rädda för att ifrågasätta gamla sanningar. För oss är Systembolaget sannerligen inget självändamål. Men i syfte att minska alkoholens skadeverkningar har vi sett detaljhandelsmonopolet på alkohol som motiverat. Låt oss utvärdera om det fortsatt är ett verkningsfullt verktyg.

(Applåder)

Anf. 12 LENA EMILSSON (S):

Fru talman! I dag ska vi behandla socialutskottets betänkande 18 *Reglering av alkoglass m.fl. produkter* – ett smalt litet betänkande, men oerhört viktigt.

De senaste åren har det börjat komma ut en hel del nya produkter på marknaden. Det rör sig om annorlunda produkter som inte är drycker men innehåller alkohol i alla fall. De kan ha en skyhögt alkoholhalt – ända upp till 96 volymprocent. Dessa produkter är framtagna på ett sätt som gör att de inte omfattas av den nuvarande alkohollagstiftningen, och de kan därför säljas på andra ställen än Systembolaget. De hamnar alltså utanför den kontroll vi har för alla andra alkoholprodukter.

Det finns ett stort antal nya produkter, till exempel glass eller frusna drinkar med en alkoholhalt på upp till ca 9 volymprocent. Det är alltså isglass som är starkare än en normal starköl. Det kan vara grädde med tillsatt alkohol, med en alkoholhalt på upp till 14 volymprocent. Det kan vara oliver som innehåller så mycket som 2,5 centiliter sprit. Det kan vara gégodis med en alkoholhalt på ca 6,5 procent; det är också starkare än en

vanlig starköl. Och det kan vara pulver eller tabletter som innehåller ända upp till 96 volymprocent alkohol. Det är alltså livsfarliga produkter.

Som ni förstår måste vi också reglera denna typ av produkter. I det lagförslag vi nu debatterar införs begreppet ”alkoholdrycksliknande preparat” just för att täcka in denna nya marknad. I propositionen lämnas förslag till en definition: ”alkoholhaltiga preparat som ur konsumtionssynpunkt är att jämföras med alkoholdrycker eller annars kan antas användas som berusningsmedel.”

Så långt det är möjligt ska detta regleras på samma sätt som all annan alkohol. Det gäller försäljning, partihandel, marknadsföring, servering och tillsyn men också straffbestämmelser som finns i alkohollagen om olovlig försäljning, olovligt innehav, olovligt anskaffande och olovlig hantering med mera. Det ska vara så lika som möjligt för alla alkoholhaltiga produkter.

Fru talman! Varför görs då denna reglering? Jo, ytterst handlar det om folkhälsa och säkerhet samt om att stärka att alkoholpreparat och alkoholprodukter inte ska komma ut på en oreglerad marknad. Det är en viktig och bra folkhälsopolitik. Det handlar om mer än det som Johan Hultberg betecknade som isglassfylla. Här är monopolet viktigt, för det är både verkningsfullt och bra.

Speciellt viktigt är monopolet när det gäller sådana produkter som tilltalar barn, till exempel gelégodis och vispgrädde. Pulver med 96 procents alkoholhalt kan vara direkt livshotande om det intas i större mängd, och för barn är den större mängd som leder till förgiftning ingen stor mängd. Man kanske inte ens vet om att dessa produkter innehåller alkohol. Man kanske tror att det bara är oliver man äter eller ren saft eller läsk man dricker fast det är pulver iblandat.

Systembolaget ska få förtroendet att sälja dessa alkoholdrycksliknande preparat precis som alkoholdrycker, och det tycker vi är mycket bra. Denna kontroll behövs så att underåriga inte ska komma över dessa produkter. Det är det som är hela poängen. Det behövs också att dessa produkter underkastas precis samma regler som andra alkoholpreparat.

Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag och avslag på reservationen.

(Applåder)

Anf. 13 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Fru talman! Huvudpoängen i mitt anförande var att regeringen silar mygg och sväljer kameler och att man missar de stora folkhälsopolitiska utmaningarna. Det gäller i allmänhet men också om vi inriktar oss på just området alkohol. Medan vi har enormt stora problem med att våra barn och ungdomar genom bara en sökning i telefonen snabbt och lätt kan få tag på alkohol och narkotika lägger regeringen en massa kraft och tid på dagens fråga. Lena Emilsson lyfte i sitt inlägg fram att detta är en mycket viktig proposition och fråga.

Jag tycker att det är rimligt att vi har en reglering på detta område, men viktigare för mig och Moderaterna är trots allt att vi kan minska problemet med smuggelsprit, stärka tullen och jaga dem som skrupelfritt utnyttjar barn och ungdomar och säljer och langar alkohol och narkotika till dem.

Mina frågor till ledamoten Emilsson är därför:

Varför kommer det inga förslag från regeringen på hur vi ska komma till rätta med langningen och smugglingen och hur vi ska pressa tillbaka detta som på riktigt är stora folkhälsopolitiska utmaningar och problem?

Tycker inte Lena Emilsson att det blir lite absurt om Systembolaget i framtiden inte bara ska ha frysdiskar med glass utan också olivdiskar och ett sortiment av alkoholhaltiga godisprodukter?

Skulle inte detta kunna vara en ingång till att vi gör en större översyn och tar ett större grepp om huruvida vi har hittat den rätta regleringen av alkoholmarknaden för framtiden?

Anf. 14 LENA EMILSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Johan Hultberg för intressanta frågor.

I grund och botten handlar detta om att vi har helt olika syn på alkoholmonopolet, det vill säga att bara Systembolaget ska sälja alkohol.

Bara för att vi nu har ett litet betänkande om att reglera de oreglerade produkterna betyder det inte att vi inte gör något på alla de andra områden som Johan Hultberg nämnde. Det är också angelägna frågor. Givetvis är det viktigt att bekämpa smuggling och olovlig försäljning på alla sätt, men det är inte det dagens betänkande handlar om.

Det är viktigt att behålla alkoholmonopolet, för man ska inte kunna köpa 96-procentigt pulver som kan blandas i vatten. Det är för övrigt produkter som man kan diskutera om de ska få säljas över huvud taget. Men det är inte det som det handlar om här utan om att de ska vara reglerade. Nu blir det så att om någon vill köpa en sådan produkt, om den finns till salu, kommer den att tillhandahållas av Systembolaget.

Jag tycker att detta är fullt rimligt eftersom det är viktigt att behålla monopolet. Vi måste ha en försäljning som garanterar att underåriga inte kommer åt dem, och då spelar det ingen roll om det är gelégodis eller ett 96-procentigt pulver. Jag tycker därför att detta är en mycket viktig fråga.

Anf. 15 JOHAN HULTBERG (M) replik:

Fru talman! Jag tycker som sagt att det är viktigare att vi ser de verkligt stora problemen och utmaningarna. Jag konstaterar att ledamoten Emilsson inte med ett ord beskriver det arbete regeringen påstås göra för att komma till rätta med langningen, smugglingen och den enorma mängd alkohol som förs in över våra gränser och säljs till våra minderåriga.

Det är häpnadsväckande att ta del av socialministerns uttalande i medierna om att hon är förvånad över hur lättillgängligt alkohol och narkotika är. Jag blir på riktigt bekymrad över att regeringen inte har bättre kunskap och insikt om våra barns och ungas verklighet och hur lätt det är att få tag på alkohol och narkotika.

Jag vill inte raljera för mycket i denna fråga, även om det kanske uppfattas så. Det är dock viktigt att vi ser de verkliga utmaningarna och att vi inte låter dagens fråga stjåla fokus från de större frågorna. Det är min poäng.

Ledamoten Emilsson säger att det är viktigt att behålla monopolet. Min ingång är då att diskutera huruvida det är ett verkningsfullt verktyg. Bland annat har ESO kommit med en rapport där man slår fast att Systembolaget inte tycks vara det längre. Då tycker jag och Moderaterna att det vore rimligt att ta ett samlat grepp och utvärdera huruvida Systembolaget verkligen

är ett effektivt verktyg för att uppnå det som både ledamoten Emilsson och jag vill: att minimera alkoholens negativa sociala och hälsomässiga konsekvenser.

Återigen: Är Socialdemokraterna beredda att titta på vilka redskap som är mest effektiva i politiken? Eller är Systembolaget som sådant ett självändamål för ledamoten Emilsson och Socialdemokraterna?

Anf. 16 LENA EMILSSON (S) replik:

Fru talman! Johan Hultberg talar mycket om att vi i denna debatt ska debattera sådant som betänkandet inte handlar om, men jag håller mig till sak. I dag debatterar vi betänkande 18, och det handlar om alkoglass med flera produkter.

Det är mycket intressant att Johan Hultberg lyfter fram ESO:s rapport *Synd och skatt*. När denna rapport presenterades fick den skarp kritik. En professor i referensgruppen sa att den var ovetenskaplig, saknade mänsklig hänsyn och inte alls tittade på vad som händer om man släpper på försäljning och kontroll.

Denna rapport innehåller bara ekonomiska räkneexempel på vad vården av alkoholskador kostar, vad det kostar när människor tvingas sjukskrivna sig och inte kan betala skatt på sin lön, vad det blir på pluskontot om man dör i förtid för att staten slipper betala ut pension och så vidare. Den handlar inget om mänskliga frågor eller om mänskligt lidande för den som är alkoholiserad och för de anhöriga som också drabbas.

Rapporten innehåller heller inget om vad som händer om man släpper på alkoholmonopolet och låter alkoholprodukter säljas i vanliga affärer. Vad händer när man släpper på denna kontroll, och hur påverkar det försäljningen? Det var ingen sådan siffra med över huvud taget.

Jag tycker att det inte var någon bra rapport, och jag tycker att alkoholmonopolet är viktigt.

Anf. 17 CHRISTINA ÖSTBERG (SD):

Fru talman! I dag ska socialutskottet behandla propositionen om reglering av alkoglass och andra alkoholhaltiga produkter, vilket vi välkomnar. Regleringen omfattar bland annat försäljning, partihandel, marknadsföring, servering och tillsyn.

Under senare år har alkoholhaltiga produkter lanserats i Sverige och internationellt, avsedda att förtäras, men då inte bara i dryckesform utan även som glass, godis och pulver. När de så kallade alkoglassarna dök upp kunde de säljas fritt, utan att man ställde några krav på åldersgräns eller marknadsföring. Nu föreslås att dessa produkter ska följa samma typ av regler som alkoholhaltiga drycker.

Produkter med söt smak och färgglada förpackningar har alltid haft en lockelse hos barn och unga. Innehåller de dessutom alkohol anser vi att det är bra och viktigt att man reglerar marknaden för sådana produkter, framför allt för att skydda våra unga men även för att främja folkhälsan och hindra skadliga effekter orsakade av alkohol.

I propositionen föreslår regeringen att en ny definition, alkoholdrycksliknande preparat, ska införas. Den ska omfatta alkoholhaltiga preparat som ur konsumtionssynpunkt är att jämställa med alkoholdrycker och som kan antas användas som berusningsmedel, och dessa ska så långt det är

möjligt regleras på samma sätt som alkoholdrycker. Även de bestämmelser som ger polisen rätt att förverka alkoholdrycker ska gälla dessa preparat.

I propositionen föreslås också att Systembolagets försök med hemleverans av alkohol ska avslutas och bli del av monopolets ordinarie verksamhet, vilket vi inte har något emot. En utvärdering har visat att hemleveranser bara omfattar en liten del av Systembolagets omsättning och inte har drivit på försäljning och alkoholkonsumtion under försöket.

Med detta sagt yrkar jag bifall till propositionen om reglering av alkoglass och andra alkoholdrycksliknande produkter.

Anf. 18 LENA EMILSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är väldigt bra att Sverigedemokraterna stöder betänkandet och ser faran i en fri försäljning. Samtidigt ställer jag mig lite undrande eftersom de har motionerat om att Systembolagets monopol ska avskaffas. Hur går det då med alla alkoholhaltiga produkter som ni nu säger ja till att de ska regleras, Christina Östberg? Hur tänker Sverigedemokraterna i denna fråga? Vad vill ni egentligen med monopolet?

Anf. 19 CHRISTINA ÖSTBERG (SD) replik:

Fru talman! Tyvärr är detta en fråga som vi inte haft uppe på vårt bord. Vi är för monopolet och tycker att det är positivt.

Anf. 20 LENA EMILSSON (S) replik:

Fru talman! Sverigedemokraterna är alltså för monopolet, men i det betänkande som vi debatterade för bara ett par veckor sedan fanns motioner från flera sverigedemokrater som angav att man ville avskaffa monopolet. Eftersom de fanns med betyder det att detta är Sverigedemokraternas politik.

Vad är anledningen till att ni har skiftat fot på detta område och nu vill behålla monopolet, Christina Östberg?

Anf. 21 CHRISTINA ÖSTBERG (SD) replik:

Fru talman! Eftersom vi inte yrkade bifall till motionerna står vi inte bakom dem. Det var väl enskilda motioner i sådana fall.

Anf. 22 MICHAEL ANEFUR (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag till beslut.

Det är bra att vi i dag har att behandla ett betänkande som reglerar all form av alkohol. Tidigare lagstiftare i denna församling har inte tagit i beaktande att alkohol skulle kunna uppträda i till exempel fryst form, i pulverform eller godisform, och de har därför heller inte reglerat det. Detta åtgärdas genom betänkandet, och det är bra. Det känns som att vi kommer att få en enig riksdag bakom detta.

Fru talman! När alkoglassen kom till vår kännedom beslutade de stora livsmedelsföretagen snabbt att ta bort den ur sitt sortiment. Det gjorde de eftersom de ansåg att det inte var försvarbart att sälja alkohol i en till största delen barnrelaterad produkt. Jag vill påstå att livsmedelsföretagen

Prot. 2018/19:96
28 maj

*Reglering av alkoglass
m.fl. produkter*

har en inre kompass som visade helt rätt i det avseendet, nämligen att se barnen först.

Jag kan ur ett rent logiskt perspektiv förstå hur Moderaterna resonerar när de vill tillåta försäljning av alkoglass upp till 3,5 procent, men då ger man samtidigt barnperspektivet för lite utrymme, anser vi kristdemokrater. Som kristdemokrat väljer jag att alltid, när det är möjligt, ge så mycket stöd och skydd till barnen som över huvud taget kan uppnås, så även i denna fråga.

Fru talman! Allvarligt talat: Sverige har klarat sig och kommer att klara sig utmärkt utan en folkglass 3,5 procent.

Anf. 23 BARBRO WESTERHOLM (L):

Fru talman! Debatten handlar om reglering eller förändring av vår alkohollagstiftning. Detta är bara en liten del av folkhälsopolitiken, som ju har en mycket större bredd.

Det handlar inte om ofarliga preparat. Det har låtit så i medierna ibland när man har skrattat och sagt: Reglera glass – vad då! Men som Lena Emilsson redovisade här är det inte ofarliga produkter. De är inte skadliga, och därför är det viktigt att de regleras. Men att ändra lagstiftning stiftad i en tid när man inte kunde förutse alla saker och ting som skulle dyka upp tar tid, och ibland ska också EU kopplas in. Då blir det många sidor, och det tar tid. Men det måste det få göra. Vi i Liberalerna stöder lagen helt och fullt.

Det är också viktigt, som har påpekats, att detta är en del av folkhälsopolitiken. Jag vill påminna om att vi har debatterat betänkanden om folkhälsofrågor, ANDT-frågor och så vidare, och vi har en ny lagstiftning på folkhälsoområdet. Det som är viktigt för oss nu är att följa upp hur lagstiftningen fungerar och hur kännedom om den sprids ute i regioner och kommuner och i hela samhället.

Vi kanske vid något tillfälle ska diskutera och få mer kännedom om hur Folkhälsomyndigheten och länsstyrelserna arbetar med denna lagstiftning och så vidare. Men det är en annan debatt, och jag slutar därför mitt anförande här.

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

§ 10 Vissa ändringar som gäller PKU-biobanken

Socialutskottets betänkande 2018/19:SoU19
Vissa ändringar som gäller PKU-biobanken (prop. 2018/19:85)
föredrogs.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 15.)

§ 11 Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet

Trafikuskottets betänkande 2018/19:TU12

Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet (prop. 2018/19:33)
föredrogs.

Anf. 24 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Titeln på trafikuskottets betänkande 12 är *Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet*.

Sverigedemokraterna står i huvudsak bakom betänkandet, och jag yrkar naturligtvis bifall till vår reservation i betänkandet under punkt 2.

Fru talman! Vikten av att kunna göra kontroller i en databas gällande fordon och förare kan inte nog understrykas. Att man moderniserar det svenska systemet i enlighet med betänkandet är bra. Men våra kontrollmyndigheter måste också få tillgång till samtliga databaser i Europa. Detta är särskilt viktigt med tanke på den omfattande trafik som sker över landets gränser, både när det gäller den yrkesmässiga trafiken och när det gäller privatbilismen.

Varför är det så viktigt att kunna göra slagningar på fordon och förare? Svaret är enkelt: Man måste kunna identifiera både fordon och deras förare.

Är det rätt fordon i förhållande till registreringskylten? Registrerings- och chassinummer ska stämma överens så att fordonet inte är falskskyltat.

Vem är ägare till fordonet? Det är viktigt att kunna säkerställa att det inte är fråga om ett stulet fordon.

Är fordonet besiktigat och skattat? Fordon kan bokstavligt talat flyga under radarn och aldrig återvända till sitt registreringsland för exempelvis besiktning.

Får dragbil och eventuellt släp kopplas samman? Det har bland annat att göra med draganordningens hållfasthet.

Finns det ett gällande trafikillstånd? Det är viktigt när det är fråga om yrkesmässig trafik.

Har föraren rätt behörighet för att framföra den aktuella fordonskombinationen? Har föraren ett gällande yrkeskompetensbevis? Är det rätt person som har sitt förarkort i färdskrivaren? Är personen i fråga lyst för något brott?

Fru talman! Låt mig ta ett par exempel ur den senaste veckans händelser ute på väg. I det första fallet är det fråga om en övergiven polsk dragbil med tillkopplad trailer. Fordonet har övergivits på en mycket olämplig plats i trafikmiljön. Ekipaget stod helt enkelt trafikfarligt till. Trots upprepade försök kunde myndigheterna inte finna ägaren, och fordonet fick därför bärgas till en kommunal uppställningsplats.

Problemet med att inte alla EU:s medlemsländer öppnar sina fordonsregister för varandras kontrollerande myndigheter blir uppenbart.

I det andra fallet var det en polispatrull i en norrländsk ort som stoppade en polsk dragbil. Under samtalet mellan polisen och den polske åkaren utvecklades samtalet kring problemen inom transportnäringen i Europa.

Prot. 2018/19:96
28 maj

*Behandling av
personuppgifter
samt registrering
och användning av
fordon på vägtrafik-
området*

I en tidningsartikel kunde man läsa:

”Och så det här med utbildningarna och tillstånden.

– Det köps falska pass, falska YKB, ja falska allt möjligt ju längre österifrån de kommer, säger han. Det är inte alls bra för trafiksäkerheten. Det är en farlig utveckling.

Wojciech Regulski är väl insatt i transportbranschens utveckling i Europa, och han vill se att det tas krafttag mot fusket.”

Detta var ett par exempel från verkligheten i förra veckan.

Fru talman! Det är världens enklaste sak att starta en transportverksamhet i dag och tämligen riskfritt att runda lagstiftningen gällande yrkesmässig trafik. Jag kan åka ut till vilken handlare som helst och köpa en avställd dragbil. I samband med köpet får jag tillgång till alla tekniska data på fordonet. Jag sätter mig sedan vid datorn och beställer registrerings skyltar med tillhörande registreringsbevis. Lämpligen väljer jag ett registreringsnummer från ett land som inte ingår i det europeiska samarbetet. Att registreringsnumret är falskt spelar mindre roll, eftersom det i praktiken inte går att kontrollera äktheten vid en vägkontroll.

Några dagar senare får jag min beställning på posten, och vips har jag ett utlandsregistrerat fordon som i princip är omöjligt att koppla till någon ansvarig ägare.

Samtidigt som jag beställde mina registreringsskyltar beställde jag också en människa. Jo, det är så här det går till. Jag köper bokstavligt talat en människa på internet. Personen levereras sedan till någon av de depåer som finns runt om i landet. Saknar den nyligen beställda föraren ett giltigt körkort är det inga som helst problem. Körkort, YKB, förarkort – you name it – allt kan beställas på nätet.

Till föraren införskaffas också en oregistrerad kontantkortstelefon, och all kommunikation sker sedan via denna telefon och trafikledningen, som givetvis också har en oregistrerad kontantkortstelefon.

Fru talman! Det är så här de kriminella nätverken bygger upp sin verksamhet. Det är näst intill omöjligt för kontrollerande myndigheter att komma åt dem, eftersom de inte finns i ett gemensamt system i Europa. För oss sverigedemokrater är det en självklarhet att Sverige ska vara aktivt i arbetet med att bekämpa de kriminella nätverken. Därför måste Sverige också vara pådrivande i Europa för att få till stånd ett gemensamt system med nödvändiga databaser för kontroll av fordon och förare.

Därmed yrkar jag bifall till vår reservation under punkt 2.

Anf. 25 TERES LINDBERG (S):

Fru talman! I dag behandlar vi alltså regeringens proposition om behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet.

Till skillnad från föregående talare tänkte jag tala om just det som ärendet handlar om, nämligen att vi ersätter lagen om vägtrafikregister med en ny vägtrafiklag som reglerar personuppgiftsbehandling i Transportstyrelsens verksamhet.

Vad det egentligen handlar om är en modernisering av den nuvarande lagen och av hur den fungerar på trafikområdet i dag. Det är också en anpassning till EU:s dataskyddsförordning. Det sker också en uppdelning i två lagar som gör att detta blir både tydligare och lättare att förhålla sig till.

Egentligen är detta inget kontroversiellt alls. I utskottet har vi varit ganska överens, bortsett från när det gäller en motion som Sverigedemokraterna har väckt. Vi har i utskottet varit helt eniga om att denna fråga inte handlar om huruvida vi i Sverige kan få tillgång till andra länders information. Tvärtom ser vi inte att frågan riktigt hör hemma här.

Utskottet tycker att regeringen har kommit med ett bra förslag som gör vår lagstiftning tydligare och bättre och som också gör att vi på ett bättre sätt helt enkelt kan hantera register av fordon på vägtrafikområdet.

Jag yrkar därmed bifall till utskottets förslag.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 15.)

§ 12 Luftfartsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU15

Luftfartsfrågor (prop. 2018/19:111)

föredrogs.

Anf. 26 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Vi ska nu debattera trafikutskottets betänkande 15 om luftfartsfrågor. Detta är ett betänkande med motioner från allmänna motions-tiden. I betänkandet behandlas också en proposition från regeringen om marktjänster på flygplatser.

Sverige är ett avlångt land. Sverige är ett fantastiskt land. För att ta sig fram och tillbaka runt om i Sverige och för att kunna arbeta, bo och verka runt om i Sverige krävs det olika typer av infrastruktur. Det krävs transporter som är hållbara över tid, som är säkra tidsmässigt och som vi som medborgare kan lita på.

Sverige är också ett litet land i utkanten av Europa. Vi är ett land som kräver mycket handel. Det är en fråga som vi har berört mycket under den gångna Europavalrörelsen runt om i Sverige. För att få Sverige att hänga ihop med Europa och med resten av världen krävs det transporter. Ett av de transportslag som är viktigt är just luftfarten, flyget.

Flyget har debatterats mycket under de senaste veckorna utifrån flyget som klimatboven och utifrån flyget som den stora skammen som bidrar till de stora utsläppen. Det är en lite tråkig utveckling. Vi moderater tror att flyget måste stå för sina klimatutsläpp. Men i grund och botten är det inte flygplanet som är problemet utan bränslet i flygplanet. Vi behöver titta på teknikutveckling och på effektivisering av flyget. Redan i dag flyger det maskiner i Sverige som har 50 procent biobaserat drivmedel. Redan i dag lyfter flygplan som är helt elektrifierade. Snart kommer vi att se en flygplansflotta även i Sverige som är mer miljövänlig än den någonsin har varit. Där kan flyget också stå för den klimatomställning som vi behöver vara med och bidra till i resten av världen.

Svenskt flyg är fantastiskt, och Sverige skulle kunna utveckla flyget mycket mer och bli en ledande nation i den teknikutveckling som så väl behövs både när det gäller flyget som maskin och när det gäller bränsle-tillverkning.

Prot. 2018/19:96

28 maj

*Behandling av
personuppgifter
samt registrering
och användning av
fordon på vägtrafik-
området*

Luftfartsfrågor

Flyget behövs för att hålla ihop vårt avlånga land. Vi har stora regionala utmaningar runt om i Sverige när det gäller just detta, och då krävs våra regionala flygplatser. Vi ser en utveckling just nu som skiljer de statliga flygplatserna från de icke-statliga flygplatserna, där de senare går med underskott.

Tyvärr har den här regeringen återigen infört flygskatten. Flygskatten påverkar de icke-statliga flygplatserna på ett negativt sätt. Som kompensation för detta, fru talman, skulle regeringen komma med en ersättning till flygplatserna. Dessvärre ser vi att denna ersättning saknas. Det drabbar framför allt de flygplatser som ligger i norra Sverige, men det gäller även hela vägen ned mot Mälardalen och Småland. Det här är skadligt för Sverige. Det är skadligt för handeln, och i det långa loppet kommer det att göra att vi blir mer Stockholms- och storstadsfixerade. Det är tråkigt.

Detta leder också till att flyget på sikt saknar den långsiktighet som det behöver för att utvecklas. Vi vill ha ett stöd till flygplatserna. Vi skulle vilja se en balans mellan de icke-statliga flygplatserna och de statliga flygplatserna för att flyget på sikt ska stå för sina egna kostnader.

Fru talman! Flyget behöver ställas om. Då måste vi tala om bränsle och bränsletillverkning. Vi tycker att det behövs ny teknik, effektiviseringar, moderniseringar och andra sätt att flyga för att man ska kunna närma sig ett så klimatsmart sätt att flyga som bara är möjligt.

Vi står naturligtvis bakom alla våra reservationer i betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 1 om de regionala flygplatserna och påverkan på dem.

Vi kommer snart att höra andra debattörer här tala om flyget och om den flygskam som just nu råder. Jag skulle önska att man i denna diskussion även nämner hur man ser på framtiden för flyget och hur man ser att Sverige ska hålla ihop utan flyget och utan de regionala flygplatserna. Det är den påverkan vi kommer att få se om vi fortsätter med den utveckling som just nu råder för flyget.

Vi behöver vårt flyg, och vi ska vara stolta över vårt flyg. Men vi ska flyga smartare i framtiden.

(Applåder)

Anf. 27 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman, kollegor, åhörare och tittare! Från det att bröderna Wright fick sin första flygmaskin i luften tills dags dato har flyget haft en otrolig utveckling. Man har gått ifrån det gamla mottot "högre och snabbare" till att flygingenjörerna numera alltmer ägnar sig åt ekonomi. Den sista Concorden togs ur reguljär trafik år 2003, och man bygger nu i stället mer bränslesnåla motorer som ska kunna flyga långt för så lite pengar som möjligt. Förr gällde fyra motorer; nu ska det räcka med två. Det som förr var lyx och flärd har i dag blivit en hårt pressad bransch som verkar med små vinstmarginaler.

Fru talman! Det svenska kommersiella flyget firar snart 100 år. År 1924 startade den första svenska kommersiella flyglinjen mellan Stockholm och Helsingfors med ett Junkers F 13. Mycket har hänt sedan dess, och i dag är flyget för många en nödvändighet för att de ska kunna utföra eller resa till sitt arbete. Det är också ett fantastiskt och oslagbart färdmedel för långa resor. På ett par tre timmar når man större delen av Europa, och vi kan färdas över Atlanten på några timmar. Det regelbundna linjeflyget

transporterar passagerare, gods och post. Det står tillsammans med den icke regelbundna chartertrafiken för ca 8 miljoner inrikespassagerare årligen. Om man inräknar utrikespassagerare stiger antalet till ca 30 miljoner.

Här vill jag vara tydlig. För Sverigedemokraterna är flyget ett självklart färdmedel, och det kommer så att förbli. Flyget är inget usch och fy; flyget är något vi ska vara stolta över. Vi betackar oss för de tillväxtens fiender som i sin fanatism försöker skambelägga dem som reser med flyg. Vi säger ja till välstånd och tillväxt och säger därför nej till flygskatt.

Inrikesflyget i Sverige står för ca 4 procent av de totala nationella utsläppen av koldioxid, samtidigt som hela transportsektorn står för ca 38 procent – rim och reson! Vi vill se en stark flygbransch som präglas av tilltro och som köper nya och moderna bränslesnåla flygtyper. Vi vill se en flygbransch som har musklerna att blanda in biobränsle utan att riskera att gå i konkurs. Vi vill se en flygbransch som har råd att utveckla och fasa in elflyg när tekniken är möjlig.

För att branschen ska kunna nå dit ska vi inte påföra extra pålagor. Därför är jag den första att beklaga att flygskatten, som vi ihop med M och KD avskaffade, nu åter infördes. Måtte de socialkonservativa vindar som vi såg i helgens EU-val bestå! Det socialkonservativa blocket ökade med nästan 12 procent, och flera tillväxtfientliga partier backade.

Fru talman! Bromma flygplats ska vara kvar under överskådlig tid. Brommas attraktiva läge och Arlandas bristande kapacitet gör att vi inte ser någon anledning till att avveckla Bromma flygplats. Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor och en attraktiv plats för både företag och privatpersoner. För att Stockholm ska fortsätta att vara attraktivt, särskilt för företag, krävs goda flygkommunikationer från Bromma. Det är något som inte gynnas av en nedläggning, särskilt eftersom Bromma flygplats är en av landets mest trafikerade och ca 90 procent av resorna är arbetsrelaterade. En nedläggning hotar därmed ca 24 000 arbetstillfällen.

Även stadens större flygplats, Arlanda, är i behov av Bromma flygplats. Arlanda är nära sitt kapacitetsmaximum och klarar i dagsläget inte av att ta över trafiken från Bromma, speciellt inte under de tider då huvuddelen av trafiken till och från Bromma sker.

Dessutom ligger Arlanda i internationella jämförelser långt ned i rankingen när det gäller närhet till stadskärnan. Bromma är dessutom ett starkt nav för inrikesflyget, varför en nedläggning riskerar att få stora konsekvenser även för verksamheter på flera andra orter. Bromma flygplats är därmed av stort värde, inte bara för Stockholm utan även för Sveriges näringsliv i sin helhet. En nedläggning vore därmed katastrofal.

Brommas storebror Arlanda spås en ljus framtid med kraftig resandökning. Det är därför viktigt att Arlanda ges resurser till att utvecklas och att kapacitetshöjande åtgärder vidtas. Flera flygbolag har klagat över tillgängligheten på markservicen, och den behöver förbättras. Sverigedemokraterna är positiva till investeringsstöd för flygplatser.

Vi vill också lyfta säkerheten inom flyget, och vi vill se stärkta nykterhetskontroller på flygplatser. Vi menar att kontroller förhindrar olyckor, men regelbundna kontroller fungerar även proaktivt för både piloter och övrig personal. Kontrollerna ger också positiva effekter ur ett kundperspektiv, där passagerare ska känna ett förtroende för flygpersonal och flygbolag. Vi vill därför utöka resurserna till polisen i anslutning till flygplatser.

Sverigedemokraterna vill också skärpa luftfartslagen och luftfartsförordningen. Den senaste tiden har vi fått uppleva en ny typ av brottslighet, där förövaren utför ett slags sabotage genom att aktivt och uppsåtligt motsätta sig flygpersonalens anvisningar gällande säkerhetsrutiner. Detta agerande används bland annat för att förhindra verkställande av myndighetsutövning – något vi har sett flera exempel på.

Vi ser allvarligt på att individer ställer sig över svensk lag på andra människors bekostnad. Vi anser därför att detta beteende måste beivras. Här menar vi att den nuvarande luftfartslagen inte är tillräckligt långtgående. Vi föreslår därför att det skyndsamt bör ske en översyn av straffsattserna men även av vilka gärningar som anses vara straffbara. Vi ser även behovet av utökade resurser till polisen kring flygplatser.

Fru talman! Sverigedemokraterna är en garant för en stark svensk flygbransch. Vi värnar flygsäkerheten, vi värnar svensk flygindustri, vi värnar svenskarnas rätt till ett väl utbyggt och fungerande inrikesflyg och vi värnar Bromma flygplats. Vi värnar den ensamstående mammans rätt att efter idogt sparande ta med barnen på en veckas semesterresa till Kanarieöarna utan att skambeläggas för detta. Vi värnar affärsresenärernas möjlighet att flyga, och vi värnar svensk tillväxt och svenskt välstånd. Vi är inte ute och cyklar i våra visioner, utan vi har högtflygande planer för det svenska flyget.

Jag vill avslutningsvis meddela att vi står bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 6 rörande bevarandet av Bromma flygplats.

Anf. 28 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Jag vill liksom föregående talare lyfta fram flyget som det väldigt effektiva transportmedel det är för att överbrygga stora avstånd i sammanhang där motsvarande tidseffektiva landbaserade transportmedel inte står till buds.

Sverige är ett land med stora avstånd. Vi ligger i utkanten av Europa, vilket gör att människor och verksamheter här i vårt land i väldigt många sammanhang är beroende av fungerande flyg och flygtransporter för att på rimliga tider och under rimliga omständigheter kunna ta sig till andra destinationer inom och utom landet för att utföra arbete och bidra till landets tillväxt.

Fru talman! Vi vill alla här i kammaren bidra i arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan, och de flesta av oss har också bekant sig till det arbetet. I detta sammanhang – när det gäller flygets klimatpåverkan – är det väldigt viktigt att minnas principen att det är utsläppen som ska jagas, inte själva transporten. Det är inte flygresan i sig som är problemet, utan problemet är de klimatpåverkande utsläpp den åstadkommer.

Jämfört med landbaserade transportmedel är ju flyget, liksom sjöfarten med sina hamnar, förhållandevis resurseffektivt eftersom det enbart fordrar start- och landningsbanor, inte infrastruktur byggd på backen i form av vägar och järnvägar.

Fru talman! Jag fortsätter med flyg och klimat.

För att få till en klimatmässigt hållbar flygsektor fordras effektiva styrmedel som leder till teknikutveckling, som i sin tur ger minskade utsläpp från luftfarten. Det hjälper då inte med enbart det nationella flyget – detta

är en internationell verksamhet, och då är det internationella åtgärder som måste till.

Centerpartiet anser därför att omställningstempot för att öka användningen av förnybara bränslen och för att ställa om tekniken måste höjas avsevärt och att detta i sin tur kräver en rad åtgärder om det ska vara meningsfullt och verkningfullt och inte enbart kosmetiska åtgärder.

Det handlar om åtgärder som att vi på allvar satsar på forskning och utveckling och på pilotanläggningar som övergår i permanenta anläggningar för att framställa biobränsle. Tekniken och råvaran finns, men produktionen måste komma igång.

Det handlar också om att vi som konsumerar flygets tjänster också har tillgång till information om vilka utsläpp våra resor genererar, så att den efterfrågan vi har på flygtjänster kan påverka utbudet av flygresor.

Som jag tidigare har nämnt är ju luftfarten i sig global, och dess påverkan är global. Det är viktigt att vi samverkar med andra länder på internationell nivå för att finna gemensamma åtgärder som bidrar till att minska luftfartens utsläpp. Av detta skäl, fru talman, måste Sverige vara än mer pådrivande i de internationella förhandlingar som förs för att flyget som ett transportslag jämte andra ska stå för och betala sina klimatkostnader.

Som talmannen känner till har Centerpartiet tillsammans med Liberalerna och regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse – det så kallade januariavtalet – som omfattar 73 punkter. I januariavtalet ingår en punkt, nr 32, som handlar just om att minska flygets klimatpåverkan. Denna punkt handlar inte om att minska flygandet utan om att minska flygets klimatpåverkan.

I januariavtalet anges att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor ska genomföras och att Sverige ska ta en ledande roll när det gäller att omförhandla internationella avtal och konventioner som i dag sätter stopp för beskattning av fossilt flygbränsle.

I januariavtalet ingår krav på att införa obligatorisk inblandning av förnybart bränsle och att se över möjligheten att införa miljöstyrande start- och landningsavgifter i syfte att få hela kedjan i en flygtransport att gå i rätt riktning.

I avtalet ingår också att ett system för flygbränsleskatt – när det finns på plats – ska ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Januariavtalet innebär även rejäla satsningar på ny inhemsk produktion av förnybart, icke-fossilt bränsle, som är möjligt för bland annat flygindustrin att använda.

Fru talman! Tidigare i debatten har behovet av landningsbanor – eller startbanor – och flygfält i hela landet lyfts upp. I denna vision eller bild vill även Centerpartiet instämma.

Flyget som transportmedel binder samman Sverige. Det ger i sig självt arbetstillfällen, det möjliggör verksamheter och det ökar möjligheterna – till exempel i en växande besöksnäring – att vara verksam i hela landet. Flyget håller igång ett avlångt och glest befolkat land.

Av dessa och många fler skäl måste regeringen öka tempot för att stärka villkoren för svenskt flyg. I det sammanhanget spelar de regionala, icke-statliga flygplatserna runt om i landet en mycket viktig roll. Har vi inte fungerande flygplatser runt om i hela landet har vi heller inget flyg.

Många av dessa mindre, lokalt eller regionalt ägda flygplatser har en ekonomiskt mycket pressad situation. Centerpartiet anser därför att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över för att stärka också de regionala flygplatsernas möjligheter till överlevnad. Vi klarar inte, fru talman, att hålla samman landet och att ge människor och verksamheter i vårt land en rimlig tillgänglighet med enbart Swedavias tio flygplatser.

Avslutningsvis, fru talman, står Centerpartiet självklart bakom sina reservationer och särskilda yttranden i detta betänkande, men för tids vinande yrkar jag bifall enbart till reservation nr 3.

Anf. 29 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Flyget är ett omdiskuterat transportmedel, och trots att det står för en förhållandevis liten del av våra koldioxidutsläpp upptar flyget en stor del av den svenska miljödebatten.

För oss som kristdemokrater är det viktigt att man ser att flyget är ett av Sveriges viktigaste transportmedel, som gör att vårt avlånga land håller samman. Samtidigt är det viktigt att våra flygtransporter sker på ett ekonomiskt, ekologiskt och säkert sätt.

Fru talman! Jag anser att de regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationerna med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna, som främst finns i storstadsområden och där det finns högre omsättning och därmed lönsamhet och stora vinster.

Samtidigt har de mindre, icke-statliga flygplatserna, som främst ägs av kommunerna med stöd av landsting och regioner, inte möjlighet till samma höga omsättning, och de har därför svårare att gå med vinst. Dessa flygplatser finns i hela landet och är mycket viktiga för kommunerna och regionerna. Då de icke-statliga flygplatserna har svårt att skapa egna konkurrensfördelar anser vi att det finns en risk att stora delar av Sverige går miste om den tillväxt som flyget bidrar till genom ökad turism och arbetspendling.

Vi vill därför framhålla behovet av att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Dessutom behöver finansieringsformen för de små, icke-statliga regionala flygplatserna ses över för att skapa långsiktigt hållbara lösningar.

En metod som flera mellanstora flygplatser lyfter fram är att de kommunala och regionala huvudmännen ska få laglig rätt att genomföra egna upphandlingar av flyg, vilket gör att man kan utöka antalet flyglinjer och på så sätt förbättra ekonomin för den egna flygplatsen samtidigt som man förbättrar förutsättningarna för det lokala näringslivet.

Oavsett hur vi stärker de lokala flygplatserna är det viktigt att vi stärker dem, då de fyller en viktig funktion och underlättar vårt arbete för att hela landet ska leva.

Fru talman! Stockholm är en stad som växer. Därför behövs en citynära flygplats – Bromma. Stockholm är ett ekonomiskt nav och en tillväxtmotor som påverkar hela Sverige, och det måste därför finnas snabba transporter till och från Stockholm. Vi anser att Bromma flygplats har stor betydelse för de regionala flygplatsernas och landsbygdens tillgänglighet samt förutsättningar att utvecklas. Om man lägger ned Bromma flygplats får det negativa konsekvenser för hela landet.

Utöver att det är viktigt att Bromma fortsätter att utvecklas som ett nav för inrikesflyget ska vi även fortsätta att utveckla våra tre stora internationella flygplatser Arlanda, Landvetter och Malmö Airport. Ett väl fungerande flyg är en nödvändighet om vi ska kunna fortsätta att utveckla den svenska ekonomin. Våra stora flygplatser är betydande nav i Sveriges storstadsregioner och behöver utvecklas för att kunna fortsätta vara de tillväxtmotorer som Sverige behöver. Exempelvis har Arlanda i dag som mål att ha 50 000 arbetstillfällen i framtiden samt vara en flygplats som ger näringslivet och andra brukare möjlighet att nå de flesta länder i världen.

Fru talman! Jag vill peka på att flyget svarar för en relativt liten men växande andel av klimatpåverkande utsläpp och att det är angeläget att Sverige fortsätter att ligga i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Klimathotet är globalt, och därför behövs det globala överenskommelser via EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO. Det är positivt att ICAO, bland annat genom EU:s påtryckningar, har enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan.

För att Sverige och den svenska flygbranschen ska kunna bli ledande i den gröna omställningen anser jag att det behöver införas krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för att säkerställa att utsläppen från flygandet minskar. Vidare anser jag att det behöver införas klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera dem som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle. Sverige bör även ta på sig ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle. Vidare anser jag att det behöver göras en riktad satsning på forskning och utveckling av bibränslen för flyget.

I Norge sker en satsning på elektrifierat flyg. Lyckas man med detta tekniksifte kommer förutsättningarna för flyget att förändras på ett positivt sätt. Vi ser också att flera svenska företag tillsammans med forskare från bland annat Chalmers har påbörjat arbetet med att ta fram en ny generation elektriska flyg, vilket om det lyckas kommer att ge ett miljövänligt transportmedel samtidigt som det gynnar det svenska näringslivet.

Samtidigt som vi anser att flyget måste ta ett större klimatansvar vill jag framhålla att det inte ska ske genom en svensk flygskatt som innebär en beskattning av alla flygresor på samma sätt, utan hänsyn till bränsle. Vi är för klimatstyrande skatter, men det får inte ske på ett sådant sätt att det drabbar den svenska landsbygden eller motverkar framtida teknikutveckling.

Fru talman! Det är viktigt för oss i KD att flyget har hög säkerhet. Det är därför problematiskt att personal vid ett antal tillfällen har ertappats alkoholpåverkade i tjänsten. Det är också bekymmersamt att vi får in allt fler rapporter om drönare som befinner sig i fredade zoner. Båda dessa fenomen riskerar allas vår säkerhet när vi flyger, och myndigheterna måste agera så att dessa risker minimeras.

Fru talman! Vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservation 4.

Anf. 30 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Liberalerna har som grundläggande princip att alla transportslag är viktiga för att Sveriges transportsystem ska fungera. Luftfart, sjöfart, järnväg och väg har allihop sina fördelar och nackdelar, och det är

en kombination av dessa fyra transportslag som ger effektiva transporter från dörr till dörr.

Flyget är ett hittills oslagbart transportmedel när det kommer till att transportera människor och gods längre sträckor på kort tid. Flyget står dock i fokus i klimatdebatten på grund av dagens utsläpp. Här tror Liberalerna emellertid inte på att begränsa möjligheterna att flyga; det är inte den vägen vi vill gå. För att möta klimatmålen 2030 och utveckla ett hållbart flyg vill vi i stället införa effektiva styrmedel för att stimulera teknikutveckling och produktion av förnybara drivmedel till flyget.

Ett av de mest intressanta områdena inom flyget just nu är den snabba utvecklingen av elflyg. Potentialen i tekniken för att drastiskt minska utsläppen från både inrikesflyget och utrikesflyget i vårt närområde är mycket stor. Elflygets elmotorer är billigare och kräver mindre underhåll, och batteriutvecklingen av de mer energitäta batterier som krävs för flyget förväntas gå i takt med elflygets övriga teknikutveckling. Elflyget sänker bullernivåerna drastiskt, vilket ger möjlighet till användning av centrumnära flygplatser så att man snabbt kommer till det ställe man är på väg till.

Med Sveriges erkänt höga kompetens inom flygområdet kan detta även ge upphov till helt nya svenska företag inom området. Detta är en teknikutveckling som kan revolutionera vårt sätt att flyga och som kräver att vi politiker verkligen förstår potentialen och utvecklar politiken parallellt med elflygets utveckling.

Fru talman! Vi behöver dock arbeta parallellt med många olika lösningar för att nå klimatmålen. Då vi har en överenskommelse med regeringen har Liberalerna lagt fram en rad förslag i ett särskilt yttrande gällande flygets klimatpåverkan. Liberalerna vill se forskning och utveckling av biobränslen för flyget, parat med en successivt ökad inblandning av biobränsle i dagens flygbränsle. Vi bör också pröva möjligheterna till differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar, så att de som smutsar ned mest får betala mest.

Konsumenten bör också få tillgång till information om hur mycket utsläpp olika flygresor innebär och därigenom kunna göra klimatsmarta val. Sverige ska även vara pådrivande i internationella förhandlingar för att flyget ska betala för sina egna klimatkostnader. Och, slutligen: När ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Liberalerna vill vidta dessa åtgärder, som sammantaget kommer att minska flygets miljöpåverkan.

Jag vill även ta upp att flygförbindelserna är helt avgörande för att företag runt om i landet ska kunna agera globalt. Jag vill därför lyfta upp de regionala flygplatserna, som i dag står inför stora utmaningar. Detta beror bland annat på omfattande regelverk på EU-nivå, ökande säkerhetskrav och underhåll samt på att enskilda kommuner ensamma får ta ansvar för sina flygplatser. De regionala flygplatsernas ekonomiska situation måste därför analyseras, och en långsiktig strategi behöver beslutas för de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad.

Denna strategi bör utöver reguljärtrafiken ta hänsyn till behovet av brandflyg, ambulansflyg och övrigt stöd till samhället – liksom till allmänflyget. Allmänflyget gjorde inte minst stora insatser vid förra årets bränder, där man skötte mycket av spaningen och hittade många av bränderna

så att dessa kunde släckas fortare än vad som hade varit möjligt utan allmänflyget. Allmänflyget gör stora insatser och är därför en viktig del av landets flygkapacitet på landsbygden. Det bygger dessutom Sveriges samlade flygkompetens.

Slutligen, fru talman, behöver även elflygets potential vägas in i strategin för Sveriges flygplatser. Hur kan ett billigt, fossilfritt elflyg påverka levnadsvillkoren för människor och företag på landsbygden, och vilka behov av fungerande flygplatser finns i det scenariot?

Vi i Liberalerna står bakom vår reservation nr 5, som handlar om överlevnaden för de regionala flygplatserna, och vi står även bakom vårt särskilda yttrande.

Anf. 31 JENS HOLM (V):

Fru talman! Att flyga är det snabbaste sättet att transportera personer och gods. Genom att flyga möjliggör vi möten över landsgränser runt om i världen. Det finns väldigt många fördelar med det.

Men det vitt utbredda flygandet har tyvärr också en baksida, och det är miljö- och klimatförändringen. Flyget har ökat så snabbt i världen att utsläppen från flygsektorn mer än fördubblats de senaste 20 åren. Hade flygsektorn varit ett enskilt land hade den legat på topp tio bland världens utsläpparländer – så höga har utsläppen blivit.

Även i vårt land har vi problem med väldigt stora utsläpp från flygindustrin. Om vi räknar den samlade klimatpåverkan från flyget är utsläppen ungefär 10 miljoner ton varje år här i Sverige. Det är ungefär lika mycket som utsläppen från alla våra personbilar tillsammans.

Problemet är att detta sannolikt är den snabbast växande utsläppskälla vi har i vårt land. Om utsläppen från flygindustrin i Sverige fortsätter att växa lika fort som de gör nu – med undantag för det senaste året då de dippade något, vilket var positivt – kommer de samlade utsläppen från flygindustrin snart att vara större än alla andra utsläpp i Sverige. Därför måste vi agera nu. Detta är inte hållbart.

Vilka är det egentligen som flyger? Ser vi till världen vet vi att mer än 80 procent av världens medborgare aldrig någonsin har satt sin fot i ett flygplan. Man flyger helt enkelt inte. Även i vårt eget land, ett av världens rikaste länder, ser vi att det är socialt och ekonomiskt skiktat vilka som flyger mycket och vilka som flyger måttligt. Genomsnittet bland svenskarna är att man flyger ungefär en och en halv gång per år, medan vissa kategorier – höginkomsttagare – flyger varje vecka. Man åker på weekendresor till London. Man flyger självklart till Thailand över jullovet. Man åker med flygplan på möte över dagen och sedan tillbaka hem igen. Det här håller inte, och alldeles för lite görs.

Det biobränsle som omhuldas av exempelvis Liberalernas Helena Gellerman och Centerns Anders Åkesson kommer inte att räcka. Maria Wetterstrand föreslog i sin utredning obligatorisk inblandning av biobränsle, men vi kan se att detta i bästa fall kan minska utsläppen från flygbranschen med 24 procent till 2030. Vi vet att transportsektorn behöver minska sina utsläpp totalt med minst 70 procent till 2030, sannolikt mer, ifall vi ska hålla oss inom Parisavtalets överenskommelse – och det vill ju alla här att vi ska göra.

Det låter fantastiskt med elektrifieringen, Helena Gellerman, men att ha elflygplan räddar oss inte här och nu. Vi vet att eldrivna flygplan ligger

långt fram i tiden, och vi vet också att det finns en klar motsättning: Ju större batteri, desto tyngre blir flygplanet och desto kortare sträckor kan det gå. Samtidigt behövs det stora batterier för att transportera flygplan långa sträckor. De elflygplan man pratar om i dag är mindre flygplan för kortare sträckor.

Därför håller det inte att drömma om framtida teknik för vare sig bränsle eller motorer. Vi i Vänsterpartiet välkomnar självklart alla innovationer, men vi måste agera utifrån det som finns nu. Då måste vi våga tala om ett totalt sett minskat flygande. Jag hänvisar till vårt särskilda yttrande på s. 73–74 i betänkandet, där vi tar upp ett antal skarpa åtgärder som på allvar skulle minska utsläppen från flygsektorn.

Vi tycker att den flygskatt som införts var ett bra första steg. Det är väldigt viktigt med en skatt på det här området, för då får vi också intäkter som vi kan slussa över till det hållbara alternativet: tåget. Men flygskatten behöver justeras. Vi vill helst se en progressiv flygskatt, alltså en skatt som stiger med antalet flygresor man gör. Man kan också se till att businessbiljetter får en dubbel flygskatt, eftersom businessäten tar upp mer plats i ett flygplan.

Vi behöver också en slopad skattebefrielse för flygbränsle. Här måste vi agera inom EU och inom det internationella luftfartsorganet ICAO. ICAO har sin generalförsamling nu till hösten. Den börjar den 24 september. Är det någon gång den svenska regeringen verkligen ska agera kraftfullt – för jag tycker inte att man agerar särskilt kraftfullt – är det till ICAO:s generalförsamling i höst. Det är då man verkligen kan lyfta frågan om att ta bort flygets skattebefrielse. Det vore intressant att höra från regeringspartierna vad de har för strategi för att ta bort skattebefrielsen – inte bara hänvisning till ett 73-punktsprogram som man kanske inte läser i EU eller i ICAO.

Vi behöver även se över den momsbefrielse som utrikesflyget har. Det är märkligt att utrikesflyget inte betalar en krona i moms på sina biljetter. Inrikesflyget har dessutom den lägsta momssatsen, 6 procent.

Vi behöver slopa de subventioner som ges till flygplatser i Sverige i dag, förutom där det är regionalt motiverat. Det kan det vara i vissa fall, men varför ska vi subventionera byggande av en storskalig flygplats i Sälen, exempelvis?

Både Patrik Jönsson och Magnus Jacobsson talade om Bromma. Bromma flygplats behöver läggas ned! Och det är inte bara av klimatskäl; detta är faktiskt en flygplats i Stockholm som ligger mitt i stan där vi behöver bygga bostäder, arbetsplatser, förskolor, skolor och liknande. Det är lite symptomatiskt att det hittills är en bohuslänning och en skåning som har stått här och pläderat för fortsatt flygande på Bromma.

Den föreslagna expansionen av Arlanda flygplats måste stoppas. Här måste regeringen agera. Regeringen måste revidera sin flygstrategi, där den här expansionen togs upp första gången. Om vi fördubblar flygandet till och från Arlanda, som det har talats om och som det står skrivet i regeringens flygstrategi, kan vi tyvärr glömma minskade utsläpp från flygsektorn.

Vi behöver också nya instruktioner till Swedavia, som äger våra svenska flygplatser, så att även de verkar för ett minskat flygande och minskade utsläpp.

Självklart ska vi också verka för att ta fram hållbara biodrivmedel och för elektrifiering av flygsektorn. Men som jag sa tidigare, fru talman, kommer det inte att räcka. Det ligger alldeles för långt fram i tiden. Därför behöver vi åtgärder för ett minskat flygande.
(Applåder)

Anf. 32 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag blev apostroferad i Jens Holms anförande och tänkte därför ta upp några saker där jag tycker att det blev fel.

I mitt anförande talade jag om elflyget. Vi i Liberalerna är väldigt mycket för teknikens utveckling, att anamma den och se vad den kan göra. Vi tror att det är den som kommer att lösa hur vi kan minska påverkan på klimatet.

Jag tog i mitt anförande upp en rad olika saker som vi vill göra här och nu. Men samtidigt som vi gör saker här och nu måste vi titta framåt. När det finns en teknik som elflyg, som faktiskt kan revolutionera vårt sätt att flyga och göra så att det inte blir några utsläpp alls, måste vi som politiker titta på om detta kan vara svaret på våra problem.

Vänsterpartiet tog upp att flygets utveckling står stilla. Tittar vi på batteriutvecklingen ser vi att det sker en otrolig utveckling i världen i dag, inte minst för bilar men också för att flyget ska kunna lösa sina problem. Vi ser att man kommer att kunna öka energiinnehållet per kilo och att man kommer att kunna lösa detta framöver.

Därför undrar jag: Varför är Vänsterpartiet emot teknisk utveckling? Varför kan ni inte anamma den?

Anf. 33 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag avslutade mitt anförande med att säga att vi behöver hållbara biodrivmedel och att vi behöver verka för en elektrifiering av flygbranschen. Vi behöver elektriska motorer. Vi är absolut inte emot teknisk utveckling. Problemet är att det här inte är några lösningar för oss här och nu och sannolikt inte heller den stora lösningen i framtiden.

Helena Gellerman får gärna berätta för mig om hon på fullaste allvar tror att vi om 10–15 år kommer att ha elflygplan som kan transportera 250–300 passagerare plus bagage över Atlanten. Jag har inte hört att någon annan tror på det. Och om man inte tror på det måste man faktiskt våga föreslå åtgärder som minskar utsläppen här och nu. Jag tog upp slopad momsbefrielse, slopad skattebefrielse på flygbränsle, en höjd och differentierad flygskatt, att vi inte ska subventionera flygplatser annat än av regionala skäl och en mängd andra åtgärder. Jag tycker att ni i Liberalerna är svaret skyldig när det gäller det här. Vad vill Liberalerna göra för att på allvar minska utsläppen från flygsektorn här och nu?

Anf. 34 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! I mitt anförande tog jag upp en rad olika saker. Jag tänker inte upprepa dem, men det handlar mycket om biobränsle och om att belasta utsläppen i stället för att, som Vänsterpartiet vill, minska folks möjligheter att flyga.

När det gäller den tekniska utvecklingen är jag helt övertygad om att man kommer att utveckla nya batterier som man, betydligt längre fram än om 10–15 år, kommer att kunna flyga över Atlanten med. Men man har

sagt att för de kortare flygresorna på upp till ungefär 100 mil behöver man en energitäthet på 400 kilowatt per kilo, och vi ser redan att tekniken finns för att nå 500 kilowatt. Vi kommer att se elflyg som kan hjälpa oss på de korta sträckorna internt här i Sverige.

Dessutom tycker jag att vi ska jaga utsläppen och fokusera på de saker som ger störst nytta. När det gäller flygskam och sådant kan man titta på utsläppen från inrikesflyget i Sverige och jämföra med lastbilstrafiken i Sverige och bara titta på utsläppen från när lastbilschaufförer kör för fort. Då ser man att de utsläppen motsvarar hälften av utsläppen från inrikesflyget. Kan vi komma åt utsläppen från lastbilar med elvägar och annat är det sådant vi ska fokusera på. Vi kan inte titta på bara ett transportslag, utan vi måste titta på var vi ska fokusera för att få största möjliga genomslag.

Jag hävdar fortfarande att Vänsterpartiet inte tar åt sig kunskap om den tekniska utveckling som faktiskt kan lösa våra problem i framtiden.

Anf. 35 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Nu är vi där igen. Det är alltid någon annan som ska minska utsläppen. Nu var det de tunga transporterna, lastbilarna. Jag håller verkligen med om att vi måste minska utsläppen där också. Det vore jättebra om vi kunde se till att människor följde de hastighetsbegränsningar som vi har, men det är lite svårt att bara trolla så att det blir så. Men nu pratar vi om flyget.

Världens klimatforskare är överens om att de kommande tio åren, fru talman, är helt avgörande för om vi faktiskt ska rädda den här planeten från en eskalerande och mycket, mycket farlig klimatförändring. Då noterar jag att Liberalerna ihärdigt fortsätter att hävda att vi någon gång i framtiden har den perfekta teknofixen som kommer att lösa det här. Därför säger man: "Sitt still i båten! Flyg vidare, det är inga problem, utan vi kan fortsätta som förut!" Vi köper inte det. Vi säger att vi måste ändra vårt sätt att leva, och vi behöver politiska beslut för det här. Vi behöver se till att det blir dyrare att flyga, och vi styr över pengarna till det naturliga alternativet som är tåget.

Att flygets bränsle skattebefrias är orimligt och helt nattståndet. Så kan vi inte ha det. Att subventionera flygplatser utan att det finns några regionala skäl till det ska vi inte heller fortsätta med. Vi behöver ta ut högre flygskatt från superflygarna, alltså de som flyger jättemycket. Då kan vi också minska flyget där.

Jag noterar att flyget i fjol faktiskt minskade för första gången någonsin i Sverige. Det pekar väl på att det faktiskt går att agera politiskt för minskade utsläpp från flygsektorn. Jag skulle önska att vi tydligare kunde ha med oss Liberalerna i den politiken och att de inte bara skulle prata så ensidigt om teknofixar som jag tycker att man gör.

Anf. 36 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Tack för anförandet, Jens Holm!

I ditt anförande ställde du utvecklande frågor kring det januariavtal, och i synnerhet punkt 32 som är kopplad till flyget och flygets klimatpåverkan, som Centerpartiet har varit med och slutit.

Låt oss konstatera, fru talman, att flyget ger tillgänglighet och möjlighet för människor över hela landets yta att vara med i välfärdsbygget. Det tycker jag och Centerpartiet är en grundförutsättning för varför vi över huvud taget ser på flyget.

För att svara på Jens Holms fråga om vad januariavtalet innebär ska jag upprepa just det. Det ska minska flygets klimatpåverkan men inte minska flygandet per definition. Det ska innebära en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor så att jag och andra som köper flygresor kan välja rätt utifrån ett klimatperspektiv. Det innebär att Sverige ska ta en ledande roll internationellt för att omförhandla de avtal och konventioner som i dag gör att flyget liksom sjöfarten är skattebefriade därför att de är internationella och globala transportslag. Avtalet innebär att det ska införas en obligatorisk stegrande inblandning av förnybart bränsle, och miljöstyrande start- och landningsavgifter ska börja tillämpas. Det innebär att flygbränsleskatten ska ta över flygskatten, eller biljettskatten, och det innebär också bra och ökade satsningar på inhemsk produktion av förnybart icke-fossilt bränsle.

Jag måste säga, fru talman, att det är ett riktigt bra steg framåt som Centerpartiet och Liberalerna har tagit tillsammans med regeringen i syfte att komma åt det som är bekymret. Vad är Jens Holm egentligen emot? Är det flyget som företeelse, eller vill Jens Holm verkligen minska dess utsläpp?

Anf. 37 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Vi i Vänsterpartiet är inte emot något av de här förslagen. Problemet är bara att det inte räcker. Vi kan ta den obligatoriska inblandningen som exempel. Den har redan utretts av Maria Wetterstrand. I bästa fall kommer den att minska utsläppen med 24 procent fram till 2030. Vi vet att hela transportsektorn måste minska sina utsläpp med minst 70 procent. Det är bara ett exempel.

En obligatorisk deklaration på utsläppen från flyget när man köper en flygbiljett kanske kan spä på flygskammen som Helena Gellerman pratar om. Det är väl inte dumt att man får se hur stora utsläppen blir, men inte är det ett starkt styrande medel precis för att minska utsläppen.

Att vi ska få start- och landningsavgifter har vi i Vänsterpartiet motiverat om länge. Men i det här fallet ska de slå ut den flygskatt som finns i dag, och då blir det lite plus minus noll. Det blir inte någon jättestor effekt av det.

Att man internationellt ska driva frågan om att ta bort flygets skattebefrielse är en väldigt bra sak, Anders Åkesson. Jag har verkligen försökt grotta ned mig i detaljerna kring det eftersom ICAO:s årsmöte äger rum i slutet av september i år. Då skulle man vilja att den svenska regeringen hade en klar och tydlig strategi för det här, men det har man inte. Vi har till och med folk i ICAO:s styrelse numera, men jag hör ingenting om att Sverige faktiskt på allvar driver frågan om att skattebefrielsen ska tas bort.

Vi behöver, fru talman, många fler skarpa åtgärder för att på allvar minska flygets utsläpp om vi ska rädda den här planeten från en farlig och okontrollerbar klimatförändring. Där skulle jag önska att Centerpartiet hade tydligare förslag att komma med.

Anf. 38 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att Centerpartiet har gjort att många, för att inte säga alla, av de punkter som Jens Holm och Vänsterpartiet lyfter fram som viktiga numera finns i ett samarbetsdokument mellan Centerpartiet, Liberalerna och regeringen. De finns inskrivna och ska genomföras. Det blir verkstad.

Fru talman! Vi kan ägna hela vårt liv åt att stå i riksdagens kammare och säga *vad* vi vill, men om vi aldrig genomför det räddar vi inte klimatet.

Jag har noterat att Jens Holm gillar januariavtalets punkt 32. Det gläder mig, för då kan Jens Holm ge uttryck för det i det fortsatta utskottsarbetet. Utöver januariavtalet, fru talman, har Centerpartiet precis samma förväntningar på flyget som på andra transportslag att teknikutveckling, affärsincitament och beteende därutöver mycket starkt kommer att bidra till en omställning i rätt riktning.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag lyfta fram att det i avtalet står att flygskatten ska växlas mot en flygbränsleskatt. Bara det, fru talman och Jens Holm, kommer att bli ett mycket starkt incitament att producera flygplanstyper och flygtjänster som är mycket bränslesnåla. I dag är flygskatten en rak skatt på flygets passagerarstol, oavsett om flygplanet i sig drivs med flygfotogen eller björkved från Småland. Det utgör inget incitament för omställning.

Anf. 39 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Vänsterpartiet har varit med för att få igenom konkreta åtgärder för minskade utsläpp från flygsektorn. Vi såg i fjol hur flygets utsläpp faktiskt minskade för första gången på ett par decennier. Vänsterpartiet var med och drev igenom flygskatten då Centerpartiet och andra borgerliga partier röstade emot. En tämligen enig forskarkår säger att flygskatten har haft betydelse för att minska utsläppen från flygsektorn.

Vi vill gå vidare och har en rad ytterligare skarpa åtgärder för att minska utsläppen från flygbranschen. Vi tror inte att man bara kan tala om att utveckla ny teknik, utan även politiska beslut behövs för att minska flygandet och flytta över passagerarströmmar från flyget till det hållbara alternativet, det vill säga tåget.

Jag önskar att Centerpartiet kunde vara mycket tydligare än vad man har varit hittills. Vad anser Centerpartiet till exempel om den föreslagna expansionen av Arlanda och att antalet avgångar därifrån ska fördubblas fram till 2040? Om flyget får expandera så kraftigt kan vi glömma att uppnå våra klimatmål.

Det är något på den borgerliga sidan som jag tycker är lite fejt när det gäller klimatfrågan. Man använder fina ord om minskade utsläpp, men man törs inte säga att någon också måste bidra till dessa minskade utsläpp. Fram till att vi har den perfekta tekniken och det perfekta bränslet behöver vi flyga mindre. Det är vad vi i Vänsterpartiet för fram, eftersom det är vad som behövs nu om vi ska komma till rätta med det här.

Anf. 40 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka för ett engagerat anförande. Det är alltid kul med människor som brinner för det de säger.

Det som sas är också lite spännande, fru talman: lägga ned Bromma, stoppa Arlanda och införa allsköns taxor och avgifter. Allt möjligt skulle

införas. Jag gillar att läsa historia – det är sådant jag roar mig med när jag inte har något annat för mig – och jag fick lite en känsla av 1800-talet. Om stickmaskinen nere i Borås sa man: ”Livsfarlig!” ”Det händer nog ingenting.” ”Den kommer att förstöra allt!”

Jag måste säga att jag som borgerlig politiker är något mer teknikpositiv. Jag delar uppfattningen att det finns en problematik med flyget. Där emot delar jag inte uppfattningen att den är så stor som det låter i debatten. Minns jag rätt ligger ungefär 2 procent av koldioxidutsläppen i europeisk kontext på flygsidan. I svensk kontext är det ca 3 procent. Det är ju inte där vi kommer att förändra den utveckling som vi delar oron för.

I det här landet har vi enskilda fabriker som släpper ut mer. Vi har fordonstransporter som släpper ut mer. Med hjälp av teknik gjorde vi stora förändringar när många av kommunerna byggde upp kraftvärmeverk. En elektrifiering av våra stora vägar skulle ha betydligt större effekt än att straffbeskatta landsbygden.

Jag förstår frågeställningen när man lite raljant gör sig lustig över att en skåning och en bohuslänning talar om Bromma. Men det här är inte så konstigt. Det är nämligen vår flygplats. Det är vi som behöver den mångt mycket mer än Stockholm, och därför försvarar vi gärna Bromma.

Anf. 41 TREDJE VICE TALMANNEN:

I would like to welcome the Prime Minister of Vietnam and his delegation to the Swedish Parliament. Heartily welcome!
(Applåder)

Anf. 42 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Magnus Jacobsson talar om 2–3 procent, men då har han inte räknat med den totala klimatpåverkan från flyget, den så kallade höghöjdseffekten. Det finns mer miljöpåverkan från flyget än bara klimatet, och det här Bromma kommer in. Det är en flygplats som ligger mitt i stan, som åsamkar otroligt mycket buller och lokala utsläpp för människor som bor här i Stockholm och som framför allt omöjliggör byggande av ungefär 30 000 nya bostäder i Stockholm. Det finns en plan för en helt ny ekostadsdel där Bromma flygplats i dag ligger.

I dag finns flyglinjer från Bromma till Göteborg, Malmö och Sundsvall. Det är platser dit man redan i dag väldigt enkelt kan ta tåget. För mig är det helt obegripligt att man i dag, 2019, står och försvarar en stor flygplats mitt i vår huvudstad.

Dessutom tycker Magnus Jacobsson, precis som tidigare replikörer, att någon annan får ta ansvar. Nu ska vi tydligen bygga elmotorvägar i stället för att minska utsläppen från flyget. Men, fru talman, vi måste göra både och. Vi måste verka på alla områden för att förhindra en eskalerande och mycket farlig klimatförändring. För att minska utsläppen från denna sektor behöver vi därför minska det totala flygandet. Om vi inte gör det och om kurvan fortsätter i den bana som den historiskt haft kommer flyget att ensamt stå för större utsläpp än alla andra sektorer tillsammans här i Sverige.

Det förvånar mig att Kristdemokraterna inte vill ta ansvar för våra barns och barnbarns framtid och på allvar minska utsläppen från flyget.

Anf. 43 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag vet inte riktigt hur jag ska uttrycka mig. Jag tycker ju att jag har försökt vara tydlig med att vi kristdemokrater anser att det är själva problemen vi ska lösa, nämligen miljöutsläppen och till viss del trängseln. Men vi ska inte straffa ut ett väl fungerande transportsystem.

Tvärtom argumenterar vi för att järnväg och flyg ofta ska samplaceras. Det är därför vi hemomkring tycker att det är viktigt att Landvetter får en järnvägskoppling. Vi argumenterar för att man ska kunna ha en effektivare järnväg som gör att man på kortare sträckor kan möta detta och till och med även minska flyget. Men det är inte detta som är problemet.

Fru talman! Vänsterpartiet lyfter här fram så många argument och så många tekniker för att slå ut det svenska flyget. Det gör att den framtida teknikutveckling som vi är positiva till, till exempel elflyg, biobränslen och på sikt kanske till och med vätgas, aldrig kommer att ske om det inte ens existerar en marknad för att en sådan marknad är bortskattad eller nedlagd.

Detta för oss tillbaka till Brommaproblematiken. Jag är väl medveten om att Stockholm behöver fler bostäder. Många kommuner ute i Sverige behöver fler bostäder. Men det här gäller oss ute på landet, det vill säga den landsbygd som ligger något utanför cyklarnas omnejdsområde. Om våra byar, samhällen och bygder ska växa är Bromma faktiskt viktig.

Jag förstår, fru talman, att en diskussion om detta kan uppstå mellan människor som rör sig i Stockholm och oss som rör oss lite utanför Stockholm. Men Bromma är en oerhört viktig flygplats för mig som bohuslänning. Det handlar återigen, tror jag, om en skillnad i synen på tid. Jag är helt övertygad om att teknikutvecklingen är här rätt snart.

Anf. 44 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! ”Jag är rätt övertygad om att det här löser sig snart” – tänk om vi kunde lösa alla svåra problem på det sättet! Det är ju inte så, fru talman. Vi har inte biobränsle så det räcker för hela flyget. Vi har inte ens biobränslet här i dag. Elflygen ligger långt fram i tiden, och de flesta seriösa forskare som har tittat på detta talar om kortare sträckor med mindre flygplan.

Vi behöver agera här och nu. Det är det barnen som strejkar på fredagar säger till oss, varje fredag: Ta ansvar för hur ni lever och lämna över en planet till oss som vi också kan få leva goda liv på!

Fram till dess att vi har hittat den fantastiska teknofixen får vi nog prata om hur vi ska kunna minska flygandet. Då behöver vi en differentierad flygskatt. Vi behöver ta bort flygets skattebefrielse. Vi ska sluta subventionera flygplatser. Vi kan inte expandera Arlanda på det sätt som har föreslagits.

Vi måste i stället satsa på de alternativ som finns till flyget, först och främst tåget. Det är inte alls teknikfientligt på något vis, tycker jag, utan det är att se sanningen så som den ser ut. Det finns fantastiska alternativ till flyget. Man behöver faktiskt inte flyga vart man än ska, i synnerhet inte här i Sverige.

Anf. 45 DENIS BEGIC (S):

Fru talman! I dag behandlar vi betänkande TU15 om luftfartsfrågor. Det är frågor som är viktiga för Sverige som land men även för våra medborgare. Att luftfartsfrågor berör människor blev jag varse när jag blev tilldelad detta område i min riksdagsgrupp. Medborgarna hör av sig till mig på många olika sätt – mejl, brev och telefon. Det är en splittrad skara som hör av sig, fru talman, allt från dem som vill stoppa flyget helt till dem som tycker att vi ska flyga så mycket vi bara kan.

Som vi hört i debatten har även vi i trafikutskottet lite olika ingångar till luftfartsfrågor. Jag tycker att vi ska ha en framtidsinriktad ingång till flyget. Vi börjar se rapporter om att flyget minskar av en massa olika anledningar. Nu är det också upp till oss i politiken att hitta svaren på utmaningarna, framför allt på klimatområdet. Människor kommer att ha behov av att flyga även i framtiden. Det är därför viktigt att vi tar dessa frågor på största allvar. Jag lyssnar gärna till flygbranschen, men jag lyssnar också gärna till miljöorganisationer. Vi måste se flyget som en del av det totala resandet, inte enbart som ett transportslag. Man ska enkelt kunna ta flyget utan att ha dåligt samvete för det. Flygbranschen måste hitta svaren på hur vi ska flyga i framtiden. Om det är med biobränsle eller el eller med en kombination av dessa är inte en så stor fråga. Viktigast är att vi har svar på frågorna.

Politiken ska göra sin del för att flyget ska få så klara spelregler som möjligt, men flygbranschen ska också göra sin del för att nå de mål som politiken satt upp. Enligt det så kallade januariavtalet ska Sverige driva på så att flyget tar sitt ansvar för den globala miljöpåverkan, men vi ska även ge incitament till dem som använder mer miljövänliga bränslealternativ.

Fru talman! Det finns även andra som hör av sig till mig, framför allt de som jobbar inom flygbranschen. De är oroliga för den sociala dumpning som pågår i flygbranschen. Det är också en av de frågor som oroar mig. Även om en del av dessa frågor ligger på EU-nivå kan vi från den här salen skicka signaler om att det inte är bra att konkurrensen blir så snedvriden och om att vi ser frågan om rättvisa konkurrensvillkor och socialt ansvarstagande som grundläggande för att EU ska fungera.

Fru talman! En av de andra frågor som engagerar många människor, även oss politiker, är frågan om de regionala flygplatserna. Jag tror att det gäller för varje flygplats som finns i Sverige att någon av riksdagsledamöterna har motionerat om den och skrivit hur viktig just den flygplatsen är. Och de regionala flygplatserna är viktiga för den regionala utvecklingen. Vi ska se till att de regionala flygplatserna också bidrar till den regionala utvecklingen. Den flygplatsöversyn som ska överlämnas i sommar kanske kan ge oss svar på en del frågor, framför allt om hur både vanliga resande och affärsresande ska kunna förflytta sig mellan olika ställen i Sverige effektivt, snabbt och miljövänligt.

Vi har och kommer att fortsätta ha inrikesflyg, men i takt med att vi bygger till och bygger om ser vi till att också tågresande tar plats. Vi kommer att snabbare kunna ta oss till olika platser i Sverige utan flyg, men till andra ställen kommer vi alltid att ha behov av flyg. Den utredning som EU genomför just nu om flygplatsstöd oroar många flygplatser i Sverige. Det är också viktigt att vi ger svaret att vi ska fortsätta att ge stödet där det verkligen behövs för att hela Sverige ska inte bara leva utan också växa.

Prot. 2018/19:96

28 maj

Luftfartsfrågor

Fru talman! Det är av största vikt att vi i Sverige leder utvecklingen på det här området. Innovationer är otroligt viktiga. De skapar framtidstro och säkrar jobben. Varför ska inte nästa revolution av flygresandet komma just från Sverige? Små, miljövänliga plan som tillverkas här skulle vara en bra sak för svensk utveckling. Utvecklingen är ändå på väg åt det hållet. Det handlar om flyg med under 50 stolar som kanske kan ta oss 100 mil. Mer och mer kommer fram. Det skulle också kunna vara en lösning för de regionala flygplatser som har behov av mindre och billigare flyg. Detta konstaterade även SRF vid besöket i trafikutskottet.

Fru talman! Oftast när vi pratar om flyg och luftfart tänker vi på människor som ska flyga någonstans, men flyget är inte bara till för resandet till semesterparadiset. Flyget är också viktigt för varor och tjänster som ska komma till oss. Det är viktigt när ett hjärta ska flygas från Karlstad till Sahlgrenska för transplantation. Flyget är viktigt när vi snabbt ska förflytta svårt sjuka mellan våra sjukhus eller till någon plats i Europa. Det har med all tydlighet visats hur viktiga våra flygplatser var vid förra årets bränder. Sjöräddningen når inte alla platser i Sverige från en enda punkt. Vi behöver de regionala flygplatserna, så att hela Sverige nås snabbt vid räddning. I den kommande översynen är det viktigt att alla flygslag får utrymme, så att vi kan fatta kloka och väl avvägda beslut om hur Sveriges regionala flygplatser ska fungera i framtiden.

Fru talman! Jag vill också slå ett slag för att fler och fler drönare börjar flygas i vårt luftrum. De är viktiga för framtiden. Vi vet att järnväg inspekteras med dem. Även vid sökning av bränder och vid sökning av människor som har försvunnit använder man i dag drönare. Alla dessa olika luftfarts transporter har behov av att finnas någonstans på någon flygplats eller samsas i det luftrum som finns i Sverige. Utskottet har tidigare påtalat att drönanrelaterade frågor har getts alltför lite utrymme i den flygstrategi som regeringen presenterat och att det finns behov av att sätta ett tydligt fokus på utvecklingen inom drönanområdet, så att de positiva sidor som tekniken för med sig inte ska riskeras, samtidigt som olika säkerhetsaspekter också måste beaktas.

Fru talman! Till slut vill jag yrka bifall till trafikutskottets förslag i TU15 och avslag på samtliga reservationer.
(Applåder)

I detta anförande instämde Johan Büser, Jasenko Omanovic och Anna-Caren Säterberg (alla S).

Anf. 46 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det är bra att Denis Begic och Socialdemokraterna lyssnar på miljörelsen och andra involverade i den här frågan. Det är viktigt. Det vi har hört från till exempel Swedavia är att man har en prognos för ett fördubblat flygande till och från Arlanda. Ifall man räknar med att människor ska flyga dubbelt så mycket fram till 2045 är vi rätt många som är rädda för att vi absolut inte kommer att kunna hålla våra klimatåtaganden.

När man läser regeringens flygstrategi ser man att regeringen på s. 18 lutar sig mot en prognos om ett fördubblat flygande till och från Arlanda. Man talar om en fjärde rullbana, fler parkeringar och kort och gott att flygandet kan gå upp från 25 miljoner resenärer som i dag till 50 miljoner resenärer år 2045. Jag skulle vilja veta: Anser Socialdemokraterna att vi

ska expandera Arlanda på ett sådant sätt att man bygger ut en kapacitet för ett fördubblat flygande till och från Arlanda?

Prot. 2018/19:96

28 maj

Luftfartsfrågor

Anf. 47 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för din fråga!

Jag tror att vi behöver titta på alla slags transporter vi har. Vi satsar otroligt mycket pengar på att vi ska ha bra stambanor. Vi ska se till att på de sträckor där tågen kan konkurrera ska de också konkurrera med flyget. På det sättet kanske flyget till och med minskar.

Jag har som tidigare nämnts stor respekt för det som flygbranschen just nu gör och försöker göra genom att minska sina utsläpp samt för den teknik som är på väg in.

Jag vill inte heller föregripa vad som kommer att hända när Arlandarådet kommer fram till exakt vad det är vi skulle kunna göra. En av de saker man diskuterar är att lägga ned Bromma och bygga ut Arlanda för att möta det behov som finns. Låt oss inte föregripa allt på en gång. Låt oss se vad Arlandarådet har att säga till oss och se om vi genom de satsningar som vi gör på kollektivtrafiken och tågresandet lyckas minska flygresandet åtminstone på korta sträckor och långsträckor i Sverige.

Vi ser redan resultat från till exempel Frankrike där man lägger ned linjer för att man har byggt ut tågresandet. Det är det vi vill åstadkomma.

Anf. 48 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det är därför det förvånar mig lite grann att regeringen i sin flygstrategi på s. 18 tar fasta just på prognosen om fördubblat flygande till och från Arlanda. Denis Begic kan nästa gång han träffar miljörörelsen berätta att regeringen är beredd att expandera Arlanda för upp till 50 miljoner resenärer. Jag tror inte att miljörörelsen blir så glad av att höra det.

Någonting vi nog kan vara överens om är att om man planerar för ett sådant kraftigt flygande kommer inte våra klimatåtaganden att kunna hålla. Vi måste våga säga att vi behöver flyga mindre. Där delar jag helt att vi ska göra de satsningar som Denis Begic är inne på med nya stambanor, höghastighetståg och liknande. Det är där fokus ska vara.

Om man samtidigt satsar på ett fördubblat flygande omintetgjörs sådana satsningar. Är det verkligen Socialdemokraternas politik att vi ska ta höjd för ett fördubblat flygande till och från Arlanda?

Anf. 49 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Jag vill återigen säga att det finns flera olika saker som man behöver göra. Anders Åkesson har nämnt vår punkt 32 i januariavtalet.

Det talas om fördubbling av resandet. Det gäller att titta på vad vi i Sverige kan göra för att minska klimatpåverkan. Jag tror inte att lösningen är att vi inte har Arlanda och att alla åker tåg till Köpenhamn och flyger därifrån. Miljöpåverkan ser inga gränser. Miljön kommer att påverkas även om människorna flyger från Köpenhamn i stället för från Arlanda. Däremot har vi på Arlanda kontroll över vilka inflygningar som görs och vilket bränsle som blandas in. Det har vi inte i Danmark. Vi är inte en dansk regering. Därför är det viktigt vilka typer av transporter vi har.

Jag vill också svara på en fråga som Jens Holm ställde i sitt anförande. Det är frågan om ICAO. Jag vet att regeringen redan nu har börjat påverkanskampanjen för att införa bränsleskatt. Det första steget är förstås EU för att påverka de länder som finns i EU. Därför nämner jag konkurrensen. Det är viktigt att Sverige gör det för att sedan till hösten försöka påverka resten av världen och börja införa det. Det är när vi inför skatt på drivmedel i flyget som vi kommer att se den verkliga minskningen av miljöpåverkan från flygbranschen.

Anf. 50 LORENTZ TOVATT (MP):

Fru talman! Jag yrkar först bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationerna så att jag har det gjort.

Självutnämnda olycksprofeter, det är vad jag skulle kalla dem som dömde ut flygskatten och sa att den inte skulle få någon effekt. Nu har vi nämligen facit. Det som olycksprofeterna missade är att det ekonomiska incitamentet har en effekt. Inte minst, och det tror jag är jätte viktigt, såg vi till att få igång en viktig debatt i samhället när vi införde en flygskatt. Den handlar om flygets klimatpåverkan och hur potent flyget är som en metod att steka vår planet.

Fru talman! Den debatten har lett till en rad olika initiativ. Den har lett till att fler nu efterfrågar tåg ned till kontinenten, tågsemester och Facebookgrupper. Den har lett till det som kallas för flygskam och en rad saker som är otroligt viktiga för att vi alla ska känna till flygets klimatpåverkan och kunna minska den.

De har också bevisligen fel, ser man när man tittar på siffrorna. Nu vänder äntligen trenderna. Äntligen kan vi nu se att flyget minskar. Det första kvartalet i år var det minus 378 000 passagerare. Om man jämför med de första tre månaderna förra året talar vi om en 4,5-procentig minskning av flygresandet från svenska flygplatser.

Så sent som för några timmar sedan kom beskedet om att Umeå flygplats lägger utbyggnaden som var planerad på is just på grund av minskningen. Det är väldigt goda nyheter. Samtidigt ser vi att trenderna i andra änden också vänder. Nu ökar i stället järnvägstrafiken kraftfullt. Det är otroligt positivt.

Fru talman! Skälet till att jag pratar om minskat flygande är att jag inte är naiv nog att blint lita på teknikutvecklingen. Jag är i grunden teknikoptimist. Men tekniken kan inte övermanna de fysiska lagarna. Det är viktigt att förstå. Gravitation, energibehov och höghöjdseffekter gör att teknikutveckling kanske på sin höjd kan frisera de väldigt katastrofala klimatsiffror som flyget har i dag. Naturens lagar gör att flyget nästan aldrig kommer att bli helt hållbart, och framför allt inte under överskådlig framtid. Det låter kanske pessimistiskt. Men vi kan inte stå här i talarstolen och ljuga. Det är helt enkelt fakta.

Vi kan till exempel titta på energibehov, hur mycket energi man behöver använda och hur energieffektivt någonting är. Tidigare har vi här i talarstolen hört att flyget skulle vara resurseffektivt. Det låter helt absurt. Man kan jämföra flyget med järnvägen. Det är egentligen banal kunskap. Tänk vilket energibehov som finns för att lyfta så många ton upp i luften i relation till att till exempel förflytta någonting på marken, järn mot järn, där ett lok tar hela luftmotståndet och de andra vagnarna bara följer efter. Det är enormt stora skillnader i energibehov och energieffektivitet.

Sedan kommer ett ganska obekvämt faktum: Flygets teknikutveckling har inte gått snabbt. Det här måste vi förstå. Man kan till exempel titta på den forskning som forskaren Stefan Gössling håller på med. Han konstaterar att det sedan 1994 inte har skett ett enda stort tekniksprång inom flygets område för att minska flygets utsläpp – inte ett enda tekniksprång. Trots en massa artiklar hit och dit om nya initiativ går det bara att konstatera att teknikutvecklingen går på tok för långsamt. Det pågår en viss energieffektivisering, men det går alldeles för långsamt.

Detta leder mig då till den slutsats som jag har varit inne på: att flygandet måste minska. Vi kan inte bara tro på tekniken.

Ledamöter från andra partier har i dag i talarstolen mer eller mindre bara pratat om teknik, så länge de inte har pratat om direkta subventioner till flyg. De flesta på högerkanten verkar vilja att vi ska subventionera mer. Vi ska ta bort flygskatten och så vidare. Nu får ni vakna, kollegor! Vi är mitt inne i en klimatkris. Då kan vi inte med offentliga medel understödja det mest effektiva och snabbaste sättet att steka planeten. Det duger inte. Det är inte okej.

Men låt mig komma in på några av de lösningar som vi ändå har framför oss, som är möjliga. Det är till att börja med glädjande att säga att MP uppenbarligen har förhandlat fram en väldigt offensiv reformagenda för att minska flygets utsläpp.

Nu ska vi införa obligatorisk klimatdeklaration. Det är någonting som vi vet har effekt på konsumtion och som kan vara bidragande i den viktiga debatt som vi har, som handlar om flygets klimatpåverkan.

Vi ska nu ha obligatorisk inblandning av hållbart bränsle. Det kommer att vara en del av lösningen. Det kommer inte att dominera, men det kommer att vara en del av lösningen när det gäller att hyfsa och bättra på klimatsiffrorna.

Vi ska ha landningsavgifter som är mer differentierade. Här får vi se vad som är praktiskt genomförbart, givet internationella avtal. Men man borde åtminstone kunna titta på en trängselaspekt, som jag tycker saknas i dag. Det är trams att påstå att vi måste bygga ut flygplatserna när det i själva verket är nyttjandet som måste bli mer effektivt och mer marknadsorienterat. Man kan inte tro att en flygplats har kapacitetsbrist bara för att den slår i kapacitetstaket under två timmar om dagen. Man får vara lite smartare än så och tänka: Då smetar vi i stället ut avgångarna under dagen.

Det sista handlar om att omförhandla globala avtal. Det är naturligtvis en väldigt bra politik, och det är någonting som Miljöpartiet har drivit länge. Men vi ska inte lura oss själva. Det är inte på tapeten att vi ska kunna införa en global skatt på bränslet. Så enkelt är det. På lång sikt kanske vi kan klara av det, men vi har tyvärr inte med oss tillräckligt många nu i fråga om det. Därför är flygskatten ett måste.

Nu går jag utanför det som vi har förhandlat om i regeringen: För oss från Miljöpartiets sida är det en självklarhet att vi också måste höja den. Stefan Gösslings forskning pekar på att teknikutvecklingen går för långsamt. När det gäller bränslen generellt säger han: Om flygbiljetterna ska ha en rimlig chans att komma upp i ungefär samma kostnad som det vi har bensinskatten för, till exempel, måste man åtminstone tredubbla biljettkostnaderna.

Jag vill slutligen runda av genom att rikta ett stort tack till alla er därute som deltar i debatten om flyget. Det är helt avgörande för att vi ska klara av klimatkrisen att vi gemensamt minskar på flygandet. Det sker nu ganska snabbt. Det är en kraftig minskning av flygandet, och det beror väldigt mycket på er där ute som debatterar och pratar om möjligheterna med tågsemester och allt det positiva som kan komma i stället för flygandet.

Men jag vill också säga: Kom ihåg att politiken behövs i detta! Vi behöver höja flygskatten. Vi behöver vidta en rad politiska åtgärder för att klämma åt dem som inte självmant väljer att minska sitt flygande. Och här har ni Miljöpartiet, som i regering och riksdag står upp för en radikal flygpolitik.

Anf. 51 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag instämmer med Lorentz Tovatt i att detta är en väldigt viktig debatt. Stort tack till Greta Thunberg och alla skolstrejkande elever, som verkligen har tvingat oss vuxna att agera i frågan om minskade utsläpp!

Jag har två frågor till Lorentz Tovatt.

Den första rör den överenskommelse som ni har slutit med Liberalerna och Centerpartiet. Vi hörde tidigare Anders Åkesson från Centerpartiet tala om punkt 32. Han talade om att det handlade om minskad klimatpåverkan från flyget, inte om ett minskat flygande. Men Lorentz Tovatt talade, ungefär som vi i Vänsterpartiet brukar göra, om att vi faktiskt behöver minska flygandet om vi ska kunna minska klimatpåverkan.

Vad är det som gäller i 73-punktsprogrammet? Är det minskad klimatpåverkan, eller är det ett minskat flygande?

Den andra frågan rör regeringens flygstrategi. Där lutar man sig mot prognoser från Swedavia, som talar om ett fördubblat flygande från Arlanda 2045. Lorentz kan nog hålla med oss i Vänsterpartiet om att det vore helt ohållbart att planera för en expansion av Arlanda för ungefär 50 miljoner resenärer årligen. Där skulle jag vilja veta: Vad är det som gäller för Miljöpartiet? Står Miljöpartiet bakom att Arlanda ska kunna fördubbla flygkapaciteten fram till 2045?

Anf. 52 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för frågeställningarna! Vi kan börja med vad januariavtalet reglerar. Det reglerar naturligtvis det som står, det vill säga att flygets klimatpåverkan ska minska. Sedan kan man landa i olika slutsatser om vad som krävs för att det ska ske. Jag och Anders Åkesson landar kanske i olika slutsatser, men jag landar i denna slutsats: Om klimatpåverkan från flyget ska minska måste vi också minska själva flygandet, för dessa två saker är naturligtvis väldigt tätt sammanfogade eftersom flyget är fossilberoende. Det blir lite hittepå att säga: Ja, vi ska minska flygets klimatpåverkan, men vi ska inte minska flygandet. Då har man inte förstått hur det hänger ihop. Detta är min slutsats av vad som står i januariavtalet.

Sedan gäller det flygstrategin. Jag noterar att Jens Holm har ändrat retoriken lite kring detta efter några replikskiften som vi hade på Twitter. Jens Holm har tidigare pratat om att regeringen själv skulle ha uttryckt en vilja att fördubbla flygtrafiken från Arlanda. Det har regeringen inte gjort,

utan regeringen har konstaterat att Swedavia har sådana prognoser. Det är inte samma sak som att själv säga att man vill det.

För Miljöpartiet är det uppenbart att det inte är hållbart att fördubbla kapaciteten på Arlanda. Det är naturligtvis vår ingång. Hittills har inte regeringen sagt någonting annat än det.

Anf. 53 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag noterar att punkt 32, som Lorentz Tovatt var så nöjd med i januariavtalet, inte handlar om minskat flygande. Jag tror att jag då hörde fel när Lorentz Tovatt talade om minskat flygande och kopplade det till just den överenskommelsen, för det är en minskad klimatpåverkan. Det är också därför som man trycker så mycket på klimatdeklaration, märkning och sådana saker.

Det är jättebra att Miljöpartiet som parti vill verka för ett minskat flygande, för det är så vi minskar utsläppen på allvar. Men då tror jag att man behöver hitta andra samarbeten än det med Liberalerna och Centerpartiet.

Jag kommer inte riktigt ihåg. Jag skriver ärligt talat mycket på Twitter, och det tror jag att Lorentz Tovatt också gör. Det jag nog har sagt hela tiden är att i regeringens flygstrategi talar man om att Arlanda behöver expandera. För det syftet har man tillsatt ett Arlandaråd där Miljöpartiet som bekant har haft ledamöter.

Vad som har hänt med detta Arlandaråd nu vet inte jag, men i regeringens flygstrategi på s. 18 står det klart och tydligt att Arlanda ska expandera. Man lutar sig mot prognosen från Swedavia som talar om ett fördubblat resande till 2045. Då jag ställde frågan till ansvarig minister, klimatminister Isabella Lövin från Miljöpartiet, sa hon att nu är det hög tid att ta fram nya prognoser.

Det tycker jag låter alldeles utmärkt, så min fråga är helt enkelt: Behöver vi ta fram nya prognoser visavi Arlanda, eller kan det vara så att Miljöpartiet tycker att det är okej att fördubbla flygandet till och från Arlanda?

Anf. 54 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm! Nu är det två olika debatter som vi har här, och dessutom är det framför allt semantiska frågeställningar som Jens Holm kommer med.

Det första handlar om minskat flygande versus minskad klimatpåverkan. Jag konstaterar att om flygets klimatpåverkan ska minska kommer vi att behöva minska flygandet. Det är en linje som är helt förenlig med det som står i januariavtalet. En sådan sak som klimatdeklaration syftar ju till att avskräcka från flygresande och kan därför minska flygresandet, så det finns flera saker som kan leda till både minskad klimatpåverkan och minskat flygande. Jag tror naturligtvis att det ena förutsätter det andra.

Vad gäller myndigheter som tar fram prognoser tycker jag att det blir en lite konstig diskussion. Jag har väldigt svårt att se att regeringen skulle kunna gå in och rätta prognoser som ansvariga myndigheter tar fram. Det är nog ganska långt ifrån regeringens befogenheter, inte minst om man ska hålla sig undan från det som kallas ministerstyre. Det är ju den ordning vi har att till exempel Trafikverket som ansvarig myndighet tar fram prognoser för vägtrafiken och för järnvägen. Sedan har regeringen att agera på prognoserna och fatta beslut.

De flesta regeringar brukar göra det. De flesta regeringar brukar till exempel tro att bara för att prognoser säger att vi kommer att köra mer bil så måste vi också bygga fler bilvägar. Den här regeringen har dock ännu inte sagt att vi ska agera på prognoserna som Swedavia har tagit fram, utan man konstaterar att det finns prognoser som säger att flygandet kommer att öka. Men regeringen har faktiskt en politik som syftar till motsatsen, det vill säga att hålla flygandet i schack eller till och med minska det, vilket flygskatten är ett bra exempel på.

Så nja – det här blir en semantisk, konstig diskussion som inte bidrar så mycket.

Anf. 55 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Tack, Lorentz Tovatt, för anförandet!

Lorentz Tovatt har helt rätt i att inrikesflyget viker. Vad beror det på? Det är möjligt att flygskatten kan ha påverkat med höjda priser. Men framför allt, fru talman, beror det på att vi hade en mycket omfattande strejk i det svenska inrikesflyget helt nyligen, att vi har ett konjunkturskifte på gång i vårt land och att flyglinjer har lagts ned på svaga destinationer eftersom flygskatten gjort priset per flygstol så högt.

Bekymret med detta, fru talman, är att de människor som bor på de destinationerna, ofta långt från den verklighet som Lorentz Tovatt lever i här i Stockholm, inte har några alternativ när det gäller att utföra ett dagsverke i Stockholm eller att ta sig ut i världen. Vi har minskat människors tillgänglighet med ett synnerligen ineffektivt skattemedel – alltså flygskatten – om det var klimatet vi ville åt.

Januariavtalet innehåller en rad väldigt bra punkter. Punkt 32 är klockren och väldigt mycket efter Centerpartiets påverkan. Där står svart på vitt ett mycket tydligt besked, fru talman: Flygets klimatpåverkan ska minska.

Det står dock inte, fru talman, att *flyget* ska minska. Det är möjligt att flyget minskar som en effekt av detta, men det är inget självändamål att transportmedlet flyg ska minska. Det är dess klimatpåverkan som ska minska, alltså en helt annan ingång i frågan än den som Lorentz Tovatt framför från riksdagens talarstol.

Jag vill därför fråga Lorentz Tovatt, Miljöpartiets företrädare i denna debatt: Är Miljöpartiet emot flyget som transportslag oavsett dess klimatpåverkan? Är ni emot flyget som transportslag även om dess klimatpåverkan är noll? Jag får det intrycket.

Anf. 56 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Anders Åkesson! För det första ska jag bara rätta Anders Åkesson i två avseenden.

Det ena är att flygstrejken kom efter att siffrorna presenterades. Det handlar om första kvartalet; flygstrejken kom senare.

Det andra handlar om att linjer flyttar både till och från Sverige. Sedan flygskatten infördes har vissa linjer lämnat Sverige, medan andra har tillkommit. Det är ganska uppenbart att flygskatten åtminstone är en viktig del i att flyget minskar, och jag tycker därför att Anders Åkesson lite grann pratar bort effekterna.

Jag har en följdfråga till Anders Åkesson som handlar just om minskande flyg och minskade klimatutsläpp från flyget.

Nu är vi inne i en akut klimatkris. I Moçambique har under våren tusentals människor dött till följd av den värsta stormen som någonsin uppmätts på södra halvklotet. Det här är väldigt allvarligt, och då kan man ha olika inställning till politiken. Jag menar att politiken väldigt drastiskt måste försöka minska utsläppen så snabbt som det bara är möjligt. Det får mig bland annat att dra slutsatsen att den teknik som flyget använder nu är helt inkompatibel med våra klimatmål. I mitt inledningsanförande har jag redogjort för att vi inte är där. Att då påstå att flygets utsläpp kan minska i närtid tack vare ny teknik är vetenskapsfientligt, fru talman.

Därför blir min följdfråga tillbaka till Anders Åkesson: Givet att vi är inne i en akut klimatkris, är det då dåligt att flyget minskar?

Anf. 57 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Det räcker för mig att återföra klimatdebatten till Sverige, Lorentz Tovatt. Jag kommer från sydöstra Sverige där klimatpåverkan är påtaglig med vattenbrist, missväxt, skogsdöd med mera som följd. Välkommen ned och studera effekterna vid tillfälle!

Studera också de effekter som minskade flygmöjligheter får i den sydöstra delen och andra delar av landet, till exempel den minskade tillgänglighet som det innebär för människor som bor och lever sitt liv där. Livet, fru talman, är inte en del utan en helhet. Transport är från dörr till dörr, ibland inkluderande flyg, ibland järnväg.

Jag upprepar den fråga till Lorentz Tovatt som han så nogsamt undvek med sin utflykt ned till Moçambique, vilket är nog så allvarligt. Min fråga som jag vill ha svar på lyder: Är Lorentz Tovatt och Miljöpartiet emot flyg som transportslag oavsett dess klimatpåverkan? I så fall, fru talman, hjälper ju ingenting i form av nya bränslen, nya sätt att flyga, teknikutveckling och en kombination av transportmedel. Då kommer ju aldrig flyget att kunna leverera. Jag tycker att Tovatt ska svara på den frågan.

Avslutningsvis sölar Arlandarådet, där Miljöpartiet faktiskt ingår, alldeles förskräckligt med att komma med ett slutresultat. Det innebär konkret att det bränsle som man sparar in på gröna flygningar mellan till exempel Kalmar och Arlanda slösas bort medan man ligger och snurrar runt i luften eller på backen på Arlanda, eftersom man inte klarar kapaciteten vid peak.

Anf. 58 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Jag vet inte hur många gånger man måste upprepa teknikmässiga fakta för att det ska gå in i huvudet på en centerpartist. Det är otroligt när vi står här och pratar om klimatet!

Först säger Anders Åkesson att frågan om klimatet är jätteallvarlig. Sedan säger han att tillgängligheten är jätteviktig. Det här är två saker som kan stå emot varandra, men det kan inte en centerpartist ta in. Det går inte för en centerpartist att förstå att tillgänglighet kan stå emot klimat. Men det är precis vad det gör i dag, och det är därför jag säger att flyget måste minska – inte för att man är emot flyget per definition eller som teknikslag utan för att det i dag är fossilberoende. Det finns ingen teknik i dag som i närtid kan minska flygets klimatpåverkan. Därför måste vi minska flygandet. Det är fakta.

Jag har år efter år debatterat mot Anders Åkesson och andra på högerkanten och försökt ta upp de tekniska fakta som vi står inför. Gång på gång går det inte in. Jag vet inte hur länge jag ska behöva göra det för att det ska ske en förändring i retoriken.

Det är helt enkelt så, svart på vitt, att om vi inte minskar på flygandet kommer vi inte att lyckas minska utsläppen från flyget tillräckligt för att nå de klimatmål som vi alla har ställt oss bakom och som vi måste klara av för att hindra en eskalerande och *väldigt* farlig klimatkris.

Anf. 59 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag är glad över att vi fokuserar på klimatet i fråga om transporter i och med att de påverkar klimatmålen mest. Jag har samma inställning som Lorentz Tovatt, nämligen att vi måste nå våra klimatmål. Det är därför jag i trafikutskottet när Klimatrådet kom på besök tog upp frågan om vi använder våra 700 miljarder på ett riktigt sätt för att nå klimatmålen.

Däremot frågar jag mig hur Miljöpartiet kan säga att några hundralappar extra på en kostnad på 20 000 för en familj som vill flyga till Kanarieöarna skulle göra att de inte reser dit. Jag tror inte på att de hundralapparna är avgörande. Jag tror snarare att det sker en diskussion i samhället om klimatet, och det är det som gör att människor i stället väljer att åka tåg inom Sverige eller ut i Europa – eftersom det i dag inte går att erbjuda ett klimatneutralt flyg.

Innan jag kom in i riksdagen i höstas jobbade jag inom fordonsbranschen. Jag har varit med när elektroniken tog över och det blev mycket bättre funktioner i bilarna. Det tog tio år.

Precis innan jag kom in i riksdagen jobbade jag med självkörande bilar. För åtta nio år sedan pratade man inte om självkörande bilar. Självkörande bilar finns i dag, men de var en utopi för tio femton år sedan.

Låt oss titta på klimatmålet till 2030 och den rådande utvecklingen, och då kan vi se på den satsning som görs med batterier för bilar.

Anf. 60 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Helena Gellerman, för frågorna och engagemanget!

Jag delar grundsynen att några hundralappar kanske inte spelar en så stor roll. Det jag försökte påvisa i mitt anförande var att själva införandet av flygskatten har fått en positiv effekt just för den diskussion som har följt, som Helena Gellerman implicit tog upp i sin replik.

Det har införts en skatt som har resulterat i många diskussioner. En följd har blivit att man har börjat titta på alternativ till att flyga. Det är därför Tågsemesterggruppen har blivit så stor. Det gäller även hela debatten som har följt om flygskam och flygets klimatpåverkan i stort. Jag tror att de hänger ihop med varandra, och flygskatten var en viktig startpunkt för den debatten.

Med detta sagt tror jag, precis som Helena Gellerman, att det inte är tillräckligt, utan jag tror att man måste öka flygskatten så att det blir en betydligt högre kostnad. Det finns olika beräkningar. Stefan Gössling menar att det måste vara åtminstone tre gånger så dyrt om det ska spegla de krav som ställs på just vägtransporter. Naturskyddsföreningen har också

räknat på detta och menar att det ska vara kraftfulla höjningar av kostnaderna för att de verkligen ska betala hela klimatpåverkan. Jag delar Helena Gellermans engagemang, och jag hoppas på stöd för en högre flygskatt.

Prot. 2018/19:96

28 maj

Luftfartsfrågor

Anf. 61 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Min poäng i diskussionen om tekniken är att jag ställer mig frågande till att Lorentz Tovatt säger att han är för teknik eftersom han säger att elflyg ligger långt fram i tiden.

Jag får intrycket, fru talman, att Lorentz Tovatt inte har läst på om elflyg och batterier och hur snabbt den tekniken kan komma på plats. Det är tolv år fram till 2030. Redan nu finns elflyg, och 2023 kan vi se plan som tar 6–12 personer och kan flyga upp till 100 mil. Vi kan se en utveckling där det 2027 kan finnas flygplan för 50 personer. Inrikesflyget skulle kunna köras med elflyg i stället för fossilanvändande flyg.

Centerpartiet tog tidigare upp att Miljöpartiet egentligen vill avskaffa flyget. Hur tänker Miljöpartiet att människor ska kunna träffas för att komma överens om gemensamma åtgärder för att minska klimatpåverkan om de inte kan flyga och träffas?

Anf. 62 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Flyget kommer inte att avskaffas helt. Sådan hybris har jag inte att jag tror att Miljöpartiet kan påverka världens flygmarknad på det sättet. Det är inte heller eftersträvanvärt att flyget ska försvinna helt, men däremot måste det kraftigt minska. Jag har redogjort för de tekniska möjligheterna till fortsatt flygande.

Jag har läst på om elflyg. Jag delar entusiasmen, och jag hoppas också – likt Helena Gellerman och även Anders Åkesson, som jag vet är entusiastisk över elflyg – att elflygplan ska utvecklas tekniskt så snart som möjligt. Men det gäller att vara realist vad gäller elflygplanen. Det första man ska veta är att utsläppen från inrikesflyget fortfarande utgör en liten andel av flygets totala utsläpp. Utöver det tror jag att elflyg passar framför allt i områden i världen där det inte är möjligt att bygga järnväg. Se på Norge med sina fjordar. Där finns bra förutsättningar för att utveckla elflyg. Jag vet att Norge har börjat satsa på det.

Ett land som Sverige har en välutbyggd järnväg och även möjlighet att bygga nya järnvägssträckningar. Det kan vara meningslöst att ha elflyg på de flesta sträckorna eftersom det blir ineffektivt energimässigt jämfört med järnväg. Det handlar om att flytta en flera ton tung kropp upp i luften, och det kräver enorma batterier, blir dyrare och så vidare. Det finns en mängd tekniska aspekter.

Jag hoppas mycket på elflyget, men jag är mer realistisk med mina prognoser.

Anf. 63 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Tack för ett gott anförande, Lorentz Tovatt!

Jag har många gånger blivit bekymrad när jag har lyssnat på anföranden från Miljöpartiet. Jag upplever att det finns ett starkt fokus på den verklighet som jag tror att människor som bor i våra större städer upplever. Men vi är rätt många i Sverige som inte riktigt kommer från någon av de större städerna.

Min huvudkritik mot anförandet, fru talman, handlar inte bara om flyget generellt. Jag delar uppfattningen att inrikesflyget påverkar mindre än utrikesflyget, och utrikesflyget är betydligt svårare att hantera med teknikutveckling eftersom det är längre avstånd. Huvudkritiken för mig handlar om synen på inrikesflyget. Jag kan konstatera att ja, vi kan bygga mer järnväg i Sverige och ja, vi kan utveckla kollektivtrafiken. Men det kommer inte att vara ekonomiskt genomförbart eller lönsamt, och det kommer inte att fungera överallt.

Det är därför vi kristdemokrater hela tiden lyfter fram perspektivet att man måste se de olika trafikslagen var för sig. Om man då har som strategi – vilket jag uppfattar att man har, fru talman – att verkligen minska flygandet just nu kommer det att påverka också inrikesflyget i den meningen att det blir färre som flyger. Det är ju själva logiken med att minska flygandet. Då får man heller inte ekonomiska möjligheter att göra den teknikutveckling som behövs.

Tyvärr kommer inte detta att bytas ut mot att det går fler tåg eller fler bussar, för det är inte det som möter oss på de långa avstånd vi har. Jag märker till och med på väg hem till Uddevalla att det emellanåt faktiskt inte går något tåg. Jag tvingas flyga från Bromma till Trollhättan.

Anf. 64 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Magnus Jacobsson, för frågeställningarna!

Jag tror att vad som är ekonomiskt genomförbart, vilket är ett av skälen till att Magnus Jacobsson föredrar flyg framför järnväg, beror på dels vad man har för politisk vision och vilja, dels på teknikutveckling och sådant. Det blir konstigt om man då bara dömer ut järnvägen, som ändå har tjänat oss länge och som vi vet hur man bygger. Vi vet ju hur man lägger räls. Vi vet däremot än så länge inte hur man på bred kommersiell basis kan bygga ut en elektrifierad flygpark. Det vet vi inte. Därför är det inte sant att det skulle vara ekonomiskt ogenomförbart att satsa mer på järnvägen i stället för att satsa väldigt mycket på mer flyg i Sverige.

Jag har en motfråga till Magnus Jacobsson. KD har någon form av grundideologi som handlar om förvaltarskap, om en förvaltartanke med djur och natur och människor. Det är ju väldigt fint. Det ligger ganska nära den gröna grundvisionen om försiktighetsprinciper och att vi ska ta vara på ekosystemen. Var ligger det förvaltande i att kraftigt skattesubventionera det snabbaste sättet att steka planeten? Det har jag inte riktigt förstått. Varför är det att förvalta vår planet att skattebefria det som är absolut värst för klimatet? Det är ju redan momsbefriat och kraftigt subventionerat, både regionalt och på riksnivå. Varför ska det dessutom bli skattebefriat? Det har jag fortfarande svårt att förstå.

Anf. 65 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tackar för den frågan!

När vi inom kristdemokratin talar om förvaltarskapet brukar vi använda oss av en formel eller ett begrepp: Det ska vara ekonomiskt, ekologiskt och socialt förvaltande. Det hänger ihop.

Det är det som blir mitt dilemma nu när jag lyssnar, fru talman. Det är ju inte så att jag som kristdemokrat på något sätt har sagt att jag föredrar flyg framför järnväg. Jag föredrar egentligen inget alls. Möjligtvis föredrar jag i sådana fall järnväg. Det är det jag själv oftast använder på längre

sträckor, så ofta jag bara kan, eftersom jag tycker att det är behagligt och fungerar väl. Jag kan jobba och så vidare.

Problemet är att järnväg inte fungerar överallt. Det är inte så Sverige ser ut. Vi har inte heller de resurserna att vi kan bygga ut järnvägen hur som helst, för det är faktiskt inte så ekonomiskt hållbart som man skulle kunna tänka sig.

Det är också så – det ser alla vi som har jobbat som regionpolitiker – att när vi utvecklar järnvägen, vilket är positivt, tenderar det att resultera i att man har färre stationer för att det ska gå snabbt mellan de stora tätorterna. Hela tiden är det då glesbygden och landsbygden som förlorar på en storstadspolitisk strategi.

Tittar jag på det Miljöpartiet lyfter fram här i debatten och även i andra sammanhang ser jag att det är mer skatt på bilar och mer skatt på flyg. Man låter industrin gå förhållandevis obeskattad och tar inte itu med exempelvis elektrifiering av lastbilsflottan, vilket skulle kunna få riktigt stora effekter för att förbättra miljön.

Detta gör att Miljöpartiets ekologiska politik – som jag berömmar er för; jag har stor respekt för den och tror till och med att ni menar vad ni säger – glömmer det ekonomiska och det sociala i viljan att vara ekologisk. Vi kristdemokrater försöker fånga upp alla de tre perspektiven. Då fyller även flyget en funktion, framför allt för oss som behöver komma till Stockholm ibland.

Anf. 66 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Jag ber alla att notera det som Magnus Jacobsson sa i början av sin andra replik här. Det var att han inte föredrar något transportslag, det vill säga att han väljer att inte favorisera järnväg eller flyg.

Jag tror att detta är symtomatiskt. Jag tror att det finns en bild inom svensk höger att man aldrig ska ställa tekniker mot varandra. Så länge de kan drivas i teorin hållbart ska man aldrig ställa dem mot varandra.

Jag tycker att detta i grunden är fel. Vi vet till exempel att cykel är det mest energieffektiva transportslaget av alla. Det är alltså mer energieffektivt än att gå. Vi vet att ett lok som har järnhjul mot räls och drar ett tåg framåt där alla vagnar följer efter är otroligt mycket mer energieffektivt än flygande.

Detta leder mig till slutsatsen att det är klart som tusan att vi politiker ska bestämma teknik – inom ramar, naturligtvis. Det är klart att vi måste kunna favorisera det som faktiskt är energieffektivast eller smartast sett utifrån resurser, klimat och vilken typ av energi som används. Allt sådant måste man ta i beaktande som politiker, och det är det vi gröna alltid försöker göra.

Vi får bedöma varje transportslag utifrån dess meriter och utifrån vad det hotar för samhällsfunktioner. Vi vet att flyget är det transportmedel som i dag är mest potent av alla för att steka den här planeten. Då tycker åtminstone vi att det måste finnas någon måtta i att särbehandla det positivt på alla möjliga sätt, vilket man gör i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 15.)

§ 13 Riksrevisionens rapport om förvaltningen av premiepensionssystemet

Socialförsäkringsutskottets betänkande 2018/19:SfU14
Riksrevisionens rapport om förvaltningen av premiepensionssystemet
(skr. 2018/19:80)
föredrogs.

Anf. 67 NOOSHI DADGOSTAR (V):

Fru talman! Vi debatterar i dag Riksrevisionens granskning av premiepensionssystemet. Jag yrkar bifall till reservation 1.

Riksrevisionen riktar i sin rapport allvarlig kritik mot hur premiepensionssystemet fungerar i dag. Anledningen till att det är upprörande är att det handlar om stora värden som kommande pensionärer ska leva på.

En betydande andel av våra pensionspengar hamnar på börsen på något som kallas fondtorg. Internationellt sett är det ovanligt att statliga trygghetssystem läggs ut på en spekulationsmarknad på detta sätt.

Riksrevisionen pekar till att börja med på grundproblemet, nämligen att det är olämpligt att ett sådant här system är obligatoriskt. Har man pengar som man kan tänka sig att riskera kan man själv fatta beslut om att placera sina pengar. Men här tvingas alltså alla svenskar att ägna sig åt riskfyllda fondval med livsnödvändiga pensionspengar.

Detta gör dessutom fondtorget vidöppet för mindre nogräknade förvaltare med spännande, lukrativa affärsmodeller, som tjänar stora pengar därför att de vet att kunderna inte är särskilt intresserade eller uppmärksamma på uppläggen. Till exempel byter mindre än 1 procent av oss sparare fond trots kraftigt höjda avgifter, kan Riksrevisionen visa på.

Vi får heller inte tillräcklig information om hur vi påverkas av de olika kostnadsposterna eller fondbolagens sätt att förvalta våra pengar. Riksrevisionen påpekar att fondförvaltarna inte är dumma. De anpassar sina avgifter till nuvarande rabattmodell och kan i stället ta ut höga avgifter på andra, för spararna ofördelaktiga, sätt. Det finns ingen myndighet som stänger av ett bolag som har oskäligen höga avgifter. Det görs i dag ingen löpande utvärdering av kostnadseffektiviteten i systemet.

Riksrevisionen är ganska tydlig med att det är ett väldigt ineffektivt system. Det är alltså möjligt att uppnå högre avkastning på vårt kapital med en passiv indexförvaltning. Till och med Sjunde AP-fonden har fått en mycket högre avkastning än fondtorget. Regeringen svarar själv i skrivelsen att det finns stor risk att spararna får betala höga avgifter – pengar som alltså tas från vår egen pension – i förhållande till den värdeutveckling vi får.

Anledningen till att premiepensionssystemet är så ifrågasatt är i grunden att allmänna rättigheter, som pensionen, för de flesta människor innebär några grundläggande saker: dels att de ska omfatta alla på så sätt att var och en får en acceptabel pensionsnivå, dels att individer med samma livsinkomst kan förvänta sig ungefär samma pensionsutfall.

Premiepensionen uppnår, menar jag, inte någon av dessa saker. Vi har till exempel, för att dra en parallell, inga fondtorg för att avgöra om jag eller mina barn ska få gå i skolan eller om jag har rätt att få en medicinsk behandling om jag får en sjukdom. Detta är något som det allmänna ska garantera.

Premiepensionen blir tvärtom upp till var och en. På så sätt privatiserar vi förvaltningen av de allmänna pensionsmedlen, och det sker en individualisering av den allmänna pensionen. Det är i dag stor spridning i avkastning mellan personer med exakt samma inkomst endast beroende på olika förvaltningsresultat och hur lyckosam man har varit i olika placeringsval. Detta ger dålig förutsägbarhet, som verkligen byggs upp av premiepensionssystemet. Ingen vet vad dessa fonder ger i pension om 30–40 år. Om man vill syssla med detta kan man göra det till exempel inom ramen för tjänstepensionen, men det förutsätter en säker och hög nivå på den allmänna pensionen.

Alla dessa onödiga och höga kostnader som fondtorgets konstruktion skapar, med hundra och åter hundra fonder, skulle ha kunnat gå till våra egna pensioner. Alla, både Riksrevisionen och regeringen, är överens om att premiepensionssystemet är onödigt kostsamt. Jag menar att det är oacceptabelt att stora värden, som skulle ha kunnat generera högre pensioner, försvinner i vinster till fondbolag och försäkringsrådgivare.

Det finns i dag ett stort missnöje med hela pensionssystemet. Sverige har flest fattigpensionärer i Norden. Ett allt större antal ungdomar uppger att de känner att de måste börja spara själva eftersom de inte tror att pensionen kommer att räcka till när de blir äldre.

Nästa år vill partierna i Pensionsgruppen höja pensionsåldern, och på sikt väntar ytterligare åldershöjningar. Men för personer med vanliga löner kommer de extra åren knappt att märkas i plånboken. Att arbeta till exempel två extra år kanske ger någon hundralapp extra i månaden för en underköterska. Det räcker alltså inte att höja pensionsåldrarna. Pensionssystemet ger för lite pengar i dag. De flesta kommunalare omfattas fortfarande av grundskyddet, trots 50 års arbete.

Premiepensionssystemet bör upphöra att vara obligatoriskt. Det borde till exempel vara möjligt att välja inkomstpension i stället för premiepensionssparande för att kunna garantera sina pengar. När vi skapar så stora risker i vårt pensionssystem borde det minsta man kan begära vara att staten åtminstone ger något slags garanti för att premiepensionspengarna finns kvar i slutet, så att man inte råkar förlora alla sina pengar efter 45 år i arbetslivet.

Jag menar att det är anmärkningsvärt att vi har ett sådant här tvångsmässigt spekulationssystem i ett statligt garantisystem. Andra länder har inte anammat detta. Jag är förvånad över att andra partier inte tycker att man ska kunna välja att ställa sig utanför.

Vi har ganska dålig koll på det oändliga antal fondbolag som finns på fondtorget. Det har förekommit oegentligheter, som när finansbolaget Allra tog miljontals kronor av våra sparade pengar för att berika sig själva. Med stor sannolikhet finns många fler bolag med liknande syften. Riksrevisionen lyfter särskilt fram att bristerna i tillsynen leder till att fonder på fondtorget enkelt kan köpas upp av olämpliga fondförvaltare.

Premiepensionssystemet är ett område där fondförvaltare på kort tid kan attrahera kapital på ett sätt som är svårare att genomföra på en reguljär fondmarknad, delvis eftersom sparandet är obligatoriskt och inte frivilligt. Tillsynen måste därför förstärkas och valfriheten öka för spararna genom ett borttagande av obligatoriet.

(forts. § 16)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.25 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 15.30, då votering skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 15.30.

§ 14 Beslut om ärende som slutdebatterats den 16 maj

TU13 Kollektivtrafik

Punkt 1 (Ökad kollektivtrafik)

1. utskottet
2. res. 2 (C)
3. res. 3 (KD)
4. res. 4 (L)

Förberedande votering 1:

21 för res. 3
19 för res. 4
291 avstod
18 frånvarande

Kammaren biträdde res. 3.

Förberedande votering 2:

31 för res. 2
21 för res. 3
280 avstod
17 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Håkan Svenneling (V) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

201 för utskottet
30 för res. 2
101 avstod
17 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 64 M, 26 V, 13 MP

För res. 2: 30 C

Avstod: 61 SD, 21 KD, 19 L

Frånvarande: 2 S, 6 M, 1 SD, 1 C, 2 V, 1 KD, 3 MP, 1 -

Punkt 2 (Biljett- och betalsystem)

1. utskottet

2. res. 5 (M)

3. res. 6 (SD)

4. res. 7 (V)

Förberedande votering 1:

61 för res. 6

26 för res. 7

245 avstod

17 frånvarande

Kammaren biträdde res. 6.

Förberedande votering 2:

65 för res. 5

61 för res. 6

205 avstod

18 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Huvudvotering:

181 för utskottet

64 för res. 5

87 avstod

17 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 30 C, 21 KD, 19 L, 13 MP

För res. 5: 64 M

Avstod: 61 SD, 26 V

Frånvarande: 2 S, 6 M, 1 SD, 1 C, 2 V, 1 KD, 3 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 15 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

FiU38 Vissa betaltjänstfrågor

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU40 Kompletterande bestämmelser till EU:s prospektförordning

Kammaren biföll utskottets förslag.

JuU26 Personuppgiftsbehandling i viss verksamhet som rör allmän ordning och säkerhet – anpassningar till EU:s dataskyddsreform

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU18 Reglering av alkoglass m.fl. produkter

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Vissa frågor om reglering av alkoholdrycker och alkoholdrycks-
liknande preparat)

1. utskottet

2. res. (M)

Votering:

268 för utskottet

64 för res.

17 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 61 SD, 30 C, 26 V, 21 KD, 19 L, 13 MP

För res.: 64 M

Frånvarande: 2 S, 6 M, 1 SD, 1 C, 2 V, 1 KD, 3 MP, 1 -

SoU19 Vissa ändringar som gäller PKU-biobanken

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU12 Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Internationellt informationsutbyte)

1. utskottet

2. res. (SD)

Votering:

271 för utskottet

61 för res.

17 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 64 M, 30 C, 26 V, 21 KD, 19 L, 13 MP

För res.: 61 SD

Frånvarande: 2 S, 6 M, 1 SD, 1 C, 2 V, 1 KD, 3 MP, 1 -

TU15 Luftfartsfrågor

Punkt 2 (Regionala flygplatser)

1. utskottet

2. res. 1 (M)

3. res. 3 (C)

4. res. 4 (KD)

5. res. 5 (L)

Förberedande votering 1:

21 för res. 4

19 för res. 5

292 avstod

17 frånvarande

Kammaren biträdde res. 4.

Förberedande votering 2:

30 för res. 3

21 för res. 4

281 avstod

17 frånvarande

Kammaren biträdde res. 3.

Förberedande votering 3:

64 för res. 1

30 för res. 3

238 avstod

17 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

137 för utskottet

64 för res. 1

131 avstod

17 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 26 V, 13 MP

För res. 1: 64 M

Avstod: 61 SD, 30 C, 21 KD, 19 L

Frånvarande: 2 S, 6 M, 1 SD, 1 C, 2 V, 1 KD, 3 MP, 1 -

Punkt 3 (Bromma flygplats)

1. utskottet

2. res. 6 (SD)

Votering:

250 för utskottet

61 för res. 6

21 avstod

17 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 S, 64 M, 30 C, 26 V, 19 L, 13 MP

För res. 6: 61 SD

Avstod: 21 KD

Frånvarande: 2 S, 6 M, 1 SD, 1 C, 2 V, 1 KD, 3 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 16 (forts. från § 13) **Riksrevisionens rapport om förvaltningen av premiepensionssystemet** (forts. SfU14)

Anf. 68 ERICA NÅDIN (S):

Fru talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till utskottets förslag till beslut i ärendet SfU14, *Riksrevisionens rapport om förvaltningen av premiepensionssystemet*.

*Riksrevisionens
rapport om förvalt-
ningen av premie-
pensionssystemet*

Sveriges premiepensionssystem består av cirka 800 fonder som tillsammans förvaltar 1 200 miljarder kronor. Systemets främsta syfte är att generera maximal pension för våra framtida pensionärer från de pensionsavsättningar man har gjort under arbetslivet. Vanligt folk ska kunna sätta av sina pengar i fonder utan att några krav på förkunskaper ska hindra dem från att välja rätt fond.

Risken med premiepensionssystemet är att en låg effektivitet kan generera låga pensioner, och detta ska vi såklart undvika. Ett effektivt system måste självfallet se till att spararna har tillgång till god information om de olika fonder som finns att välja på. Då premiepensionssystemet inte lever upp till alla krav och förväntningar vi har i dag har ett stort arbete påbörjats och genomförts från regeringens sida på uppdrag av Pensionsgruppen.

Riksrevisionens granskning av premiepensionssystemet färdigställdes i december 2018. Granskningen utgick från de privata fondbolagen på fondtorget, som förra året förvaltade ca 713 miljarder kronor. Man kom fram till att dagens fondförvaltning inte är heltäckande. Premiepensionssystemet kan bli mer kostnadseffektivt. Pensionsmyndighetens prisreduktion behöver förstärkas, liksom den information som pensionspararna får. Det saknas också ett tydligt huvudmannaskap för tillsynen av premiepensionerna då det i dag delas mellan Konsumentverket och Finansinspektionen.

Regeringen har vidtagit en rad åtgärder de senaste åren i enlighet med Pensionsgruppens arbete. Nu sker två stegvisa reformer för ett system byggt på trygghet och högre framtida pensioner.

Regeringens proposition *Ett tryggt och mer hållbart pensionssystem*, som gäller från och med november 2018, gör att fondförvaltare som vill ingå i fondavtal med Pensionsmyndigheten nu måste ansöka om detta hos just Pensionsmyndigheten.

Ett nytt upphandlat fondtorg har införts med högre krav på de fondbolag som ska verka på fondtorget. Alla ska redovisa sina samtliga kostnader för att öka transparensen. Det var den första reformen.

Den andra reform som ska införas är att inrätta en helt ny myndighet som kommer att göra en ytterligare granskning av premiepensionssystemets fondtorg. Myndigheten ska vara på plats i september nästa år. Just nu pågår en utredning om vilken typ av regelverk som ska gälla för fondtorget inom premiepensionen. Utredningen ska redovisas den 1 november i år.

Med anledning av regeringens stegvisa reformer för premiepensionssystemet anser regeringen att man inte bör inleda ytterligare utredningar eller åtgärder angående fondtorgets krav eller ge nya uppdrag till Pensionsmyndigheten angående kostnadseffektiviteten på fondtorget. Därför anser regeringen att Riksrevisionens rapport är färdigbehandlad.

För oss socialdemokrater är det självklart att vilken pension man än har ska den vara trygg och gå att leva på.

Fru talman! De aktörer inom premiepensionssystemet som fifflar med våra pengar eller är oseriösa ska inte komma undan. De ska inte ha en plats i systemet. Sveriges nya upphandlade premiepensionssystem ska vara tryggt och säkert, och staten ska ta ett större ansvar där. Som sparare ska man inte behöva vara en finansexpert för att i slutändan få en god pension. (Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)

Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2018/19:MJU15

Ansvar för miljöskador i Sveriges ekonomiska zon (prop. 2018/19:95)
föredrogs.

*Ansvar för miljö-
skador i Sveriges
ekonomiska zon*

Anf. 69 HANNA WESTERÉN (S):

Fru talman! Jag misstänker att jag är enda talare under denna punkt och att det inte kommer att bli någon debatt. Det handlar om att det är ett enigt utskott som står bakom propositionen.

Fru talman! Ansvaret vilar tungt på oss som är förtroendevalda i dag att vidta nödvändiga åtgärder och mått och steg för att skydda såväl människor som land och vatten mot skadlig påverkan. Somligt beslutas här i Sverige, och somligt beslutas i EU för att sedan införlivas i svensk lagstiftning. Det jag talar om i dag tar avstamp i ett EU-direktiv och ska därför omgående börja gälla i Sverige.

Ett enigt miljö- och jordbruksutskott står bakom regeringens proposition 2018/19:95 *Ansvar för miljöskador i Sveriges ekonomiska zon*, och det har heller inte väckts några motioner med anledning av propositionen. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2019.

I propositionen föreslås ändringar i miljöbalken och lagen om Sveriges ekonomiska zon. Ändringarna innebär att miljöbalken ska tillämpas även i fråga om allvarliga miljöskador i Sveriges ekonomiska zon. Det görs också en ändring i miljöbalken som innebär att den som på en fastighet, byggnad eller anläggning ska vidta en åtgärd för att enligt 10 kap. miljöbalken avhjälpa en miljöskada ska ha rätt till tillträde till fastigheten, byggnaden eller anläggningen under en viss tid.

Fru talman! Jag vill särskilt uppehålla mig vid det senare för att tydliggöra vilken typ av förändringar det är vi talar av förändringar det är vi talar om här i dag. Från och med den 1 augusti 2019 blir det alltså lättare för den aktör som har ansvar för till exempel efterbehandling av en fastighet att de facto få tillträde till den och tillåtelse från länsstyrelsen att utföra sitt uppdrag i det fall fastighetsägaren sätter sig på tvären. Det kan te sig självklart i en rättsstat som Sverige sett till vad som faktiskt står på spel i dessa ärenden. Men i och med de föreslagna förändringarna ges ansvariga myndigheter ett mycket tydligare mandat i fråga om miljöskador.

I korthet är de föreslagna förändringarna ett adekvat svar på de lagändringar som har efterfrågats för att ansvariga myndigheter så långt det är möjligt ska kunna verka effektivt för att skydda oss människor men också vår värdefulla natur från skadlig påverkan. Det är såklart också viktigt att kunna mota sådan när skadan redan är skedd.

De föreslagna ändringarna är viktiga steg i ett ännu bättre skydd av våra ovärderliga gemensamma livsmiljöer.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 4 juni.)

§ 18 Ändring av sammansättningen av Skolväsendets överklagandenämnd

Utbildningsutskottets betänkande 2018/19:UbU20
Ändring av sammansättningen av Skolväsendets överklagandenämnd
(prop. 2018/19:74)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)

§ 19 Vissa inkomstskatteändringar

Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU19
Vissa inkomstskatteändringar (prop. 2018/19:88)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.51 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

*Höjt tak för
RUT-avdrag*

§ 20 Höjt tak för RUT-avdrag

Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU20
Höjt tak för RUT-avdrag (prop. 2018/19:89)
föredrogs.

Anf. 70 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till Vänsterpartiets reservation nr 1 i betänkandet.

Enligt både januariavtalet och tidigare servettskiss till budget ska RUT-bidraget utökas rejält, och det vi nu ser är ett första steg. Eftersom den här reformen är en fördelningspolitisk katastrof ska borgarna såklart försöka rättfärdiga bidragssamhället för höginkomstagare och kalla det ”avdrag”.

Jag vill förtydliga att Vänsterpartiet inte är emot hushållsnära tjänster. Det vi vänder oss emot är att arbetet skattesubventioneras och att de med

höga inkomster är överrepresenterade i den del av befolkningen som använder RUT-bidraget. De som maxar bidraget är också de som utan tvekan skulle kunna betala fullt pris för tjänsterna.

Detta är inte bara orimligt och orättfärdigt utan även en djupt provocerande ekonomisk överföring. I praktiken innebär det att ett hushåll med en ensamstående mamma med lågavlönat jobb i exempelvis Bergsjön ska betala för att ett hushåll med två högavlönade i villa ska få sitt hem städad, eller att Gällivare ska betala för Stockholm och så vidare. Så ser det nämligen ut i landet: RUT-bidraget används mest i landets rikaste kommuner, och det är ju inte så konstigt – där bor de rikaste människorna. Reformen är alltså så träffsäkert utformad i sig att de med höga inkomster får allt större bidrag.

För oss i Vänsterpartiet är det helt självklart att människor som har stora inkomster kan betala sin privata städning själva. Det är också helt absurt att människor med låga inkomster ska vara med och finansiera medel- och överklassens städbidrag och därmed den fördelningspolitiska katastrofen.

Detta ökar de ekonomiska skillnaderna och går emot det riktiga välfärdsåtagande som jag menar är vårt samhällsansvar. Vi skulle i stället kunna bygga ut hemtjänsten genom att anställa fler undersköterskor som har tid för äldre, se till att det blir färre barn i förskolans barngrupper genom att anställa fler förskollärare eller se till att det finns plats på ett äldreboende den dagen det finns behov av det. Att däremot ge statliga skattekuponger till husen i Danderyd och Vellinge är inte riktigt ett välfärdsåtagande som vi har ett samhällsansvar att göra.

Fru talman! Man börjar ju faktiskt undra om det är dessa borgarna menar varje gång de talar om kärnuppdrag i kommunen eller att välfärdens resurser ska gå till dem som verkligen behöver dem. Man ställer sig frågan om det är *något* de rika klarar av nuförtiden utan att få ett skattebidrag för det. Klarar de av att ens flytta en vas hemma, eller är det något vi måste ta ett gemensamt samhällsansvar för?

Ringa efter en taxibil till Täby kanske de klarar av själva, men då ska undersköterskan stå för halva kostnaden. Moderaterna har så sent som i höstas föreslagit RUT-bidrag för taxi. Varför låginkomsttagare ska få dyrare kollektivtrafik medan överklassens taxiresenärer ska få billigare resor framgick tyvärr inte i den motionen, men det är trots allt deras logik i den ekonomiska politiken. Jag tror faktiskt att moderater kan åka taxi utan att få ekonomiskt bistånd för det.

Fru talman! När Moderaterna och Kristdemokraterna kände för att kuppa budgeten i höstas gjorde de det med motiveringen att det fanns så många utmaningar som inte riktigt kunde vänta. De var så oroliga över Sverige att de inte kunde vänta på en ny regering. Folk runt om i landet kanske tänkte att det måste vara för att man ville förbättra situationen för låginkomsttagare, villkoren för de sjukskrivna, arbetsvillkoren för välfärdsarbetaren eller situationen för utsatta barn. Men nej – det som var så livshotande viktigt var att driva igenom skattesänkningar för de redan välbeställda och självklart ännu mer RUT-bidrag för dem med höga inkomster.

Tyvärr blev det dock inte så mycket över efter skattesänkningar och ökat RUT-bidrag. Det blev inga pengar över för att göra livet enklare för sjukskrivna och låginkomsttagare. De som jobbat hårt och slitit ut sig och

de som fått kämpa för att få ihop till hyran fick ingenting. Stillasittande kapitalägare behövde däremot allt stöd från samhället, så att de kan fortsätta spekulera i stället för att jobba.

Som om det inte var nog med servettkissbudgeten föreslår nu även 73-punktsgänget som skrev januariavtalet att RUT-bidraget ska utvidgas och omfatta ännu fler tjänster. Jag trodde ändå att vi skulle stanna vid att de rika behöver ekonomiskt bistånd för att de inte ens kan skruva i en glödlampa själva, men uppenbarligen ska vi se över vilka företag som plockar in posten när villalirarna är på semester eller vattnar deras blommor åt dem. Detta ska nu utredas så att 73-punktsgänget kan prioritera att de som har råd ska kunna ha så kallade trygghetsvakter mellan husen på Lidingö. Bor man stort ska man dessutom kunna få bidrag för att betala någon för att flytta ens möbler hemma.

Detta är en väldigt skev prioritering, tänker jag. Om man bor så stort att man har flera våningar, flyglar och allt vad det heter är det väl troligt att man kan betala fullt pris om man ska anlita arbetskraft som flyttar runt ens piano hemma. Varför ska man få bidrag för det? Vore det inte mer rimligt att i så fall satsa pengarna på hemlösa, som inte får de mest grundläggande behoven tillgodosedda? Att våra gemensamma skattemedel ska gå till lyxtjänster för de redan välbeställda i stället för till att göra livet drägligt för landets mest utsatta är ett hån och går emot allt vad jämlikhet heter.

”Men de får ju tid över till annat”, brukar det heta. Ja, jag tror att de som utför tjänsten också vill ha tid över till annat och till sina familjer. Det är det som är så provocerande: Pengar till mer ekonomisk utjämning finns ju uppenbarligen, men än en gång ska subventioner av höginkomsttagarnas livsstil gå före. Än en gång visar borgarna klassamhällets sämsta sidor.

Jag tror att ni förstår grundproblemet med RUT-bidraget och vad hela konceptet bygger på, men som jag minns det – och som borgarna troligtvis kommer att anföra i talarstolen – skulle detta också göra att svarta arbetstillfällen försvann och arbetet i stället utfördes vitt, inom ramen för skattesystemet. Nu är det ju svårt att föra i bevis att det är så, men hur exempelvis en ökning till trygghetstjänster skulle gå ihop med den ursprungliga motiveringen och göra svarta jobb vita är för mig en gåta. Har vi exempelvis ett samhällsproblem med svartvaktare i dag? Anställer de rika trygghetsvaktare svart så mycket att det behöver omfattas av RUT och bli vitt? Vad installerar de rika egentligen för larm för att detta ska behöva omfattas av RUT senare? Det hoppas jag att partierna bakom januariavtalet kan svara på.

Jag kan väl medge att jag känner samma oro. Det är trots allt svårt att lita på höginkomsttagarna. I min hemkommun Göteborg tycker de borgerliga partierna, med Moderaterna i spetsen, att man ska knacka dörr och kontrollera om alla de som av olika anledningar lever på försörjningsstöd har rätt att göra det. Jag tänker att man kanske skulle kunna införa liknande kontroller hos de rika. Man kan knacka på och se om allting går rätt till och vilken form av arbetskraft som befinner sig i och mellan husen. Här kan vi också införa revisorer som skattefuskjägare, även om det är en helt annan debatt. Men ja, vi kanske till och med ska se över vilken motprestation som behövs för att höginkomsttagare ska få bidrag?

Sedan finns det självklart andra specifika problem kring detta. Ett stort problem är att det finns RUT-företag som betalar ut skitlöner och ljuger om kollektivavtal. Samma företag får nu, med den här reformen, ännu mer av de pengar som läcker ut från vår gemensamma välfärd.

Så sent som förra året gjorde DN en granskning av RUT-företagen. Flera påstod att de hade kollektivavtal som gav de anställda löner i kollektivavtalsnivå, försäkringar och sjysta villkor, men detta visade sig vara en lögn. Faktum är att många betalar så lite i timmen och enligt sin årsredovisning har så låga personalkostnader att det omöjligt kan leva upp till kollektivavtalets krav eller till det krav på minst 13 500 kronor i månadslön som företag med utomeuropeiska städare med arbetstillstånd lovat Migrationsverket att uppfylla.

Löner ned till 12 kronor i timmen inom hemstädning har avslöjats av myndigheternas pågående inspektioner mot osund konkurrens. Detta påminner mycket om kärnan i kapitalismen: att exploatera arbetare så mycket det går.

Men det slutar inte riktigt där. Det som är mer osmakligt är att detta ska finansieras av våra gemensamma skattemedel. Men det kanske inte borgarna skulle ha trott på i dag, för inget har ju sålts in så retoriskt och bra som RUT-bidraget. Kristdemokraterna verkade ju glömma att detta var en reform från Reinfeldt. De hyllade den så mycket att det gav intrycket att Gud inte ens vilade den sjunde dagen utan då skapade ett RUT-bidrag för de behövande.

Fru talman! Att höja taket i RUT är en långt ifrån jämlik riktning. I grunden handlar det om hur vi organiserar vårt samhälle. Vänsterpartiet menar att en stark gemensam välfärd är nödvändig som motor i arbetet för ett jämlikt samhälle.

Jag har nu lyft upp och förklarat hur skev denna reform är. Det vore, så enkelt som det låter, mer rimligt att utjämna klyftorna och orättvisorna än att omfördela pengar från vanligt folk till de rika. Dessutom är det ett slöseri med våra gemensamma medel. Vi anser att dessa ska användas till att skapa jobb inom välfärden och till att exempelvis stärka hemtjänsten eller socialtjänsten ute i landets kommuner, som faktiskt behöver det. Jag tror att de behöver pengarna mer än någon som ska ha ännu mer bidrag för att få sitt hem städat. Det kan dessa personer faktiskt betala för själva.

Om borgarna nu är ute efter att visa på arbetsmarknadsåtgärder finns det mycket att göra i den underfinansierade välfärden, som år efter år lämnas efter på grund av att de rika behöver sina skattesänkningar före jul.

Avslutningsvis får jag notera att det i konsekvensanalysen bedöms att den ekonomiska ojämlikheten kommer att öka som ett resultat av förslaget och att sysselsättningseffekten av reformen beräknas bli mycket begränsad. Det vore åtminstone klädsamt av de borgerliga partierna att vara glasklara med att det är till ett mer ojämlikt samhälle vi är på väg.

Jag kan också konstatera att när vi röstade om förslaget att utöka RUT-bidraget var Vänsterpartiet ensamma om att rösta emot. Vi kommer alltid att rösta emot förslag som gör samhället mer ojämlikt, och vi kommer alltid att kämpa för att få mer resurser till den gemensamma välfärden.

Vi är jämlikhetens parti, och det kan väljarna lita på.

Anf. 71 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! I dag debatterar vi skatteutskottets betänkande *Höjt tak för RUT-avdrag*. Det blir en härlig ideologisk debatt!

Avdraget för hushållsnära tjänster – även kallat RUT-avdraget, där RUT är en akronym för rengöring, underhåll och tvätt – har varit en succé redan från början när det infördes av den borgerliga regeringen 2007. Och det är inte konstigt, för målen med införandet uppfylldes snabbt.

För det första gjorde RUT-avdraget svarta jobb vita i en sektor där svart arbete var vanligt förekommande. Detta är uppgifter från Skatteverket.

För det andra hjälper RUT-avdraget människor med låg utbildning att ta steget in på arbetsmarknaden och med det också in i det svenska samhället. Att ha ett jobb att gå till, att tjäna sina egna pengar och att träffa arbetskamrater och skapa sig ett kontaktnät gör mycket för en människas välbefinnande och självförtroende.

Den säkraste vägen till integration stavas jobb och egen försörjning. RUT-reformen har varit en bidragande orsak till att fler företag startas, inte minst av invandrare och av kvinnor. Statistik visar att fyra av tio RUT-företagare är födda utanför Sverige.

RUT-avdraget har varit bra också för staten. När Konjunkturinstitutet utvärderade RUT-reformen fann man att RUT-avdraget hade lett till bestående högre sysselsättning och lägre arbetslöshet. Av de 30 000 nya jobb som hade tillkommit hade tre fjärdedelar gått till tidigare arbetslösa. Mäniskor som tidigare försörjdes av transfereringar hade fått jobb och egna inkomster.

En annan viktig effekt av RUT-avdraget är att det underlättar för stressade familjer, för pensionärer som vill njuta av livet och för andra som har behov av hushållsnära tjänster.

Det är ingen hemlighet att en större del av de obetalda hushållssysslorna i hemmet fortfarande görs av kvinnor. Likväl är det fler kvinnor än män som köper hushållsnära tjänster med RUT-avdrag. Således bidrar RUT-avdraget till ett mer jämställt samhälle.

Skattereduktionen för hushållsnära tjänster har alltid varit en ideologisk fråga. Jag minns när pigdebatten tog fart på 90-talet efter ett förslag från nationalekonomen och före detta riksdagsledamoten Anne-Marie Pålsson. Pålssons argument var dels att det skapas nya jobb, dels att produktiviteten ökar när man utför de sysslor man är bra på.

Ett annat skäl att subventionera hushållstjänster är att det är tjänster med hög substituerbarhet, eftersom konsumenterna själva kan utföra tjänsten i stället för att köpa den på marknaden. Detta innebär att om marknadspriset sänks kommer fler att efterfråga tjänsten och vice versa – höga marknadspriser innebär att den presumtiva konsumenten väljer att utföra tjänsten själv.

På 90-talet skapade frågan stora motsättningar. Socialdemokraterna utmålade idén som en återgång till ett samhälle med herrskap och tjänstefolk. Samma retorik hördes när RUT-avdraget infördes 2007. Det var märkligt hur ett parti som kallar sig arbetarparti visade förakt gentemot dem som försörjde sig genom hederligt arbete i andras hem.

Därför är det bra att regeringen nu, pressad av samarbetspartierna C och L, återställer RUT-avdraget till 50 000 kronor. Det torde leda till fler företag inom RUT-branschen och fler nya jobb.

När sänkningen till 25 000 kronor drevs igenom rättfärdigades detta med att få använda mer än 25 000 per år. Regeringen tog inte hänsyn till att försämringen kunde slå ut företaget på grund av minskade marknadsandelar och oförutsägbarhet.

Dessutom skapades osäkerhet hos kunderna och regelkrångel, eftersom olika regler kom att gälla för ROT och RUT. Ensamstående drabbades. De som köpte RUT-tjänster till sina äldre föräldrar drabbades också, eftersom taket på 25 000 inte räckte till.

Fru talman! Jag förvånas över Vänsterpartiets reservation, där RUT-avdraget beskrivs som slöseri med skattebetalarnas pengar. Det är ett sätt att uttrycka sig som bygger på en fundamentalt felaktig syn. En skattesänkning är aldrig slöseri med statens eller skattebetalarnas pengar; den innebär alltid att den som med sitt eget arbete förtjänat pengarna får behålla lite mer själv.

Detta är dessutom sagt av ett parti som är mycket frikostigt med att kräva gratis saker för utvalda grupper. Gratis kollektivtrafik, gratis menskydd, gratis museibesök – listan kan göras lång.

Det finns inget som är gratis. Det är alltid någon som betalar. Det är skattebetalarna – de som varje dag går till sitt jobb. Därför klingar Vänsterpartiets retorik om subventioner för de rika mycket falskt. Vi behöver fler skattebetalare i Sverige, inte färre. Och de som har högre inkomster betalar också högre skatt.

Den stora skillnaden i Sverige är inte mellan hög-, medel- och låginkomsttagare utan mellan dem som har ett jobb och dem som inte har det. RUT-avdraget är en reform som skapar jobb just för dem som befinner sig längst bort från arbetsmarknaden.

Fru talman! RUT-avdraget kommer att spela en avgörande roll även framgent. Med tanke på den stora asylinvandringen, där det har kommit många som har låg utbildning, och med tanke på den höga arbetslösheten i denna grupp är jobb som inte kräver lång utbildning och andra kvalifikationer mycket eftertraktade.

Efter åtta år i Sverige har bara en av fyra utomeuropeiska invandrare jobb. Få, eller snarare inga, andra reformer har haft så många positiva effekter som RUT-avdraget. Därför bör det både utvecklas och utökas.

Jag yrkar bifall till förslaget med Moderaternas och Kristdemokraternas motivering.

Anf. 72 HAMPUS HAGMAN (KD):

Fru talman! Den budget som Kristdemokraterna och Moderaterna tog fram i vintras och som även antogs av riksdagen innehöll verkligen mycket bra politik. Det var stora ekonomiska tillskott till sjukvården, stora ekonomiska tillskott till polisen och till tullen och skattesänkningar för vanligt folk. Det var också gåvoskatteavdrag, som vi ska debattera alldeles strax, och ett återställt RUT-avdrag, som vi debatterar nu.

RUT-avdraget har sedan det infördes av alliansregeringen lett till en fantastisk utveckling i många branscher. Den utveckling som vi har sett är en lärdom om att sänkt skatt på arbete snabbt och effektivt stimulerar framväxten av nya arbetstillfällen. Det är en lärdom som alla politiker måste ta till sig.

Nya företag har kommit till och kan utvecklas tack vare RUT-avdraget, och nya jobb har skapats. Men det är inte bara nya jobb som har skapats tack vare RUT-avdraget, utan det är också så att jobb som tidigare utfördes utanför skattesystemet – alltså det som brukar kallas svartarbete – har kunnat bli vita.

Detta för med sig mycket som är bra, och därför är resonemanget om att ojämlikheten skulle öka på grund av RUT-avdraget mycket märkligt. Det finns många nackdelar med svartarbete. Först och främst är det givetvis skattefusk, och det är illa nog i sig. Men det är också så att den som utför arbetet hamnar i en oerhört utsatt situation. Vad händer om man till exempel blir sjuk? Och hur blir pensionen?

Nej, den som arbetar i till exempel ett städyrke, fru talman, ska också ha rätt till både sjukersättning och pension. Därför behöver skattesystemet fungera så att dessa arbeten kan utföras vitt, inom skattesystemet.

Vi har under de gångna åren sett att acceptansen bland allmänheten för svartarbete har minskat, och det är i sig positivt. När respekten för våra gemensamma system ökar, ökar också tilliten i samhället.

Som jag sa handlar det inte bara om svarta arbeten som har blivit vita, utan det har också tillkommit nya arbetstillfällen tack vare RUT-avdraget. Fler människor har kunnat komma in på arbetsmarknaden tack vare detta. Det är också bra för jämlikheten i samhället, för den riktiga stora klyftan i vårt samhälle går mellan dem som har ett jobb och dem som inte har det. Därför är en jobbskapande politik också en politik för jämlikhet.

Fru talman! Nu återställer vi RUT-avdraget, och vi kan nog vänta oss stora positiva effekter i form av fler företag, fler som arbetar och fler utförda arbeten. När RUT-avdraget försämrades under förra mandatperioden ledde det till en kraftig minskning av antalet företag i branschen – hela 14 procent under det första året. Nu hoppas vi återigen på en positiv utveckling för denna viktiga bransch där så många människor får sitt första jobb.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till Kristdemokraternas och Moderaternas motivreservation.

I detta anförande instämde Borian Åberg (M).

Anf. 73 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i föreliggande betänkande, inte med stor glädje utan av nödvändighet.

Januariöverenskommelsen mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna innehåller politik som Socialdemokraterna själva inte har prioriterat. Men januariavtalet var viktigt för att reducera Sverigedemokraternas makt till den som väljarna givit dem – ingenting mer. Och vi socialdemokrater har alltid stått fast, och kommer alltid att stå fast, vid ingångna avtal.

Fru talman! Frågan om skatteavdrag för privata tjänster har diskuterats under en längre tid, ofta med hänvisning till att det i betydande omfattning finns i andra länder. Men det finns en väsensskillnad mellan vårt land och många andra länder: Vi har i vårt land valt att låta en betydande andel av det som i andra länder är privat konsumtion och avdragsmöjlighet på skatten vara gemensam konsumtion. Vi har gjort detta av politiska skäl. Vi finansierar gemensamt en tjänst som fördelas efter behov. Vi betalar skatt

efter bärkraft och fördelar på ett jämlikt sätt. Det innebär att vi har en stor offentlig eller gemensam sektor, och den skapar jämlikhet och frihet för de många människorna.

Som framgår av förslaget föreslås en fördubbling av RUT-avdraget. Det är, som nämns i betänkandetexten, varken främjande för jämlikhet eller särskilt sysselsättningskapande. Som man nämner är sysselsättnings-effekten mycket begränsad.

Fru talman! En socialdemokrat föraktar verkligen inte de jobb som utförs i tjänstesektorn. Jag kan för egen del vidimera att det är mycket komplicerat och besvärligt att flytta, att putsa fönster eller att städa på ett noggrant sätt. Proffsen gör det ju så mycket bättre! Men frågan är: Vem ska betala? Skattemässigt avdrag för tjänster ger ett önskat utfall ur jämlikhets- och rättvisesynpunkt. Det är otvetydigt på det sättet.

Vi ser det också när det gäller användandet av RUT-tjänster. Det är en tydlig övervikt i kommuner och områden med höga inkomster. I områden med låga inkomster är det obefintligt.

En annan fråga är: Vad är det som ska subventioneras i ekonomin för att skapa sysselsättning? Jag har varit politiskt aktiv så länge att jag har upplevt varvskrisen. Jag har upplevt teko- och textilkriserna. Vad hade hänt med vårt land och vår utveckling om vi hade gått in med massiva subventioner för att hävda *en* bransch och *en* inriktning? Det där är nog en väldigt angelägen fråga för den skattepolitiska översyn som aviseras i den nämnda januariöverenskommelsen.

Om man ska subventionera vissa inslag i ekonomin, vilket jag inte motsätter mig, bör man också tänka på att subventionen förutom att den gagnar sysselsättningen också gagnar rättvisan så att det blir en jämlikhet i utfall. RUT:s nuvarande konstruktion innebär inte att den som har de stora behoven av resurser kan efterfråga detta. Efterfrågan är helt styrd av vad du har för ekonomisk potential. Det, Joar Forssell, vore spännande att botanisera i: reformens jämlikhetsutfall.

(Applåder)

Anf. 74 DAVID LÅNG (SD):

Fru talman! Propositionen om höjt tak för RUT-avdrag, som vi har behandlat i skatteutskottets betänkande nr 20, har Sverigedemokraterna valt att tillstyrka eftersom vi har samma förslag i vår egen budgetmotion för 2019, som vi lade fram i höstas. Där föreslår vi ett höjt och förändrat RUT. Det gör vi eftersom RUT-avdraget är ett välbeprövat och i stor utsträckning självfinansierat avdrag som har medfört dels att branscher som tidigare haft en förhållandevis hög grad av svart arbetskraft har blivit vita, dels att flera grupper som tidigare ansetts ha små möjligheter på arbetsmarknaden nu givits ökad möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.

Fördelningspolitiskt har avdraget framför allt gynnat utrikesfödda kvinnor, som har gått från bidrag till arbete och inte sällan startat företag, till och med företag med anställda.

Sverigedemokraterna budgeterade därför i höstas för att utvidga dagens RUT-avdrag till att omfatta näst intill samtliga tjänster som utförs i eller i angränsning till bostaden, ett omfattande hemavdrag som skulle kunna medverka till att komplicerade gränsdragningar undviks, exempelvis att man i dag inte kan få avdrag för att flytta möbler på samma våning men däremot för att flytta dem mellan våningar.

Sverigedemokraterna föreslog även en höjning av taket på avdraget till 50 000 kronor per år för personer under 65 år, helt i enlighet med den proposition som vi nu behandlat i utskottet, samt till 100 000 kronor per år för personer över 65 år. Detta skulle möjliggöra dels att familjer ges en större möjlighet att ta del av tjänster som läxläsning, dels att pensionärer ges en större möjlighet att använda sig av avdraget för att få hjälp med dagliga göromål som att laga mat, flytta möbler eller städa.

Betänkandet vi nu debatterar innehåller ett förslag som visserligen inte innehåller allt som Sverigedemokraterna föreslagit på området, men ett höjt avdrag från 25 000 till 50 000 kronor är helt i linje med vårt eget budgetförslag. Jag yrkar därför bifall till skatteutskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 75 HELENA VILHELMSSON (C):

Fru talman! Vi lever i en värld där ekonomisk frihet är avgörande. Det betyder möjlighet till självbestämmande, egenmakt, eget ägande, lika lön och högre pensioner. Så är det inte riktigt i dag. Du har det svårt som ensamstående. Du kanske inte ens har råd att lämna en taskig relation.

RUT-reformen, menar jag och Centerpartiet, är precis rätt instrument för att komma framåt. Vet ni, man kan nästan tro när man lyssnar på debatten att vi pratar om två helt olika förslag. Men så är det inte. Det handlar om att se alla konsekvenser av reformen och av det förslag vi har att ta ställning till.

Avdraget för hushållsnära tjänster inom rengöring, underhåll och tvätt har sedan lanseringen 2007 blivit minst sagt populärt. Personer mitt i karriär och familjeliv samt i pensionsåldern är de som i högst grad nyttjar möjligheten till extra hjälp i hemmet. Det är väldigt vanligt i andra länder men inte i Sverige. Här finns det något slags skamkänsla som ska förknippas med detta från en del ideologiska och politiska håll.

Oavsett ålder är avdraget vanligast bland kvinnor – lyssna: bland kvinnor! Det är även kvinnor som i hög grad driver företagen som erbjuder RUT-tjänster.

Och tro mig: Det handlar inte bara om att flytta pianon, vad det nu skulle vara för fel på att göra det. Det handlar om så mycket mer.

RUT-avdraget är rent av mest använt bland personer i övre pensionsåldern. Var femte person över 75 år har fått avdrag för tjänster inom rengöring, underhåll eller tvätt. Andelen är som lägst i de yngre åldrarna och ökar fram till åldersgruppen 40–44 år. Och vilka är det? Jo, det är de med små barn, som helt plötsligt har fått en möjlighet till en något enklare vardag. Sedan sjunker andelen något innan den åter ökar. Bland samtliga åldersgrupper är det fortfarande kvinnor som i högst grad utnyttjar RUT-avdraget.

Fördelningen mellan kvinnor och män är också intressant när man tittar på vilka det är som driver företagen som erbjuder RUT-tjänster. Nära hälften av företagarna är kvinnor, vilket är en betydligt högre andel än genomsnittet i näringslivet där ungefär var tredje företagare är kvinna. Andelen kvinnor som driver företag ökar alltså med RUT-reformen. Är det inte bra?

Företag inom RUT-sektorn sticker även ut när man studerar fördelningen av män och kvinnor bland de anställda. Kvinnor utgör 59 procent av de anställda inom RUT-sektorn, vilket är en överrepresentation jämfört med hur det generellt ser ut inom näringslivet.

Tittar man närmare på de anställda i företagen ser man att sektorn är särskilt betydelsefull för svagare grupper på arbetsmarknaden. Jämfört med näringslivet i stort är andelen anställda högre både bland personer utan gymnasial utbildning och bland utrikesfödda. Hur var det nu med den ekonomiska jämlikheten? Var den bra eller dålig med RUT-reformen?

Nära hälften av personerna sysselsatta inom RUT-företagen saknar gymnasial utbildning, och andelen utrikesfödda är mer än två gånger så hög som bland resterande branscher. Utrikesföddas andel i RUT-företag är 36 procent, i övriga företag 16 procent. Beakta det med tanke på att 30 procent av de utomeuropeiskt födda kvinnorna står utanför arbetsmarknaden!

Och hur var det nu med detta med svarta och vita jobb och vem som ska betala detta? Enligt Almega har ca 20 000 jobb skapats. Och hur var det med den ekonomiska jämlikheten? Är det inte bra att de som har dessa jobb kommer in i systemet och får en pension i stället för att jobba svart?

Om man nu tycker att det är ett problem att RUT-avdraget nyttjas mest i vissa kommuner är väl inte lösningen att förhindra det? Då är väl lösningen att marknadsföra RUT-tjänsterna på fler ställen så att den ekonomiska jämlikheten blir ännu bättre? Ju mer RUT-avdrag som nyttjas, desto mer ökar arbetsmarknadsutbudet. För mig är det en väldigt enkel ekvation.

Fru talman! Vi har också hört många gånger att de här pengarna kan användas i hemtjänsten i stället. Men säg mig, vilka kommunala hemtjänster erbjuder biståndsbedömt snöskottning, gräsklippning, hämtning och lämning på förskola, promenader, sociala aktiviteter, bankbesök, flytt-hjälp, data- och it-tjänster eller reparation av vitvaror? Den dagen en kommun kan erbjuda det i en biståndsbedömd hemtjänst är valfriheten jättebra, men i dag är vi inte där.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 76 HAMPUS HAGMAN (KD) replik:

Fru talman! Både Helena Vilhelmsson och jag fokuserade mycket i våra anföranden på den ökade ekonomiska jämlikhet som detta leder till. Jag talade till exempel om att svarta jobb blir vita, och det gjorde Helena Vilhelmsson också. Hon talade också väldigt föredömligt om kvinnors företagande och den ökade ekonomiska jämställdhet som följer av detta.

Ändå blir jag lite fundersam. Kristdemokraterna och Moderaterna har ju lämnat en motivreservation där vi klart och tydligt säger att detta leder till ökad ekonomisk jämlikhet. Men Centerpartiet har valt att inte stödja den motivreservationen. Tvärtom stöder Centerpartiet en text där det står att förslaget sammantaget bedöms bidra till minskad ekonomisk jämlikhet. Sedan står det på nästa sida: ”Utskottet finner inget skäl att göra någon annan bedömning än regeringen när det gäller effekten på den ekonomiska jämlikheten.”

Hur kommer det sig att Centerpartiet ställer sig bakom den här texten? Det vill jag ha svar på.

Anf. 77 HELENA VILHELMSSON (C) replik:

Fru talman! Den enkla förklaringen är, kan jag säga, att jag inte var med på det utskottsmöte då vi justerade detta. Jag håller helt med Hampus Hagman i kritiken och i den här frågan, och jag har noterat samma sak i utskottstexten och att det inte stämmer. Jag kan helt enkelt säga att jag

mycket väl kan ta det här i beaktande fram till beslutstillfället i riksdagen så att jag hinner diskutera med min partikollega i utskottet.

För mig är det inte en stor fråga. Jag tycker att den delen i utskottstexten var långt ifrån till fyllest, vilket har varit fallet flera gånger när det har kommit förslag från regeringen som har föränletts av innevarande års budget.

Anf. 78 HAMPUS HAGMAN (KD) replik:

Fru talman! Min nästa fråga är: Kommer Centerpartiet att stödja Kristdemokraterna och Moderaterna i den kommande voteringen? Vi har ju en text som Centerpartiet, vad jag förstår av Helena Vilhelmssons anföranden här, håller med om. Svaret på den frågan är kanske att Helena Vilhelmsson ska diskutera det här med sin grupp, men jag vill ändå ställa den.

Kommer Centern att stödja Kristdemokraternas och Moderaternas motivreservation i den kommande voteringen?

Anf. 79 HELENA VILHELMSSON (C) replik:

Fru talman! Jag upprepar det jag sa i mitt förra inlägg. Jag håller med i sak. Jag kan inte stå här och lova någonting nu, men jag tar gärna med mig frågan och kan meddela innan voteringen hur vi ställer oss till den.

Anf. 80 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Jag får nästan alltid vara sist i de här debatterna och får därför glädjen att tacka för en god debatt.

Fru talman! Jag kan notera att man kan ta konflikter på åtminstone två olika sätt i det här yrket, i riksdagen, i kammaren och i utskotten. Det finns sätt som är mer framgångsrika än andra. Man kan välja att, som Hampus Hagman från Kristdemokraterna nyss gjorde här, ta replik på Centerpartiet om ett par rader i en motivering och försöka få fram en debatt om detta. Eller så kan man välja att ta konflikter i rum där besluten fattas på riktigt och vinna de konflikterna.

Jag är glad, fru talman, över att Liberalerna har tagit konflikten om de här avdragen i de rum där besluten fattades i januariavtalskonstellationen och därmed fått igenom liberal politik. Må så vara att Socialdemokraterna kanske har fått igenom någon mening som plåster på såren, men jag tänker mig att de människor som berörs, de människor som faktiskt får ett jobb att gå till tack vare den här för Centerpartiet och Liberalerna lyckade förhandlingen, kanske inte kommer att läsa riksdagens protokoll, men det får vi se om de gör.

Fru talman! Jag bor sedan sex år tillbaka i Tensta utanför Stockholm. Det är en utsatt förort med kriminalitet och hög social och socioekonomisk utsatthet och där många människor har haft svårt att få jobb.

Jag pratade för en tid sedan med en person som jobbar i Tensta med att skapa jobb och hjälpa människor att starta företag och få en anställning. På så sätt kan de röra sig från socioekonomisk utsatthet och från att vara ekonomiskt utblottade och långtidsarbetslösa till att faktiskt komma in i samhället och få ett jobb och den stolthet och trygghet som en egen inkomst innebär. Den här personen sa till mig att ett av de vanligaste företagen som startas i de utsatta förorterna, i det här fallet kring Järva, är ett RUT-företag. Han sa till mig att det är möjligt tack vare RUT-avdraget.

Även om en person som startar ett litet RUT-bolag eller tar anställning i ett RUT-bolag hos någon den känner till en början får en låg inkomst är den låga inkomsten ändå högre än ingen inkomst alls. Det kan vara så att det blir mindre jämlikt mellan den som har en låg inkomst och den som har en hög inkomst, men det blir ändå mer jämlikt om fler personer får inkomster. Det är det som är effekten av de här avdragen.

Fru talman! Vi har sett hur det här har fungerat. Det har fungerat så att jobb som tidigare var svarta har blivit vita. Människor har gått till jobbet och har fått en chans till självförverkligande och till att få egna ekonomiska ben att stå på. Det har också blivit fler företag. Jag drar slutsatsen att skattesänkningar fungerar om man vill att fler personer ska starta och driva företag och om man vill att fler personer ska få ett jobb att gå till.

Jag önskar att vi kan dra lärdom av det här och driva igenom fler generella skattesänkningar, för visst är det så att om det funkar på ett område borde det också funka på fler områden.

Sedan var det det där med att flytta pianon, fru talman. Man kan lite arrogant raljera, som Vänsterpartiet gör, över vissa av de arbetsuppgifter som utförs av personer som jobbar i RUT-branschen. Men jag tänker att det nog inte finns jobb som är mindre viktiga än andra. Jobb behöver göras. Om ingen flyttar det där pianot kanske en lärare själv måste flytta det och hinner därför inte rätta läxorna. Eller en läkare kanske måste flytta sitt piano själv och hinner därför inte ta det där extrapasset på akuten. Eller någon som jobbar i ROT-branschen kanske inte hinner åka på uttryckning till den som hade låst sig ute från sitt hem eller behövde hjälp med ett sprucket vattenlås.

Det är klart att det alltid är bra att arbetsuppgifter utförs. Det finns arbetsuppgifter i hemmet. Om den som utför dem får en lön, lite pengar, är väl det inte något annat än bra. Det är en arbetsuppgift som skulle ha utförts ändå och som hade kostat resurser i tid och energi och i att någon inte hade kunnat göra ett annat jobb. Jag tycker att det är förvånande att Vänsterpartiet inte ser att det här innebär att människor går från utanförskap till innanförskap och att de inte ser att det här innebär att människor som inte har haft ett jobb tidigare kommer att kunna få ett jobb och att de som jobbar med yrken som inte innebär att flytta pianon också får mer tid över till att utföra *sina* viktiga arbetsuppgifter.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 81 HAMPUS HAGMAN (KD) replik:

Fru talman! Jag studsar lite när Joar Forssell säger att man kan ta diskussionen i de rum där besluten fattas. Det här är kammaren i Sveriges riksdag. Var fattas besluten om inte här, Joar Forssell? Det är en signal som får Annika Strandhälls agerande att blekna att säga att detta inte är det rum där besluten fattas.

Betyder inte riksdagens beslut och texter någonting för Liberalerna? Eller varför går man med på den text som ni har gått med på i utskottet?

Anf. 82 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Här får Hampus några sjysta klipp att lägga upp på Facebook – nu skrattar han lite också!

Om jag ska vara lite allvarlig vill jag säga att det är klart att det fattas beslut i den konstellation som heter januariavtalet. Annars skulle vi inte ha ingått i januariavtalet. Det fattades beslut i den konstellation som hette Alliansen. Annars skulle varken du, Hampus Hagman, eller jag ha velat ingå i Alliansen.

Både jag och du, liksom de allra flesta andra, förstår att det är i den här kammaren som vi fattar beslut och stiftar lag. Men vi kommer ju inte till kammaren som oskrivna blad, sätter oss ned vid bordet och trycker lite på vilken knapp vi känner för. Man fattar beslut gemensamt redan innan man kliver in i kammaren. Så fungerar demokratin både här och i andra länder, och man gör det med de mandat som man har fått av väljarna.

Formellt trycker man såklart på knappen här, men både du och jag vet att om man vill få igenom politik måste man förhandla. När man förhandlar politik får man ge och ta. I den konstellation som nu finns har våra båda partier varit beredda att ge olika mycket. Ditt parti, Hampus, har velat ha en position som gör att ni kan komma till kammaren och slå lite på mig och Centerpartiet. Ni har velat slå er för bröstet och säga att ni minsann är mest renlärliga.

Mitt parti har intagit en position där vi får igenom politik. Vi får igenom verkliga förslag, som ni dessutom sluter upp bakom eftersom ni förstår att detta är verklighet. Om det inte varit för vårt arbete i förhandlingarna med Socialdemokraterna hade du inte haft ett förslag som går igenom kammaren och som du kunnat lägga en liten motivreservation till. Om det inte hade varit för att vi satt vid förhandlingsbordet hade vi inte skapat en ökad jämlikhet och fått fler arbetstillfällen, som även du sluter upp bakom.

Anf. 83 HAMPUS HAGMAN (KD) replik:

Fru talman! Man kanske kan göra det till en vana att läsa högt ur betänkandena från riksdagens talarstol. Det står såhär i betänkandet, Joar Forssell: ”Riksdagen beslutade den 12 december 2018 att till regeringen överlämna finansutskottets betänkande. — — Riksdagen tillkännagav därigenom att regeringen skulle återkomma med förslag om att höja taket för RUT-avdraget till 50 000 kronor fr.o.m. den 1 juli 2019.”

Det är alltså riksdagens beslut som ligger bakom att regeringen nu återkommer med denna proposition. Det är tack vare den budget som Kristdemokraterna och Moderaterna lade fram i vintras som regeringen nu återkommer till kammaren med detta förslag till beslut. Och det är i kammaren i Sveriges riksdag som de verkliga besluten fattas. Oavsett vilken konstellation förslagen kommer ifrån är det här de blir lag.

De texter som antas här betyder någonting. Därför är det ett problem att Liberalerna och Centerpartiet köper den beskrivning av RUT-avdraget som regeringen har, nämligen att det bedöms bidra till minskad ekonomisk jämlikhet. Både Joar Forssell och jag vet ju, fru talman, att så inte är fallet. Det här leder till ökad ekonomisk jämlikhet.

Jag ställer en liknande fråga till dig, Joar, som jag tidigare ställde till Helena Vilhelmsson: Hur kommer Liberalerna att rösta? Kommer Liberalerna att rösta på den text som beskriver det som en minskad ekonomisk jämlikhet, eller kommer de att stödja Kristdemokraterna och Moderaterna vid kommande votering?

Anf. 84 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Hampus Hagman från Kristdemokraterna ser fler väderkvarnar än Don Quijote själv. Det är helt otroligt hur mycket du vrider på det och hur dåligt du verkar må när du ser att Liberalerna och Centerpartiet under hela denna mandatperiod kommer att få igenom liberal skattepolitik, Hampus Hagman. Jag förstår att det gör ont när andra än Kristdemokraterna får driva igenom skattesänkningar och på riktigt får göra skillnad. Jag förstår detta.

Jag vet också att Hampus Hagman mycket väl känner till att mitt, och förmodligen även Centerpartiets, ingångsvärde är att detta är en reform som skapar mer jämlikhet eftersom fler personer får gå till jobbet, fler får möjlighet till företagande och fler får chans till egen ekonomisk trygghet. Jag tror att Hampus Hagman vet att vi tycker så.

Det var inte så länge sedan Hampus Hagmans parti drev fram att Alliansen bröts genom att man lade fram förslag i kammaren som gjorde att Alliansen inte höll ihop. Jag tror dock att Hampus Hagman vet och minns att även inom Alliansen hade olika partier olika ingångsvärden men möttes. Ibland fick man gå med på saker man gillar och ibland saker man inte gillar. Jag tror att det även funkade så i Göteborgs kommun, där Hampus Hagman tidigare arbetade.

Fru talman! Detta är en debatt som kommer att resultera i ett beslut där vi genom ett höjt tak får sänkta skatter. Fler personer kommer att få jobb. Fler företag kommer att skapas. Vi kommer att få ökad ekonomisk jämlikhet. Jag tror inte att de personer i Tensta som kommer att dra nytta av den ökade ekonomiska jämlikheten kommer att vara ledsna för att vi har drivit igenom detta, oavsett vad som står i texten.

Anf. 85 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag vill påminna ledamöterna om att vi i kammaren talar via talmannen och inte duar varandra utan använder för- och efternamn.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)

§ 21 Återinförd skattereduktion för gåvor till ideell verksamhet

Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU21
Återinförd skattereduktion för gåvor till ideell verksamhet (prop.
2018/19:92)
föredrogs.

Anf. 86 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Det finns ett grundläggande skäl till att Vänsterpartiet är emot detta förslag. Det har sin grund i vår syn på hur välfärdssamhället ska organiseras. Det finns flera olika sätt att tänka om det, men för oss är det självklart att staten ska ha det övergripande ansvaret för medborgare och invånare.

Genom ett statligt ansvar för välfärden kan resurser genom skattesystemet omfördelas mellan medborgare på ett rättvist sätt. Dessutom kan en

Prot. 2018/19:96

28 maj

*Höjt tak för
RUT-avdrag*

*Återinförd skatte-
reduktion för gåvor
till ideell verksamhet*

välfärdsstat tillhandahålla tjänster som exempelvis vård, skola och omsorg på ett för medborgarna likvärdigt sätt. Vi menar att i ett jämlikt samhälle tar vi ett gemensamt ansvar för varandra och hjälps åt. Där ska lägstnivån vara hög. Detta är också ett mer demokratiskt sätt att organisera samhället på.

Vad jag förstår finns det dock ledamöter i denna kammare som ser på välfärdssamhället på ett annat sätt. Dels har vi dem som är mer marknadsliberala, som tror att marknaden kommer att erbjuda de bästa lösningarna. Där får individen själv skaffa privata försäkringar för skydd då man behöver sjukvård eller blir arbetslös. Dels har vi dem som vill ha en mer konservativ inriktning. De tycker att välfärden ska grundas på mer frivillig basis där det inte finns ett gemensamt grundskydd för var och en. Där blir man utlämnad till familjen eller till ideella organisationers vilja att skänka pengar.

Under lång tid har vi i Sverige haft en stark generell välfärd, och vi var länge det mest jämlika landet i Europa. Så är det dock inte längre, tack vare nyliberalismens framfart och övertro på marknadskrafterna. Det är också därför förslaget om att få göra skatteavdrag för gåvor är så exceptionellt dåligt. Det är dessutom otroligt omodernt.

Fru talman! Skillnaderna i livsvillkor ökar i Sverige, och för varje år som går blir Sverige mer ojämnt. De rikaste drar ifrån, och de fattiga lämnas efter. Faktum är att de fattiga blir fler. Jag vet att Vänsterpartiet och några andra partier har olika syn på fattigdom och vad det handlar om när man inte har råd med exempelvis det mest nödvändiga.

För barn som växer upp under dessa omständigheter blir det allt värre. Allt fler barn i Sverige lever i familjer som inte har råd med det nödvändiga. Konsekvenserna av barnfattigdom är många. Det handlar om att bo trångt, leva med ständig oro, vara rädd, inte ha råd att byta ut sådant som är trasigt, sakna kläder, sjukskriva sig när klassen har skolutflykt eller i slutet av månaden blanda ut mjölk med vatten för att det ska räcka. Det är dyrt att vara fattig, och pengarna räcker helt enkelt inte, hur man än vrider och vänder på dem.

Sorgligt nog vet ofta dessa barn allt om a-kassa, försäkringskassa, försörjningsstöd och låga löner. Detta känner många barn till just för att de känner fattigdom ända in på skinnet. Många barn känner också till det för att de helt enkelt får vara med och tolka föräldrarnas papper från olika myndigheter.

Den ekonomiska ojämlikheten begränsar barns drömmar och driver dem i stället till en dålig självkänsla och känslor av ovärdighet. Om man verkligen vill angripa fattigdom skulle man exempelvis kunna göra det med en ekonomisk utjämning och jämlikhet liksom en annan socialpolitik, bostadspolitik, skolpolitik och arbetsmarknadspolitik. Men för högern har fattigdom alltmer blivit en fråga som behandlas som en ordningsfråga. Mellan raderna vill de nog mest att arbetarklassen ska fostra sina barn. Inkomst- och förmögenhetsskillnaderna är i högerns ögon ofta ett mått på olika människors prestationsförmågor.

Samtidigt driver samma partier en rå högerpolitik som ökar inkomstklyftorna ännu mer. Det är också det som gör det så omodernt och förlegat att driva en skattepolitik som med den ena handen ökar de ekonomiska klyftorna rejält och med den andra handen föreslår skatteavdrag för gåvor.

Vänsterpartiet har en positiv syn på ideell verksamhet, som vi menar utvecklar demokratin. Men vi anser att det är mycket bättre att satsa pengarna på den offentliga välfärden, som vi alla är med och bestämmer över och som fördelas efter behov, än på skatteavdrag för gåvor till vissa utvalda organisationer.

Det är positivt att människor vill ge gåvor till ideell verksamhet, och den ideella sektorn behöver stöttas på olika sätt. Det är en central demokratifråga, och makthavare och beslutsfattare på olika nivåer bör enligt vår mening samverka med det civila samhällets organisationer. Genom att människor involveras på ett tidigt stadium kan beslut som ligger till grund för en hållbar samhällsutveckling fattas. Vi anser därför att det finns starka skäl till att förbättra och utveckla stödet till civilsamhällets organisationer.

Samtidigt vill jag betona vikten av att kommuner, regioner och stat inte lämnar över det ansvar och de uppgifter som ligger inom ramen för en stark offentlig välfärd. Detta ska finnas hos offentliga krafter. Om vi exempelvis har hjälpverksamhet som består av stöd och omsorg till asylsökande eller personer i utsatta situationer ser vi att detta är ett samhällsansvar, och vi riktar ökade gemensamma resurser efter behov dit där de behövs.

Det handlar om det grundläggande sättet att se på välfärd, som jag inledde mitt anförande med. Vi tror på att det är ett gemensamt åtagande. Välfärd är inget som ska lämnas över till ideella organisationer. Det handlar om politik för ökad jämlikhet och i grunden om att upprätthålla ett rättighetsperspektiv. Det handlar om vad människor i olika situationer har rätt till snarare än enskildas välgörenhet. Detta gör vi med en mer omfattande skattepolitik och omfördelning för ekonomisk rättvisa.

Fru talman! Det finns, som jag påpekat, stora klyftor i samhället. Därför är det berättigat att fråga på vilket sätt det här förslaget kan minska den barnfattigdom jag precis beskrev. På vilket sätt kommer ett sådant här förslag att öka jämlikheten och minska inkomstskillnaderna? Om skattesystemet nu ska involveras, vore det då inte bättre att använda det till att bygga ut de sociala skyddsnäten och se till att fler får jobb med en lön de kan leva på? Jag tycker att det vore mycket bättre om skattesystemet fungerade som ett omfördelande instrument mellan höginkomsttagare och låginkomsttagare, men i stället tycker borgarna att ett gåvoavdrag är en bättre väg att gå.

Problemet är bara att skattesystemet i dag är riggat för de rikaste. De ekonomiska klyftorna i Sverige ökar, och detta löses inte med ett gåvoavdrag. Lösningen ska inte komma från enskildas vilja att skänka pengar, utan skatt efter bärkraft borde styra. Människor ska inte behöva förlita sig på att det ska skänkas pengar och gåvor till ideell verksamhet. Vi behöver en stark välfärdsstat för att bygga ett jämlikt samhälle.

Vi ser hur katastrofbudgeten påverkar än i dag, med stora skattesänkningar för dem som tjänar mest och stora nedskärningar i arbetsmarknadspolitik. Vanliga löntagare som är med i facket har blivit av med sin skattesänkning på grund av slopade skatteavdrag för fackföreningsavgiften. Samtidigt slopade samma konservativa trio exempelvis den avgiftsfria kollektivtrafiken för barn under sommarlovet, något som Vänsterpartiet var med och förhandlade fram med dåvarande regering.

Mot den bakgrunden ser jag förslaget om ett skatteavdrag för gåvor som en plåster-på-såren-reform för de klyftor och ojämlikheter de själva är med och skapar. Det finns en enorm politisk skevhet i att borgerliga partier vill skapa möjlighet för avdrag för att enskilda ska ge pengar till

välgörenhet när samma personer inte vill betala mer skatt för att stärka den generella välfärden. De skattesänkningar de vill genomföra leder till motsvarande nedskärningar som görs i välfärden.

Vänsterpartiet vill att våra gemensamma resurser riktas mot ökad ekonomisk jämlikhet. Skatt efter bärkraft borde styra. Det behövs höjda skatter för dem som har de största rikedomarna, ärver förmögenheter och gör stora vinster på aktier.

Mot den bakgrunden yrkar jag bifall till Vänsterpartiets reservation 1 i betänkandet.

Anf. 87 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i föreliggande betänkande, även här med en begränsad glädje över inslag i januariavtalet. Men efter januari kommer alltid våren så småningom, med alla blommor och det vackra.

Fru talman! Jag har alltid varit föreningsaktiv: Scouterna, fotbollen, pingisen, terränglöpningen och SSU. Jag är med glädje medlem i IFK Norrköping, som tyvärr har spelat alldeles för många oavgjorda matcher den här säsongen, Jönköpings Södra naturligtvis och flera andra organisationer. Varje månad ger jag bidrag till Palmefonden för internationellt arbete och för utveckling av demokrati och social jämlikhet i vår värld. Jag köper mina lotter och skänker ibland. Det känns bra. Det känns rätt.

Den ideella sektorn är oerhört viktig, och den har fått många människor att växa och just blomma. Därför är det viktigt att politiken här i riksdagen, i regioner och i kommuner satsar och inte snålar på anslag till fritids- och kulturliv.

Fru talman! Jag kan min historia hyggligt och vet gåvans roll innan kampen för ett mer jämlikt och solidariskt samhälle kunde vinna framgångar. Jag är född 1955. Samma år kom den allmänna sjukförsäkringen. Innan dess var det frivilliga kassor och ofta ingenting. Om någon skadades på jobbet eller förolyckades i den tidens tunga slit fanns insamling bland kamrater att tillgå. Det var en utsatt situation, och det var förödmjukande för de anhöriga. Det skapades en annan ordning med rättigheter, så att vi fördelade på ett solidariskt och rättvist sätt. Den moderna välfärdsstaten skapade människor som kunde växa i stället för att krympa.

Fru talman! Det är bra att engagera sig ideellt. Det är bra att stödja föreningar med gåvor. Men varför ska alla bidra genom skatteutgift när någon vill ge?

Jag tycker faktiskt att det här betänkandet hör ihop med kap. 12 i Markusevangeliet. Änkan hade två kopparören – inte mycket. Jesus sa: De rika har givit mer än hon, men hade mer att ge. Änkan gav allt hon hade. Hon gav mer än de rika.

Fru talman! Låt oss betänka dessa ord, inte minst denna vecka, när det är Kristi himmelsfärd.

(Applåder)

Anf. 88 ERIC WESTROTH (SD):

Fru talman! Inom civilsamhället finns det i dag organisationer som bidrar till att mildra många nödlidandes och utsattas situation. Detta är ett mycket hedersamt uttryck för känslan av plikt och viljan att hjälpa till och stärka vårt land. Tyvärr ser vi ibland att de offentliga resurserna inte räcker

till allt, och då har frivilliga och ideella organisationer kunnat bidra med värdefulla insatser vid sidan om den offentliga sektorn.

Ibland, och kanske alltför ofta, ser vi vissa prioriteringar som den politiska ledningen i Sverige gör och som innebär att vissa grupper inte kvalificerar sig för att falla inom ramen för de statliga stöden. Detta kan leda till att dessa grupper helt faller mellan stolarna eller helt enkelt glöms bort.

I den bästa av världar önskar vi att allas våra gemensamma offentliga resurser ska räcka till alla goda projekt och alla med behov, men tyvärr ser vi att så icke är fallet. I den mån ideella organisationer, många gånger med frivilliga insatser, kan täcka upp och hjälpa till ser vi absolut positivt på deras insatser. Att därför kunna få ett begränsat skatteavdrag på det belopp som man skänker ser vi som något som kan bära god frukt för vår nations gemensamma målsättningar.

Att gåvomottagaren ska ägna sig åt social hjälpverksamhet eller vetenskaplig forskning, samt att denne även ska vara godkänd av Skatteverket baserat på ett antal olika villkor, ser vi som en självklar förutsättning för att inte systemet ska utnyttjas för verksamheter det inte var tänkt för.

Fru talman! Slutligen vill jag poängtera att detta givetvis inte fråntar staten dess ansvar. Men för att stärka den ideella sektorn, där denna kan bredda samhället och komplettera såväl näringsliv som offentlig sektor med frivilliga insatser, yrkar vi bifall till förslaget om återinförd skattereduktion för gåvor till ideell verksamhet.

(Applåder)

Anf. 89 HAMPUS HAGMAN (KD):

Fru talman! År 2012 införde den dåvarande alliansregeringen i Sverige möjligheten att göra skatteavdrag för gåvor till ideella organisationer som arbetar inom det sociala området. För Kristdemokraterna var det en stor framgång. Vi hade arbetat länge för att detta skulle bli möjligt.

Det fanns flera skäl till att detta var viktigt för oss. Det handlade om att stärka dessa organisationers viktiga sociala arbete. Det handlade om att stärka civilsamhällets organisationer som fristående från staten. Det handlade om att uppmuntra privatpersoner att skänka pengar.

Gåvoskatteavdraget blev en stor succé. Givandet ökade kraftigt från år till år under varje år som avdraget fanns. De sista två åren ökade antalet som tog del av avdraget med 15 respektive 13 procent, vilket är helt fantastiska ökning. Men detta bleknar ändå när de jämförs med de två första åren, då ökningen var hela 30 procent.

Gåvoskatteavdraget var en stor succé, men det var inte perfekt. Det sa vi kristdemokrater redan då. Ungefär samtidigt som avdraget infördes släppte Kristdemokraterna en rapport med vår politik för civilsamhället. I rapporten beskriver vi bland annat hur vi vill se att gåvoskatteavdraget utvecklas. Det handlar om att minska administrationen för de berörda organisationerna. Det handlar om att höja beloppsgränsen. Det handlar om att utvidga avdraget så att många fler organisationer kan omfattas.

Här fanns det, och finns, flera viktiga inspirationskällor runt om i Europa. Tyskland, Danmark, Storbritannien – faktum är att nästan alla Europas länder har någon typ av avdrag eller reduktion för gåvor. Men det allra viktigaste exemplet, och det som kanske är mest intressant för oss att studera, är nog vårt västra grannland Norge.

Där infördes avdraget år 1999. I början var det ganska blygsamt, några hundralappar, och det omfattade bara några få typer av organisationer. Men sedan kom det att utvecklas. I dag är beloppsgränsen över 20 000 svenska kronor, och över 600 organisationer omfattas. Det är organisationer som arbetar med omsorg, mänskliga rättigheter, kultur, miljö, natur och djurskydd.

År 1999 var kristdemokraten Kjell-Magne Bondevik statsminister i Norge. Sedan dess har Norge haft regeringar både till höger och vänster, med statsministrar som Jens Stoltenberg och Erna Solberg. Det har varit olika regeringar med olika politik på många områden, men samtliga har utvecklat gåvoskatteavdraget.

Men tyvärr har Sverige hittills valt en annan väg. I stället för att utveckla gåvoskatteavdraget så att det blev bättre valde den rödgröna regeringen förra mandatperioden att ta bort avdraget helt. Därför är vi nu tillbaka på ruta ett när vi återinför gåvoskatteavdraget, men med en liten förbättring.

Den här gången har vi sett till att organisationerna som ansöker om att bli gåvomottagare inte behöver betala ansöknings- och årsavgift. Dessa avgifter drabbade framför allt många mindre organisationer förra gången. Min önskan är att vi nu ska kunna sluta prata om ifall vi ska ha avdraget eller inte, och i stället börja fundera på vad som är ruta två. Hur kan gåvoavdraget utvecklas?

Kristdemokraternas besked i den frågan är att Norge ska vara vår inspirationskälla. Här i Sverige finns det massvis av organisationer som vill få komma in i systemet, och det borde de få göra. Jag var medarrangör på ett seminarium om den här frågan här i riksdagen för snart två månader sedan. Bredden på organisationerna som var med visar tydligt att det finns många som vill vara med: Djurskyddet Sverige, Hjärnfonden, Friends, Palestina-grupperna, alla var där.

Fru talman! Vi måste också förändra vår syn på vad engagemang är för något. Att vara aktiv medlem i någon förening är förstås jättefint. Att bidra med sin tid som till exempel frivillig sjöräddare är något som är jättefint. Men det passar inte alla alltid. Under vissa tider i livet går det att bidra med sin tid, men under andra tider i livet fungerar inte det. Då fungerar det bättre att swisha en gåva eller att vara månadsgivare. Engagemang tar sig uttryck på många olika sätt i dag. Det ska uppmuntras, fru talman.

Vi har sett ett ökat givande under de senaste tio åren. Det finns förstås många olika skäl till det. Vissa år ökar det mer, och det kan ofta kopplas till händelser i omvärlden. Ökningen beror också sannolikt på att människors disponibla inkomst har ökat under de gångna tio åren, och säkerligen beror det också på att det i dag finns många fler organisationer som arbetar professionellt med insamling. Under 2012–2015 ökade det också tack vare gåvoskatteavdraget.

Men det finns också undersökningar som visar att samtidigt som gåvobeloppen ökar står andelen människor som skänker pengar still. Det ligger stabilt på ungefär sex av tio. Ökningarna vi sett beror alltså inte på att det är fler som ger utan på att de som ger, ger mer. Dessutom finns det preliminära siffror över 2018 som visar på en stagnation, för första gången på tio år.

Jag är glad över att gåvoskatteavdraget återinförs. Men låt oss nu sluta att bråka om gåvoskatteavdragets vara eller inte vara. Låt oss följa Norges

exempel och brett över alla parti- och blockgränser påbörja diskussionen om hur det kan utvecklas och förbättras. Det handlar om hur fler organisationer kan omfattas, hur de onödiga beloppsbegränsningar som finns kan tas bort och hur totalbeloppet som är möjligt att göra avdrag för kan öka.

Fru talman! Med det yrkar jag bifall till skatteutskottets förslag.

Anf. 90 PETER PERSSON (S) replik:

Fru talman! Jag har två frågor att ställa till Hampus Hagman. Hampus Hagman talar mycket om att uppmuntra det privata givandet och givmildheten. I sak har jag väl ingenting att invända mot engagemang och givmildhet. Men jag vill fråga Hampus Hagman: Vilket tycker Hampus Hagman är störst, att skänka 20 kronor, 200 kronor, 2 000 kronor eller 20 000 kronor? Vilket anser Hampus Hagman är den största gåvan?

Den andra frågan är följande. Jag har med intresse följt alla skattepolitiska debatter här i kammaren under flera år. Jag uppfattar ett oerhört engagemang, fru talman, när det gäller det som benämnes skatteutgifter, således att sänka skatterna. Jag vill fråga Hampus Hagman: Vad tycker du att läget är i dag i svensk ekonomi, svensk finanspolitik? Har vi ett utrymme för att ytterligare sänka skatterna och minska omfattningen av det gemensamma, eller har Hampus Hagman en annan uppfattning? Det skulle jag vilja ha svar på, fru talman.

Anf. 91 HAMPUS HAGMAN (KD) replik:

Fru talman! Jag börjar bakifrån och kan direkt svara Peter Persson att frågan är felställd. Det finns nämligen ingen motsättning mellan att sänka skatterna och att ta ett större gemensamt ansvar. Sänkta skatter, Peter Persson, leder till att fler jobbar. När fler jobbar blir kakan större, och då kan vi satsa mer resurser på sjukvård, polis och barn- och ungdomspsykiatri – allt sådant som den socialdemokratiska regeringen har låtit förfalla under den förra mandatperioden. Vi ser detta till exempel när vi tittar på hur sjukvårdsköerna har utvecklats. Det finns ingen motsättning mellan sänkta skatter och ökade satsningar på välfärd.

Den första frågan, vilken som är den största gåvan, är möjligtvis en filosofisk fråga. Men svaret är väl att det får vara upp till den enskilde. Det beror helt och hållet på vilka resurser den enskilde har. För en student kan en gåva på 100 kronor vara mycket stor. För mig och för Peter Persson är det kanske inte alls en lika stor gåva.

Anf. 92 PETER PERSSON (S) replik:

Fru talman! Det är utomordentligt intressanta svar som Hampus Hagman ger på mina frågor. Således: Sänker du skatten ökar intäkterna till det gemensamma. Med denna slutsats kan SKL där borta vara lugna. Allt ni talar om när det gäller demografin och alla tillskott som behövs för att klara vården, omsorgen och skolan – det löser ni lätt!

Fru talman! Man kan åka ned till Hampus Hagman och få receptet utskrivet. Sänk skatten i Göteborg med 10 kronor, och omedelbart blomstrar Sahlgrenskas operationssalar. Förskolorna fylls med pedagoger. Till och med Gais börjar vinna matcher, för de har fått förstärkt föreningsbidrag.

Prot. 2018/19:96

28 maj

*Återinförd skatte-
reduktion för gåvor
till ideell verksamhet*

Prot. 2018/19:96
28 maj

*Återinförd skatte-
reduktion för gåvor
till ideell verksamhet*

Fru talman! Den neoliberal politik har satt klorna hårt i KD och även, dessvärre, i Hampus Hagman. Man tror att skattesänkningar är lösningen på alla samhällsproblem. Det finns inget problem som inte kan lösas genom dylikt.

Hampus Hagman svarar också på min fråga: Vilket är det största värdet på en gåva? Är det 20, 200, 2 000 eller 20 000 kronor? Det är upp till den enskilde att bedöma, svarar Hampus Hagman. Javisst! Men jag, Jörgen Hellman, du och andra ska generöst betala den som skänker 20 000.

Anf. 93 HAMPUS HAGMAN (KD) replik:

Fru talman! Om Gais börjar vinna fotbollsmatcher för att vi sänker skatten är jag nog beredd att höja den. Men det kanske inte är kärnfrågan här.

Peter Persson påstår att jag tycker att alla samhällets problem löses med hjälp av skattesänkningar. Det är inte sant, och det har jag inte heller sagt. Men på frågan om hur fler ska kunna arbeta och hur vi ska få mer resurser till välfärden är svaret att skattesänkningar stimulerar arbete, och arbete skapar välstånd och resurser till välfärden.

Att gåvorna ser olika stora ut beroende på vem som skänker är en viktig frågeställning. Det är också ett viktigt argument för att ta bort de onödiga beloppsbegränsningar som finns i det system som nu återinförs. Det är ett argument för att fortsätta utveckla detta system. Det finns nämligen i dag en begränsning som säger att den minsta enskilda gåvan får vara 200 kronor, och det kan tyckas vara lite konstigt. Det kan jag hålla med om, när medelgåvan är 100 kronor.

Vi behöver utveckla systemet; det är inte perfekt. Det är ruta ett. Nu hoppas jag att vi kan diskutera vilka förbättringar vi ska göra.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)

*Befrielse från kol-
dioxid- och energiskatt
och förändrad omräk-
ning av skatt för diesel
och bensin*

§ 22 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin

Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU22

Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin (prop. 2018/19:94) föredrogs.

Anf. 94 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Bensinpriset är för högt. Det är därför jag står här, och det är därför vi i riksdagen i dag debatterar denna fråga.

Förra veckan bjöd jag in Bensinuppropet 2.0 för att tala här i riksdagen. De vittnade om inte en, två, tre eller fyra utan många tusentals berättelser från platser runt om i landet – här i Stockholm, långt uppe i norr, ända nere i söder, från öst till väst – om människor som nu är förtvivlade över de höga drivmedelskostnaderna.

Det handlade om mammor som oroar sig för att inte kunna skjutsa sina barn till och från fritidsaktiviteter och om pappor som sitter och räknar på

om det verkligen lönar sig att ta det där jobbet en bit bort nu när resan är så dyr. Det handlade om personer som oroar sig för om de har råd med de resor som krävs till och från de sjukhus där de får sin behandling, eftersom det nu är så dyrt att tanka bilen. Det handlade om tusentals och åter tusentals berättelser från platser över hela Sverige om människor som vid bensinpumpen står och oroar sig med en stor klump i magen över hur privatekonomin ska gå ihop när det har blivit så dyrt att tanka.

Fru talman! Vi har byggt vårt land, på samma sätt som man gjort i många andra länder, för att använda bilen i. Sedan börjar vi politiker helt plötsligt och mer och mer att peka ut människor och peka ut bensin- och dieselpriiser, som ska bli högre. Att köra bil ska bli en lyxvara som allt färre ska ha råd med. Detta är, fru talman, att underkänna hela det samhällsbygge som vi allesammans i grunden har medverkat till och som ligger bakom hur Sverige i dag fungerar. Det innebär ett ovanifrånperspektiv och, i många fall, ett starkt Stockholmsperspektiv, som rimmor mycket illa med att vilja ta ansvar för hela Sverige.

Det är därför glädjande att vi – även om det är ett litet steg – i dag behandlar ett förslag som kommer från Moderaternas och Kristdemokraternas budget och gör att vi faktiskt kommer att få en liten sänkning av skatten på bensin och diesel vid halvårsskiftet. Jag förstår dem som säger att det inte är ett tillräckligt steg och att det inte är tillräckligt mycket, men det är åtminstone ett steg i rätt riktning. Även långa resor börjar som bekant med ett steg.

Fru talman! Jag yrkar därför bifall till reservation 2, som tydliggör att detta inte ska vara en tillfällig sänkning av skatten på drivmedel. I stället ska vi konstant, för tid och evighet framöver, ta bort den överindexering som har gjort att priset på bensin och diesel stiger och stiger och i slutet av denna mandatperiod riskerar att nå 20 kronor, om inte Moderaternas och Kristdemokraternas politik får fortsätta råda.

Fru talman! Sverige är ett stort land med stora avstånd. Människor har fått längre till skolan, för många små skolor ute på landsbygden har lagt ned. Människor har fått längre till samhällsservice – till skattekontor, kronofogdemyndigheter och tandläkare – för att den service som tidigare fanns i lokalsamhället nu bara finns i de större städerna längre bort.

Människor har fått längre till sina arbetsplatser för att det lokala bruket eller den lokala industrin inte längre finns kvar. I stället jobbar de i en tätort som ligger kanske både fem och tio mil bort.

Man har fått längre att åka för att handla för att den butik som förut låg i hembyn nu ligger i en större stad långt borta.

Denna samhällsutveckling har om inte drivits av åtminstone inte motverkats av oss som håller på med politik. Nu hör människorna som bor på dessa ställen runt om i vårt land samma politiker säga att man ska sluta köra bil. Det behöver alla vi politiker i alla partier ta oss en rejäl funderare på.

Vi har haft en samhällsutveckling där skolan, samhällsservicen, arbetsplatserna och butiken hamnat längre bort, och nu säger vi i politiken att man inte längre ska få köra bil. Vi måste förstå den irritation men också den rädsla, ångest och stora oro som denna typ av uppförande ger upphov till.

Den folkrörelse och det uppror vi nu ser är legitimt. Det rör sig inte om människor som inte förstår saker om miljö och omställning. De förstår precis vad detta handlar om, nämligen en liten, politisk elit som säger att deras liv så som det ser ut inte kan få fortsätta. Det kommer inte att gå att bo runt om på Sveriges landsbygd om denna politiska utveckling får fortsätta.

Priset på bensin och diesel är dock långt ifrån bara en landsbygdsfråga. Vi har alla ett livspussel. Det är en sak att säga att man kan åka kollektivt om man inte har några barn att ta hänsyn till och bara ska åka tur och retur till jobbet och om man bor på ett ställe där kollektivtrafiken är väl utbyggd.

Så ser dock livet långt ifrån ut för alla. Jobb, hockeyträning, rullstolar, tandläkare, Tinderdejter, rollatorer – allt det som hör livet till händer oss alla. Här är bilen inte bara överlägsen i bemärkelsen att den är bäst. Bil är också det överlägset vanligaste sättet vi människor transporterar oss på, helt enkelt för att det är det enda som är möjligt.

Det är en sak att i Stockholms innerstad predika att man ska åka tunnelbana. Det är en annan sak att med tre förkylda barn, två barnvagnar och åtta matkassar försöka ta sig fram med en buss som bara går en gång i timmen. Det livet går inte ihop för människor, och det är förmätet av oss i politiken att säga att människor ska leva på det sättet.

Dessutom är kapaciteten långt ifrån tillräcklig. Även om man skulle addera alla tunnelbanor, pendeltåg, tåg, bussar och övrig lokaltrafik, ja, till och med allt flyg, kommer man inte i närheten av att täcka det dagliga behovet av kommunikationer. Det är helt enkelt i och kring bilen de flesta människor lever sitt vardagliga liv för att få livspusslet att gå ihop.

Fru talman! Det är därför Moderaterna och Kristdemokraterna har drivit igenom ett förslag som innebär att skatten på drivmedel blir lägre från halvårsskiftet. Det är därför Moderaterna i en motion har föreslagit att fryseningen av indexeringen ska gälla inte bara i år utan också för åren framöver.

Fru talman! Vi har ett brinnande engagemang för miljön. Vi har ett brinnande engagemang för att ställa om och för att minska klimatpåverkan. Men att göra människor som i sin vardag är beroende av bilen fattigare är ingen bra klimatpolitik. Det är inte så vi bygger en bättre framtid. Det är inte så vi ställer om på ett hållbart sätt som många människor ställer upp på.

Vi ska givetvis fortsätta att använda smarta ekonomiska styrmedel. Men Sverige måste också börja ta tag i klimatutmaningen där den är som störst. Det handlar om kolkraften och att ersätta en koldioxidtung energikälla med kärnkraft och förnybar energi.

Fru talman! Låt mig avslutningsvis säga att det också är en ideologisk frågeställning. Det är inte konstigt att politiker på vänsterkanten vill driva upp bensin- och dieselpriserna. Det är samma politiker som vill flytta valet av skola från köksbordet till kommunhuset. Det är samma politiker som vill flytta valet av sjukvård och läkare från köksbordet in i de politiska beslutande församlingarna.

När man driver upp priset på bensin och diesel gör man också ett politiskt vägval från vänsterhåll och flyttar möjligheten från den enskilde att själv bestämma över sin vardag och planera sin dag till de politiska beslutande församlingarna, som ska rita tidtabeller och styra hur människor ska resa och leva.

Fru talman! Det finns därför många goda skäl att rösta på vår reservation 2, och jag hoppas ännu att till exempel Centerpartiet och Liberalerna ska ta sitt förnuft till fånga och stödja Moderaternas reservation i detta ärende.

(Applåder)

I detta anförande instämde Borian Åberg (M).

Anf. 95 STAFFAN EKLÖF (SD):

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 3.

Det svenska lantbruket ger oss hållbara livsmedel, biologisk mångfald, öppna landskap, kulturarv, livskvalitet i vardagen, en resursbas för landsbygder, nationell självförsörjning och därigenom självständighet med mera.

Svenskt lantbruk krymper, oavsett vilket av följande mått man använder: antal gårdar, antal djur, landets självförsörjningsgrad eller brukad areal. Minskningen i konkurrenskraft och lönsamhet är ännu större. Det betyder att lantbrukarna envist fortsätter att bruka jorden och ge oss de mervärden vi tycker om trots att det lönar sig allt mindre. Det betyder också att nedgången i produktion maskeras av lantbrukarnas envishet. Situationen är alltså värre än vad statistiken säger.

Om vi inte löser lönsamhetsproblemen i lantbruket kan vi inte lösa de andra problemen heller. Om lönsamheten i stället kan förbättras blir många saker bättre: ekonomi, motståndskraft, handlingsutrymme, teknikutveckling, företagsutveckling, nischning, förmåga till mer miljövänlig produktion och framtida lönsamhet. Lönsamheten är en nyckelfaktor.

Livsmedelsstrategin är viktig för att vända utvecklingen på längre sikt. Det gäller även arbetsgivaravgiftssänkningar och ersättningar som vi vill införa.

Men om lantbruket inte får minskade kostnader på kort sikt kommer vi att få se nedläggningar. Det handlar förstas om fjolårets torka men även om effekterna av att marginalerna har nöts ned år efter år, med politikens goda minne. En sänkt dieselskatt är just en snabb åtgärd.

Moderaterna och Kristdemokraterna inser att kostnaderna måste minska. Därför föreslår de en minskning av dieselskatten. Det är bra, men det är för lite. Låt oss sänka dieselskatten så mycket vi kan, så mycket EU-reglerna tillåter. Varför skulle vi inte göra det? Låt sedan sänkningen ligga tills vidare, tills vi ser att lantbruksnäringen har repat sig och återfått marginaler som tillåter hållbarhet och tills det blir lättare att ställa om.

Enligt SLU har floran i jordbrukslandskapet förändrats de senaste decennierna i takt med att antalet betesdjur och betesmarksareal har minskat och att jordbruksmark på många ställen inte längre brukas utan har gjorts till skogsmark, aktivt eller passivt. Strukturomvandlingen spelar troligen också in. Den bristande lönsamheten är alltså ett hot även mot biologisk mångfald.

Vän av ordning kanske säger att även klimatförändringarna är ett hot mot biologisk mångfald och att det därför är oförnuftigt att rädda biologisk mångfald på ett sätt som är negativt för klimatet. Det stämmer att klimatförändringarna även hotar arter i Sverige, även om det kanske inte går lika snabbt.

Prot. 2018/19:96

28 maj

*Befrielse från kol-
dioxid- och energiskatt
och förändrad omräk-
ning av skatt för diesel
och bensin*

Men saken är den att en dieselskattesänkning inte kommer att ge just några effekter på klimatgasutsläppen. Frågan om dieselskatter blottar en målkonflikt mellan klimatåtgärder och naturvärden. I det här fallet är det till och med så att en dieselskattesänkning inte ens förbättrar klimatet.

Hur kan det vara så att dieselskattesänkningen inte kommer att ge några effekter på klimatgasutsläppen?

Jo, så här är det: Sverige dammsuger i dag världsmarknaden på biodrivmedel. Därmed har Sverige till och med överträffat det mål som gäller för användning av förnybara drivmedel i transportsektorn i EU:s medlemsstater. Målet är 10 procent år 2020. Det är snart, och så gott som alla andra medlemsstater har långt kvar till målet och det i ett läge då det råder brist på biodrivmedel globalt. Det kommer att göra att efterfrågan går i taket och priset med.

Avfall och restprodukter inom livsmedelskedjan räcker kanske till lite mer biodrivmedel men är nära fullt utnyttjade i dag. Tallolja används redan i dag fullt ut till olika specialkemikalier, och ska denna användning ersättas ersätts den av fossila produkter som inte resulterar i ett mindre klimatavtryck. Ingenting vinnns alltså.

Det finns också en påtaglig risk att en dramatiskt ökad efterfrågan på biodrivmedel kommer att resultera i fler palmoljeplantager och ökad avskogning, även om man bara använder restprodukter från palmoljetillverkning. Dramatiskt ökad efterfrågan och därmed kraftigt höjda priser gör det mer lönsamt att odla palmolja, även om man skulle behöva sälja själva oljan billigare. Detta leder till ökade klimatgasutsläpp och minskad biologisk mångfald i tropikerna. Allt hänger ihop.

Dieselskatter i jordbruket har dessutom begränsad påverkan på körningarna. Lantbrukare okynneskör inte. Det har de inte tid med. I viss mån kanske hög dieselskatt kan leda till lite mindre mekanisk ogräsbekämpning och lite mer kemisk bekämpning, teoretiskt med lite minskade klimatgasutsläpp och lite ökad kemikalieanvändning som följd.

Om man sänker dieselskatten skulle dieselförbrukningen i och för sig kunna öka, om det blir lönsamt att arrendera och bruka ett avlägset skifte. Men då ökar ju produktionen och ersätter importprodukter som har producerats med ännu högre klimatgasutsläpp. Och ett skifte i skogsbygd växer inte igen.

För det är ju så, som jag har tjatat om i andra sammanhang, att produkter från svensk livsmedelsproduktion släpper ut betydligt mindre klimatgaser än importerade livsmedel. Detta gör att för varje gård vi räddar förbättrar vi klimatet, relativt sett.

Slutligen, till dem som tror hårt på att en skapad efterfrågan leder till den teknikutveckling som behövs, säger jag att transportsektorn kommer att öka efterfrågan alldeles utan att lantbruket ställer om.

Vad betyder då allt detta? Jo, för att veta om en åtgärd är bra eller dålig måste man försöka se konsekvenserna av de olika förslagen och skapa sig en helhetsbild. Att hålla fast vid en hög dieselskatt i dag inom lantbruket offerar mängder av gårdar utan att klimatet förbättras. Det är kanske som att inte äta upp kakan och ändå inte ha den kvar.

Fru talman! Vi föreslår en klimatpaus för svenskt lantbruk. Konkret betyder det i detta sammanhang att dieselskatten ska sänkas så mycket det går och utan att ett slutdatum anges.

På lite längre sikt ser det bättre ut. Det finns anledning att tro att teknikutveckling kommer att kunna resultera i mer biodrivmedel från skogsbrukets rester. När bättre teknik finns och svenskt lantbruks lönsamhet och marginaler har återhämtat sig kan vi börja omställningen av jordbrukssektorn. Den lantbrukare som själv vill ställa om till fossilfritt får inte högre kostnader av dieselskattesänkningen och kan göra så.

Låt oss lägga undan prestige och partitaktik! Låt oss alla rösta för att sänka dieselskatten så mycket det går och tills vidare. Låt oss tillsammans skapa de långsiktiga bättre villkor som lantbruket så väl behöver samt den biologiska mångfald som är knuten till lantbruket. Det är lätt, för förslaget ligger framme: reservation 3. Det är bara att rösta på det i kammaren. Då skapar vi också förutsättningar för att sedan fortsätta att ta tag i alla de andra viktiga långsiktiga reformerna.

Slutligen vill jag säga att om vår reservation faller avser vi att rösta för reservation 2. Förslaget att skatten på bensin och diesel även i fortsättningen inte ska höjas mer än faktiska förändringar i konsumentprisindex är nämligen ett bra förslag. Detta skulle göra framtiden tryggare för dem som bor utanför staden.

(Applåder)

Anf. 96 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation 1.

Anf. 97 HILLEVI LARSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag.

Det vi beslutar om i dag har sin grund i en reservation om vår budget under hösten. Det var Moderaterna och Kristdemokraterna som med stöd av Sverigedemokraterna fick genom denna reservation. Där fanns bland annat ett tillkännagivande, vilket betyder ett uppdrag, till regeringen att återkomma med ett förslag. Det handlar om att sänka skatten på diesel inom jord- och skogsbruk. Det finns redan en skattebefrielse där, men man vill i förslaget göra denna befrielse större.

Det andra förslaget handlar om bensinskatten. Det finns två delar i detta. Den ena är att bensinskatten räknas upp med inflationen, men det finns ytterligare en uppräkningsdel som tar hänsyn till bnp, bruttonationalprodukten eller tillväxten. Det är den del som handlar om tillväxten, och uppdraget till regeringen var att denna del skulle bort.

När riksdagen röstar igenom budgeten gäller den, för vi har parlamentarism i Sverige. Det är riksdagen som bestämmer. Detta betyder att det var ett bindande beslut i riksdagen som skickades till regeringen, och regeringen har nu fullföljt sitt uppdrag och levererar dessa förslag. Det innebär inte att vi socialdemokrater tycker att det är bra förslag, men det är viktigt att följa parlamentarismens principer och fullfölja det som riksdagen har gett uppdrag om.

Jag vill beskriva förslagen lite närmare. Det första handlar om en större skattebefrielse än den som redan fanns för diesel till arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk. Detta ska gälla från och med den 1 juli 2019 till den 31 december 2019. Så är det enligt tillkännagivandet. Riksdagens uppdrag till regeringen är alltså att det ska sluta den 31 december.

På samma sätt, när det gäller skatt på bensin och diesel, handlar det om att uppräknig i förhållande till tillväxt inte längre ska gälla, utan bara uppräknig i förhållande till inflation. Det är precis samma sak med detta förslag; det gäller mellan den 1 juli 2019 och den 31 december 2019. Det är alltså en engångssänkning.

När det gäller bensinskatten innebär det 13 öre per liter som det blir billigare. Efter den 31 december 2019 fortsätter uppräknigen i enlighet med riksdagens beslut till regeringen, enligt gällande lagstiftning. Men då räknas det upp från en något lägre nivå på grund av den nedsättning som kommer att finnas under ett halvår framöver.

Detta var en liten redogörelse för det konkreta förslaget, men det som tas upp mycket i debatten är bensinpriset. När vi tittar på bensinpriset kan vi se att det pendlar kraftigt. Vi har sett detta inte minst under det senaste året. Först var det uppe i 16,50, sedan gick det ned till 14 kronor och nu är det nära 17 kronor. 13 öre, som den tillfälliga sänkningen innebär, är ingenting i detta sammanhang.

Sedan februari har priset gått upp med ungefär 1,50. Det är där den stora prisskillnaden finns, inte i skatten. Om vi tittar på orsaken till att bensinpriset går upp kan vi se att det är oro kring Persiska viken, och vi kan se det bland annat i Libyen och Venezuela. Vi kan också se att när Opecländerna beslutar att skicka ut eller dra in olja påverkar detta tillgången på olja, och när tillgången minskar stiger priset.

Vi kan också se att den svenska växelkursen har försvagats i förhållande till dollarn, som man räknar i när man köper olja. Detta betyder att det blir dyrare. Dessutom är vi nu inne i driving season, som det kallas mellan maj och augusti, då det helt enkelt är fler som kör bil, och längre sträckor. Efterfrågan ökar, och när den gör det stiger priset. Sådant spelar också in. Detta innebär i sin tur att om man gör det väldigt ekonomiskt fördelaktigt i skattesystemet att tanka bensin och diesel kan det till och med bidra till en prishöjning, om det leder till ett förändrat beteende, alltså att fler åker bil längre sträckor.

Detta är inget nollsummespel. Man kan inte säga att om man sänker skatten med en viss summa kommer det automatiskt och permanent att leda till ett lägre bensinpris, för det är många faktorer som spelar in. Därmed vill jag inte säga att priset kanske blir dyrare, men det blir inte nödvändigtvis så billigt som man har trott.

Det som ändå är huvudfrågan här är att vårt oljeberoende är ohållbart. Det första skälet handlar om miljön. Vi har lovat att vi ska minska växthusgasutsläppen på inrikes transporter med 70 procent till år 2030. Detta är globala överenskommelser, och det är en överenskommelse i EU på alla nivåer. Om vi menar allvar med klimatet tycker jag att det är mycket viktigt att vi lever upp till våra egna löften. Vi kan inte bara säga att andra ska göra detta, utan vi måste gör vår del och sedan naturligtvis ställa krav på resten av världen. Om vi ska klara detta mål måste vi ställa om från oljeberoende till förnybart. Det är alltså det första skälet.

Det andra skälet är ekonomiskt. Vi kan se att ökningen av bensinpriset har väldigt mycket att göra med att oljebristen ökar. De flesta bedömare menar att detta bara kommer att bli värre med tiden. Det handlar alltså inte bara om att det är dåligt för klimatet, utan det är också dåligt för människors plånböcker i det långa loppet. Det kommer att bli dyrare och dyrare för enskilda personer.

Det behövs förändringar, och vi kan inte göra dem över en natt. Men vi måste börja i dag om vi ska se långsiktiga förändringar. Vi måste ställa om. En viktig sak handlar om krav som ställs på drivmedelsföretag. Vi ställer krav på att de blandar i förnybart i bensinen. Det är det som kallas reduktionsplikten – man minskar bensinen och ökar den förnybara delen. Detta är också viktigt för att vi ska nå vårt klimatmål. Men det blir en stegvis omställning på det sättet, och vi hittar andra energikällor som är bättre för klimatet. Vi har också ett system där det som är dåligt för klimatet beskattas lite mer, men det som är bra för klimatet beskattas lite mindre. Målet är alltså inte att människor ska betala mycket, utan målet är att vi ska ställa om miljövänligt och att det också ska kosta mindre.

På samma sätt gör vi med bilar. Den som har råd att köpa en ny bil som har stora koldioxidutsläpp får vara med och bekosta subventioner, eller bonus, till dem som köper bilar med låga utsläpp. Då blir incitamentet, drivkraften, att ha bilar som är mer bränslesnåla. Det är också bra för ekonomin. Då behöver man tanka mindre.

Detta handlar alltså om en stor omställning av samhället. Men det är mycket viktigt att denna omställning bärs efter förutsättningar. Därför vill vi hjälpa landsbygden på många olika sätt, bland annat med ett avståndsbaserat bidrag för dem som pendlar till jobbet. Det är viktigt att detta görs mer rättvist för landsbygden. Det handlar om att bygga ut kollektivtrafiken och om ett helhetsgrepp på landsbygden. Det är inte bara en enda fråga. Det handlar om skatteutjämningsystem över hela landet, och det handlar om statsbidrag till kommuner och landsting för att även glesbygden ska klara sin välfärd.

Detta är egentligen en jättefråga. Men det känns ändå viktigt att se helheten, även om detta är en liten fråga i sammanhanget.
(Applåder)

Anf. 98 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Denna debatt handlar om bränslebeskattning. Från kristdemokratiskt håll anser vi att det är en fråga som präglas av en intressekonflikt mellan god miljö- och klimatpolitik samt det faktum att alla som bor och bygger i Sverige måste ha förutsättningar att göra det på ett bra sätt, även om de inte har tillgång till fungerande kollektivtrafik under dygnets alla timmar.

Dagens beskattning består av flera olika komponenter. Vi har en fordonsbeskattning, vi har trängselskatter på en del platser och vi har en bränslebeskattning som i praktiken fungerar som en kilometerskatt. De som har långt till jobbet kommer att få betala mer än de som har kortare väg till jobbet. De som bor på ett sådant ställe där det inte finns några alternativ kommer att få betala mer än de som kan nyttja kollektivtrafik.

Vi har också en annan avgift som de facto påverkar dem som använder sig av fordon, och det är parkeringsavgifterna. Det är egentligen en avgift för att man nyttjar ett gaturum.

Dagens beskattning syftar till att trafikanterna är med och finansierar den infrastruktur som de använder samt att det sker en fortsatt klimatutveckling av fordon och trafiksystem. Vi kristdemokrater är alltså positiva till att det sker en teknikutveckling. Vi är positiva till att man hittar olika sätt att hantera de miljöproblem som bränsle ger för oss alla. Men det får

inte ske på ett sådant sätt att det samtidigt gör det svårt att leva utanför våra tätorter.

Fru talman! Problemet med dagens beskattning är att den upplevs som dyr och orättvis. Bara på bränslebeskattningen tar vi in närmare 90 miljarder kronor per år, och vi för tillbaka 30 miljarder kronor till transportsystemet.

Ett annat problem med dagens beskattning är att den drabbar dem som bor på landsbygden hårdare än dem som bor i våra större städer, då de som bor på landsbygden har små eller inga möjligheter att välja några alternativa transporter.

Det har tagits fram siffror på detta. De visar bland annat att de som bor på landsbygden betalar ungefär 180 procent av den infrastruktur som de använder, medan de som bor i en större tätort betalar ungefär 80 procent av den infrastruktur som de använder. Det är klart att en sådan form av orättvisa leder till intressekonflikter. Den driver konflikten mellan stad och land, även om man försöker kompensera via andra system som kommunala utjämningsystem.

Fru talman! Ny teknik öppnar möjligheter för en ny beskattning där man kan ta hänsyn till dessa olika konflikter. Bland andra vi som sitter i trafikutskottet och i skatteutskottet uppvaktas av olika organisationer som pekar på möjligheterna med den nya tekniken, där man i ett skattesystem kan väga in stad och land, avstånd, fordonstyp, internationell trafik och tid på dygnet. Framför allt i våra större tätorter kan det vara en oerhört stor skillnad på beskattningen beroende på när på dygnet man kör in i en stad. Allt detta bygger på att man använder sig av teknisk bevakning eller liknande i bilen.

Vi står således inför ett teknikskifte där vi på sikt kan skapa en mer rättvis trafik- och bränslebeskattning.

Fru talman! Vi i Kristdemokraterna har gjort upp med Moderaterna avseende en paus i fråga om överindexeringen av bensin och diesel. Men det räcker inte med att man rattar lite grann i dagens system. Vi anser att regeringen bör ta initiativ till en utredning avseende en ny rättvisare trafik- och bränslebeskattning.

Fru talman! Vi har lämnat ett särskilt yttrande där vi redogör för våra tankar i dessa frågor.

Anf. 99 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Jag konstaterar att denna debatt kanske handlar lite för lite om klimatet och att denna debatt handlar lite för lite om de enorma utmaningar som inte bara svenska storstäder, svensk landsbygd eller för den delen svensk glesbygd utan hela världen och kanske faktiskt den mänskliga civilisationen står inför.

Fru talman! Klimatförändringarna som drivs på av att man använder till exempel bensin och diesel är det största hotet mot mänsklig civilisation som vi någonsin har sett. Redan nu ser vi hur torka slår ut bönder, slår ut lantbrukare av alla de slag och slår ut stora delar av landsbygden, inte bara i Sverige utan i hela världen. Redan nu ser vi hur samma torka till exempel ledde fram till att Islamiska staten, eller Daish, kunde etablera sig i Mellanöstern. Det var på grund av torka och ganska troligt på grund av klimatförändringar som drivs på av just bensin och diesel.

Fru talman! Vi har ett ansvar att göra vad vi kan för att minska utsläppen. Kanske särskilt vi som har ekonomiska resurser här i Sverige och som har råd att faktiskt göra något har ett ansvar.

Fru talman! Inför Europaparlamentsvalet hade jag och Kristdemokraterna en debatt i denna kammare då jag frågade Kristdemokraterna hur många graders uppvärmning som var lagom. De gick ju till val på att göra EU lagom igen och vägrade ställa sig bakom det förslag som Liberalerna drev om att ha en europeisk klimatbeskattning – en koldioxidskatt på EU-nivå.

De kunde inte svara på frågan då, fru talman. Kristdemokraterna kunde inte svara på om det var en grads uppvärmning – med översvämningar, orkaner och torka – eller om det var två, tre eller kanske till och med fyra grader som de tyckte var lagom. De kom inte heller med några förslag på hur vi ska stoppa de klimatförändringar vi nu ser.

Nu, i den här debatten, går Kristdemokraterna upp i talarstolen och säger att problemet med bensinbeskattningen är att den upplevs som orättvis. Jag undrar då hur andra människor runt om i världen upplever klimatfrågan, fru talman – människor som har drabbats av torka som slagit ut skördar och skapat svält eller människor som har drabbats av orkaner och översvämningar. Det gäller även nationer som riskerar att dränkas till följd av klimatförändringarna. Det här med upplevelser verkar nämligen vara viktigt för Kristdemokraterna.

Herr talman! Sverigedemokraterna vill ha diverse pauser i politiken. Tidigare, när Syrien brann, var det flyktningpaus; då skulle man pausa. Det var bara det att kriget inte pausade bara för att Sverigedemokraterna ville ha flyktningpaus. Nu vill Sverigedemokraterna ha en klimatpaus. Det är bara det att klimatförändringarna inte pausar bara för att Sverigedemokraterna vill att vi ska pausa klimatpolitiken.

Vi måste bryta vårt oljeberoende och vårt beroende av fossila bränslen. Då krävs det kraftfulla instrument och kraftfulla incitament, till exempel skatter som kan och bör användas som investeringar i infrastruktur så att det i alla delar av Sverige blir lättare att byta till och använda klimatsmartare fordon. Det handlar om att ställa om, herr talman.

Om man inte tar in skatter och därför inte kan göra investeringar är det klart att det blir svårt att ställa om, men om vi kan ta in skatter som sedan kan användas för att göra investeringar blir det lättare att ställa om. Det kan funka att ställa om i alla delar av Sverige. Om vi dessutom kan hejda klimatförändringarna drabbas ju hela Sverige lite mindre av till exempel framtida torka, översvämningar eller andra extremväder som annars skulle slå kanske framför allt mot landsbygden.

Herr talman! Vi behöver ställa om. Jag skulle önska att vissa partier i den här kammaren hade lite mer medvetenhet om att klimatet inte tar paus och att klimatpolitiken inte heller kan göra det.

Anf. 100 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Tack för ett bra anförande, Joar Forssell!

Det blir lite svårt att ta diskussionen på allvar om man så att säga skapar en konflikt där den som är för europeisk beskattning är miljövänlig och den som är emot europeisk beskattning per definition är icke miljövänlig.

Det är alltså helt korrekt, herr talman, att Kristdemokraterna är synnerligen tveksamma till europeisk beskattning. Vi har sagt nej till europeisk beskattning i den meningen att Europa på olika sätt ska kunna ta in skatt direkt till EU. Vi har däremot ställt oss positiva till exempelvis en europeisk flygbeskattning, i stället för en nationell flygbeskattning, där pengarna är lika i hela EU men landar i ländernas egna parlament. Det handlar helt enkelt om att vi vill ha en sjyst konkurrenssituation. Även när det gäller sjöfarten har vi talat om en liknande skatteform, långt tidigare, eftersom norrmän, danskar och engelsmän hade en helt annan beskattning som gynnade deras sjöfart och missgynnade den svenska sjöfarten.

Att det finns likheter i beskattning inom EU är alltså en sak, men att börja beskatta från EU:s sida innebär att skapa en ny skattenivå. Detta är en tonskillnad som det är rätt viktigt att ha med sig. Är det någonting vi vet när det gäller politiker – inklusive kristdemokrater, misstänker jag – är det att vi tenderar att fortsätta vilja ha lite mer skatt när vi redan har skapat den nya skattenivån. Helt plötsligt har vi då skapat en fjärde nivå, som kommer att komma med egna förslag och idéer och finansiera det med sin egen ekonomi. Det har egentligen inte med miljöfrågan att göra. Vi brinner lika mycket för en god miljöpolitik som Liberalerna, men vi vill inte finansiera den via EU.

Anf. 101 JOAR FORSSELL (L) replik:

Herr talman! Det handlar ju inte bara om koldioxidskatt på EU-nivå. Faktum är att den här debatten egentligen inte handlar om det alls.

Däremot tycker jag att det är intressant – och det är därför det är relevant att lyfta – vad Kristdemokraterna har för syn på klimatbeskattning och vad Kristdemokraterna har för syn på klimatet. Ska man kunna finansiera viktiga investeringar som gör det möjligt att ställa om i hela Sverige och möjligt att i hela Sverige använda nya drivmedel som inte släpper ut på samma sätt är det klart att man behöver få in ett antal skattekronor.

Precis som i debatten om koldioxidskatt på EU-nivå, där Kristdemokraterna inte kunde svara på hur många graders uppvärmning som var lagom, misslyckas dock Kristdemokraterna även i denna debatt med att slå fast hur viktigt det är att stoppa klimatförändringarna och med vilka tydliga och effektiva medel det ska göras. Hur vill Kristdemokraterna minska användandet av bensin och diesel? Hur vill Kristdemokraterna se till att skapa incitament för att färre personer ska köra på bensin och diesel? Hur vill Kristdemokraterna se till att fasa ut vårt kolberoende?

Jag undrar om Kristdemokraterna tror att Liberalerna bara vill höja skatter. Det låter nämligen lite så. Det är helt fel, herr talman. Vi vill höja skatter på sådant som är dåligt för klimatet, men vi vill också sänka skatter på sådant som till exempel arbete, som inte skadar klimatet. Med den regeringskonstellation vi nu har kommer vi att successivt kunna höja skatter på sådant som är dåligt för klimatet och sänka skatter på inkomster, så att fler har råd att ställa om. Kan Kristdemokraterna sluta upp bakom den linjen? Det undrar jag, herr talman.

Anf. 102 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Herr talman! Det är lite intressant att stå och lyssna här med tanke på att vi i mitten av 60-talet var det parti som i den svenska debatten för första

gången lyfte in idén om förvaltare utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska perspektiv. Den som orkar gå tillbaka och läsa artiklar från tiden kan till och med se att man lite föraktfullt kallade Kristdemokraterna vatten-och-luft-partiet. Vi är väldigt glada att fler partier har anammat idén att man faktiskt måste jobba utifrån ett förvaltare. Vi tycker att det är positivt att fler partier än vårt lyfter fram dessa frågor.

På den teoretiska sidan är det ingen hemlighet att vi är för skatteväxling från det som är miljöfarligt till exempelvis strategiskt sänkt skatt som gynnar arbete. Arbete ger nämligen andra välfärdseffekter – människor kommer i jobb och så vidare.

När det gäller huvudfrågan, det vill säga vad vi anser om temperaturen, står vi bakom de klimatmål som hela det här parlamentet – tror jag – är enigt om. Vi har ingen annan uppfattning. Vi har ingen annan uppfattning om skatteväxling, och vi råkade vara först med att lyfta frågorna redan i mitten av 60-talet.

Rent konkret har vi i andra debatter i dag haft diskussioner om exempelvis elektrifierat flyg. Vi tar ofta upp frågan om elektrifierade vägar, där vi skulle kunna komma åt stora koldioxidmängder inom framför allt transportsektorn. Vi är positiva till kärnkraft, för om vi ska elektrifiera mer måste vi ha el att stoppa in i det vi elektrifierar.

Det som är haken – och det hänger ihop med den sociala dimensionen av förvaltare – är att vi kommer att få sociala problem om vi bara jobbar med bränslehöjningar, flygskattehöjningar och skatt på individen. Vi måste våga titta på hur vi får industrin och transportsektorn att bli mer miljövänlig. Då löser vi de problem vi båda vill lösa.

Anf. 103 JOAR FORSSELL (L) replik:

Herr talman! Det är väl ingen hemlighet att även liberaler långt mycket längre tillbaka än 60-talet har lyft upp frågan om klimat. Men det är för mig en nyhet att Kristdemokraternas klimatpolitik inte tycks ha förändrats så mycket sedan 60-talet, trots att klimatdebatten har rört sig framåt och trots att vi ser alltmer vad klimatförändringarna leder till. Trots förra sommarens torka här i Sverige och trots den torka som drabbade delar av Mellanöstern så hårt att Islamiska staten, eller Daish, kunde få fäste har Kristdemokraternas klimatpolitik till synes fastnat på 60-talet.

Herr talman! Jag tycker att det är mycket tråkigt. Den som står bakom förvaltare tanken, som Kristdemokraterna säger sig göra, måste fråga sig följande: Om man ska förvalta den här jorden till våra framtida generationer, hur många graders uppvärmning är då lagom? Är det en grad? Är det två grader? Är det tre, fyra eller kanske fem grader?

Är det ett förvaltare att låta klimatförändringarna fortsätta att skena i den hastighet som de nu gör och bara se på medan torkan breder ut sig, medan orkanerna blir fler och medan översvämningarna till och med dränker hela nationer? Är det förvaltare? Jag tycker inte det.

Herr talman! Jag menar att vi måste ha höga skatter på sådant som är dåligt för klimatet samtidigt som vi tar ett socialt ansvar genom att sänka skatten på inkomster och genom att göra investeringar så att alla delar av Sverige, oavsett var man bor, har infrastruktur som gör att man kan ställa om.

Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin

Men, herr talman, Kristdemokraterna är fortfarande svaret skyldiga: Vad ska de göra för att minska bensinbruket i Sverige?

Anf. 104 EMMA BERGINGER (MP):

Herr talman! Jag är inte bara trafikpolitisk talesperson för Miljöpartiet, utan jag är också ersättare i skatteutskottet och har i kväll fått möjligheten att ta denna debatt för min kollega Rebecka Le Moine.

Herr talman! Vi – mänskligheten – står inför en stor utmaning. Vi befinner oss i ett nödläge för klimatet. Om vi inte lyckas vända utsläppskurvorna och kraftigt minska utsläppen av koldioxid och växthusgaser före 2030 kommer vi inte att nå Parisavtalets mål om att hålla temperaturökningen väl under två grader och allra helst under en och en halv grad, med katastrofala konsekvenser som följd.

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp. Här har vi den kanske största utmaningen att ställa om. Regeringen har satt ett ambitiöst klimatmål om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70 procent till 2030. Av inrikestransporternas utsläpp står vägtrafiken för över 90 procent. Det behöver ske en stor omställning här.

Miljöpartiet vill skapa ett modernt och hållbart samhälle där det är lätt för alla att göra hållbara och klimatsmarta val. Drivmedelsskatt är ett viktigt styrmedel, som kan användas både för att internalisera de kostnader som utsläpp från bensin och diesel orsakar men också för att skapa en miljöstyrande effekt.

Det är ingen hemlighet att Miljöpartiet inte ville se den tillfälliga rabatt på bensin- och dieselskatten som drevs igenom med M-KD-budgeten, men då det är den budget som röstades fram av riksdagen behöver vår regering förhålla sig till de tillkännagivanden som gjordes i samband med budgeten.

Ja, jag kallar det för en rabatt när M och KD vill ta bort påslaget på indexeringen av bensinskatten. Det är ett påslag som är baserat på utvecklingen av bnp för att inte skatten ska urholkas. Samma påslag används även vid beräkning av skiktgränsen. Jag kan konstatera att i en tid då vi snarare behöver fokusera på hur vi löser vårt fossilberoende väljer Moderaterna och Kristdemokraterna att driva på för en permanent rabatt på bensin- och dieselskatten.

Jag har full förståelse för att bränslepriset är kännbart för många i samhället. Med hänsyn tagen till att fordonen blivit mer bränslesnåla och till utvecklingen av våra disponibla inkomster är det dock inte dyrare att köra bil i dag än för 15 år sedan.

Det är också viktigt att veta att ökningen av bränslepriset inte beror på bensinskatten. Sedan februari i år har bensinpriset gått upp med ca 1,50 – från ca 15 kronor till ca 16,50 i dag för miljöklass 1, även om jag såg att det fanns ett ställe där man kunde tanka för 15,95. Ingen del av uppgången beror dock på höjd drivmedelsskatt, utan den beror på världsmarknadspri-set på olja och på valutakursen. Oljeprisuppgången den senaste tiden kan hänföras till Venezuelas, Libyens och Opecs minskade utbud.

Miljöpartiets politik syftar till att ställa om transportsektorn så att vi gör oss oberoende av fossila drivmedel. Genom satsningen på bonus-malus verkar vi för en omställning av fordonsflottan, och genom reduktionsplikten ser vi till att den som inte har möjlighet att byta till en fossilfri bil i dag ändå är med i omställningen.

Genom en ökad elektrifiering och genom en ökad produktion av inhemska biodrivmedel, exempelvis biogas, kan vi både minska våra växthusgasutsläpp och minska vår känslighet för världsmarknadens fluktuationer när det gäller priset på olja.

Vi behöver en politik som är inriktad på att bryta vårt fossilberoende och sätta ett datum för när den sista droppen fossilt drivmedel ska säljas. Miljöpartiet vill att målet ska vara att sista droppen fossilt bränsle ska säljas 2030.

Det bär mig emot, men jag vill yrka bifall till utskottets förslag om att ställa sig bakom regeringens förslag.
(Applåder)

I detta anförande instämde Rebecka Le Moine (MP).

Anf. 105 HELENA VILHELMSSON (C):

Herr talman! De som bor på landsbygden betalar alldeles för mycket i bensinskatt i relation till sitt klimatavtryck. Det är en orättvisa som jag inte tycker ska fortgå.

Den myndighet som är satt att utvärdera och analysera effekterna av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet, Trafikanalys, har konstaterat att landsbygdsborna betalar långt mer än vad deras klimatavtryck kostar. På landsbygden betalar bensinbilstrafiken mer än fullt ut för sina beräknade samhällsekonomiska kostnader. Bensinbilen betalar över 180 procent av – eller 2,20 kronor per mil mer än – sina kostnader. Som en jämförelse betalar tätortsbon enbart 80 procent av sin kostnad. I tätorten betalar dieselbilisten drygt halva sin kostnad.

Oavsett exakta siffror och detaljer är det viktiga vad detta säger oss: Landsbygden kan inte fortsätta att betala mer än för sitt klimatavtryck när städerna betalar för så lite som hälften av sin påverkan.

Någonstans är det detta som diskussionen handlar om. Det är detta som är pudelns kärna: Hur ställer vi om? Vi kan inte blunda för att transportererna står för en stor del av utsläppen, men vi måste med skatteinstrumentet styra om till en omställning. Vi måste alltså utveckla mer hållbara bränslen. Det är detta vi ska satsa våra resurser på.

Skattesystemet måste nämligen vara rättvist oavsett var i landet man bor; det är farligt om detta instrument förlorar i trovärdighet. Det totala skattestrycket behöver minska. Det är särskilt angeläget med en skattepolitik som ger likvärdiga förutsättningar att bo, leva och driva företag i hela landet.

När en enskild skatt får snedvridna konsekvenser för någon del av landet behöver mer jämlika förutsättningar skapas – kanske genom andra reformer, till exempel avståndsbaserade reseavdrag.

Men detta räcker naturligtvis inte. För den som bor på landsbygden är det ju inte bara resorna till och från jobbet som kostar; det är också resan till mataffären och skjutsen till barnens idrottsträningar.

Skatten riskerar att slå hårdast där tillgången till kollektiva färdmedel är som lägst. Den som bor på landet kan ju inte välja bort bilen till förmån för kollektivtrafik eller samåkning. För företagen är såväl lastbilar som bilburna transporter en nödvändighet och en förutsättning för att de ska kunna bedriva sin verksamhet.

Politiken behöver fler lösningar för ett lägre skattetryck totalt, särskilt på landsbygden. Enbart lägre pris på bensin skulle fortfarande innebära att landsbygdsbon betalar mer än storstadsbon. En sådan orättvisa kan vi inte ha. För Centerpartiet behövs därför en bred palett av reformer som stärker såväl infrastruktur som företag och jobb på landsbygden.

Låt mig vara tydlig: Centerpartiet vill inte att en extra indexering automatiskt fortsätter att löpa från år till år. Det ska krävas ett aktivt beslut varje enskilt budgetår. Det är viktigt att ett påslag av denna karaktär återkommande ses över och analyseras. Det ska inte automatiskt genomföras. Vi ska komma ihåg att vi har haft en indexering i över 20 år.

För landsbygdsbon, och för att förbättra rättvisan och klimateffekterna, måste vi hitta reformer som innebär att storstadsbon och landsbygdsbon betalar rättvist för sina klimatavtryck.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.
(Applåder)

Anf. 106 NIKLAS WYKMAN (M) replik:

Herr talman! Priset på bensin och diesel är för högt. Därför vill vi i Moderaterna sänka skatten på bensin och diesel.

Det är en möjlighet som också Centerpartiet har. De kan ansluta sig till vår reservation, som gör det tydligt att överindexeringen för åren framöver ska tas bort. Socialdemokraterna har här i dag i debatten lämnat ett mycket tydligt besked: Överindexeringen återkommer vid årsskiftet och riskerar – eller för den som så vill, gör det möjligt – att leda till att vi får ett bränslepris på ungefär 20 kronor litern innan mandatperioden är slut.

Det är detta som Centerpartiet här i dag skriver under på. Man återinför överindexeringen på bensin och diesel. Centerpartiet går Socialdemokraterna och Miljöpartiet till mötes med mycket stora bördor på landsbygden framöver.

Kan Helena Vilhelmsson här i dag förklara varför Centerpartiet har gått med på att återinföra överindexeringen på bensin- och dieselskatten från och med årsskiftet?

Anf. 107 HELENA VILHELMSSON (C) replik:

Herr talman! Jag skulle nog vilja be ledamoten förtydliga var det i så fall står att vi har godtagit att en överindexering ska ske från och med nästa år.

Vi går in i en budgetdebatt. Inga beslut har i år fattats om bränsleskattehöjningar. Inga beslut har fattats om höjda skatter. Den budget vi har är ett resultat av M och KD och innebar att bland annat konsumentprisindex förändrades.

Så nej, vi återkommer med budgeten för nästa år i och med budgetpropositionen och de förhandlingar som förs i och med den.

Anf. 108 NIKLAS WYKMAN (M) replik:

Herr talman! Det är anmärkningsvärt att Centerpartiet, som säger sig vilja företräda landsbygden, är så dåligt pålästa i en av de frågor som är allra viktigast för att hela Sverige ska kunna leva.

Det framgår av propositionen att överindexeringen ska återinföras vid årsskiftet. Förhoppningsvis har Centerpartiet tagit del av propositionen

och läst den eftersom man utgör en del av regeringsunderlaget. Socialdemokraterna har för bara några minuter sedan i den här talarstolen förklarat att det är tydligt att med denna proposition kommer överindexeringen tillbaka vid årsskiftet.

Centerpartiet svarar kring detta: Det känner inte vi till. Låt oss få fortsätta att lura våra landsbygdsväljare med att detta inte kommer att hända!

Men det finns hopp både för landsbygden och för Centerpartiet, för ledamoten Helena Vilhelmsson kan här i dag lämna ett tydligt besked till landsbygden: Kommer Centerpartiet, eller kommer Centerpartiet inte, att släppa igenom en budgetproposition i den här kammaren som återinför överindexeringen på bensin- och dieselskatten? Det är fritt fram för Centerpartiet att här i dag lämna detta besked.

Kommer, eller kommer inte, Centerpartiet att släppa igenom en budgetproposition i den här kammaren som återinför överindexeringen på bensin och diesel, Helena Vilhelmsson? Lämna ett besked till företagare, lämna ett besked till de människor som är beroende av bilen och lämna ett besked till Sveriges landsbygd! Göm dig nu inte bakom olika typer av undanflykter, utan svara dem som vill ha ett svar! Kommer, eller kommer inte, Centerpartiet att tillåta att en budgetproposition passerar här inne som återinför överindexeringen av skatten på bensin och diesel?

Anf. 109 HELENA VILHELMSSON (C) replik:

Herr talman! Jag har inget annat svar till ledamoten än mitt tidigare.

Nästa års budget förhandlas i budgetpropositionen. Vi har tydligt sagt – jag sa det i mitt anförande, och det står i det särskilda yttrande som Centerpartiet har lämnat – att vi menar att beslut om överindexering ska fattas i och med varje budgetårs beslut. Detta ska man göra för att ta hänsyn till helheten och för att gynna landsbygden, dess företag, boende och invånare på fler sätt och på mer optimala sätt när det gäller skatteinstrumentet än enbart bensinpriset. Bensinpriset styr vår konsumtion. Det ska motverka negativa klimateffekter, och det ska även gynna företagande och boende i hela landet.

Därvidlag tycker jag att Moderaterna har haft en del konstiga resonemang och fattat en del konstiga beslut. Ni har till exempel på ett näst intill raljant sätt skojat om bäversafari, som ni har kallat det. Ni har inte varit särskilt intresserade av att fullt ut sänka skatterna på jobb och arbete under tidigare alliansregeringar. Ni har inte varit särskilt intresserade av att förenkla till exempel boende i landsbygdsnära områden. Allt detta handlar ju om att totalt sett gynna företagande och boende på landsbygden.

Anf. 110 STAFFAN EKLÖF (SD) replik:

Herr talman! Jag undrar, Helena Vilhelmsson, vad Centern vill vad gäller dieselskatterna i lantbruket eftersom Centern inte har uttalat sig i den här debatten och eftersom man lade ned sina röster i budgetomröstningen i höstas. Man har inte heller någon reservation i processen.

Vad vill Centern ha? Ska det inte vara någon ytterligare sänkning av dieselskatten i lantbruket? Ska det vara en delvis sänkning av skatten, som M och KD förespråkar? Eller vill Centern ha en hel sänkning av dieselskatten i lantbruket, som Sverigedemokraterna förordar? Det är den ena frågan.

Prot. 2018/19:96

28 maj

*Befrielse från kol-
dioxid- och energiskatt
och förändrad omräk-
ning av skatt för diesel
och bensin*

*Befrielse från kol-
dioxid- och energiskatt
och förändrad omräk-
ning av skatt för diesel
och bensin*

Den andra frågan är: Hur länge vill Centerpartiet ha detta? Blir det slut på dieselskattesänkning i lantbruket vid årsskiftet, eller kan man tänka sig att stödja Sverigedemokraterna om en längre tids sänkning?

Anf. 111 HELENA VILHELMSSON (C) replik:

Herr talman! Jag hänvisar egentligen till samma svar som i mitt förra inlägg. Vi vill inte ha någon automatisk överindexering eller något KPI, utan detta ska det fattas beslut om i en helhet inför budget 2020 och framöver.

Jag menar att jord- och skogsbrukare naturligtvis ska kompenseras för de överkostnader de har jämfört med till exempel företag i övriga Europa. Det är oerhört viktigt för konkurrenssituationen.

Det här måste få återkomma i en helhetsdiskussion inför nästa års budget.

Anf. 112 STAFFAN EKLÖF (SD) replik:

Herr talman! Jag undrar hur Centern kommer att rösta i voteringen i nästa vecka. Jag pratar då inte om indexfrågan, utan jag pratar om den riktade satsningen till lantbrukarna med sänkt dieselskatt.

Helena Vilhelmsson anför att det är viktigt att lantbrukarna har en likartad konkurrenssituation som lantbrukare i omvärlden. Denna syn delar vi sverigedemokrater, och det är just därför vi vill sänka dieselskatten till EU:s lägsta nivå. Det är den dieselskatt som danska lantbrukare har.

Lantbruket är mycket pressat, och marginalerna är slut. Om vi får en torr sommar till kommer det att leda till massor av konkurser.

Jag hoppas därför att Centerpartiet är berett att rösta på Sverigedemokraternas reservation nr 3 i voteringen i nästa vecka. Det skulle innebära en lättnad för lantbrukarna, och det skulle leda till en dieselskattesänkning till den absolut lägsta nivån – och inte bara för ett år utan för flera år. Det skulle kunna ge den paus som lantbruket behöver för att återhämta kraft och återskapa marginaler. Lantbruket skulle komma in i en positiv spiral i stället för en negativ spiral, som i dag.

Jag ställer en direkt fråga till Helena Vilhelmsson: Kommer Centerpartiet att rösta på Sverigedemokraternas förslag i voteringen i nästa vecka för att sänka dieselskatterna för lantbruket till lägsta möjliga nivå?

Anf. 113 HELENA VILHELMSSON (C) replik:

Herr talman! Centerpartiet vill tillsammans med näringen utverka ett system där man både får en höjd konkurrenskraft och aktivt kan verka för att minska klimateffekterna och klimatavtrycket.

Detta görs inte enbart genom ett budgetbeslut i riksdagen; det genomförs genom långsiktiga diskussioner och långsiktiga spelregler för innovation och för ny teknik. Jag kan mycket väl tänka mig en styrande avgift där lantbrukare som har möjlighet att använda fossilfria bränslen gynnas av det ekonomiskt. Där är vi inte än, men vi måste diskutera det framöver. Det kommer vi att fortsätta att göra inför budgetpropositionen nästa år och inför diskussionerna framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)

§ 23 Bordläggning

Prot. 2018/19:96

28 maj

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Propositioner

2018/19:127 Skyddsobjekt och obemannade farkoster

2018/19:131 Ytterligare fortsatt utbetalning av garantipension inom EES och Schweiz samt inom Förenade kungariket

2018/19:133 En riktålder för höjda pensioner och följsamhet till ett längre liv

2018/19:134 Förbättrat grundskydd för pensionärer

Motioner

med anledning av prop. 2018/19:128 Förlängning av lagen om tillfälliga begränsningar av möjligheten att få uppehållstillstånd i Sverige

2018/19:3106 av Christina Høj Larsen m.fl. (V)

2018/19:3107 av Fredrik Malm m.fl. (L)

2018/19:3108 av Paula Bieler m.fl. (SD)

2018/19:3109 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M)

2018/19:3110 av Hans Eklind m.fl. (KD)

§ 24 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

den 27 maj

2018/19:268 Bra väginfrastruktur i hela landet

av *Fredrik Christensson* (C)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

§ 25 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 27 maj

2018/19:693 Trafikverkets flytt av kontor närmare Göteborg

av *Annika Qarlsson* (C)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2018/19:694 Flytt av Trafikverkets kontor närmare Göteborg

av *Annika Qarlsson* (C)

till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2018/19:695 Erkännandet av Palestina och Sveriges bidrag till fredsprocessen

av *Hans Wallmark* (M)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

Prot. 2018/19:96
28 maj

2018/19:696 Sveriges relationer till Israel
av *Hans Wallmark* (M)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2018/19:697 Höghastighetståg kontra regional tågtrafik
av *Gudrun Brunegård* (KD)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

§ 26 Kammaren åtskildes kl. 20.30.

Sammanträdet leddes
av talmannen från dess början till och med § 2,
av andre vice talmannen därefter till och med § 12 anf. 35 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med § 12 anf. 51 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.51,
av andre vice talmannen därefter till och med § 22 anf. 99 (delvis) och
av talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

INGVAR MATTSON

/Olof Pilo

§ 1 Prövning av yrkande om misstroendeförklaring mot statsrådet Annika Strandhäll	1
Anf. 1 TALMANNEN.....	1
Anf. 2 ANNELIE KARLSSON (S).....	1
Anf. 3 ANDERS W JONSSON (C)	2
Anf. 4 HENRIK VINGE (SD).....	3
Anf. 5 ULF KRISTERSSON (M)	4
Anf. 6 EBBA BUSCH THOR (KD).....	6
Anf. 7 JANINE ALM ERICSON (MP).....	7
Anf. 8 MIA SYDOW MÖLLEBY (V).....	7
Anf. 9 CHRISTER NYLANDER (L).....	7
Beslut	9
§ 2 Fråga om hänvisning av motion till utskott	9
Anf. 10 TALMANNEN.....	9
§ 3 Justering av protokoll.....	10
§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	10
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	11
§ 6 Vissa betaltjänstfrågor	11
Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU38.....	11
(Beslut fattades under § 15.).....	11
§ 7 Kompletterande bestämmelser till EU:s prospektförordning.....	11
Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU40.....	11
(Beslut fattades under § 15.).....	11
§ 8 Personuppgiftsbehandling i viss verksamhet som rör allmän ordning och säkerhet – anpassningar till EU:s dataskyddsreform	12
Justitieutskottets betänkande 2018/19:JuU26.....	12
(Beslut fattades under § 15.).....	12
§ 9 Reglering av alkoglass m.fl. produkter	12
Socialutskottets betänkande 2018/19:SoU18	12
Anf. 11 JOHAN HULTBERG (M)	12
Anf. 12 LENA EMILSSON (S)	13
Anf. 13 JOHAN HULTBERG (M) replik	14
Anf. 14 LENA EMILSSON (S) replik	15
Anf. 15 JOHAN HULTBERG (M) replik	15
Anf. 16 LENA EMILSSON (S) replik	16
Anf. 17 CHRISTINA ÖSTBERG (SD).....	16
Anf. 18 LENA EMILSSON (S) replik	17
Anf. 19 CHRISTINA ÖSTBERG (SD) replik.....	17
Anf. 20 LENA EMILSSON (S) replik	17
Anf. 21 CHRISTINA ÖSTBERG (SD) replik.....	17
Anf. 22 MICHAEL ANEFUR (KD)	17
Anf. 23 BARBRO WESTERHOLM (L).....	18
(Beslut fattades under § 15.).....	18
§ 10 Vissa ändringar som gäller PKU-biobanken.....	18
Socialutskottets betänkande 2018/19:SoU19	18
(Beslut fattades under § 15.).....	18

§ 11 Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet	19
Trafikskottets betänkande 2018/19:TU12	19
Anf. 24 THOMAS MORELL (SD).....	19
Anf. 25 TERES LINDBERG (S)	20
(Beslut fattades under § 15.)	21
§ 12 Luftfartsfrågor.....	21
Trafikskottets betänkande 2018/19:TU15	21
Anf. 26 ÅSA COENRAADS (M)	21
Anf. 27 PATRIK JÖNSSON (SD).....	22
Anf. 28 ANDERS ÅKESSON (C).....	24
Anf. 29 MAGNUS JACOBSSON (KD)	26
Anf. 30 HELENA GELLERMAN (L)	27
Anf. 31 JENS HOLM (V)	29
Anf. 32 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	31
Anf. 33 JENS HOLM (V) replik.....	31
Anf. 34 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	31
Anf. 35 JENS HOLM (V) replik.....	32
Anf. 36 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	32
Anf. 37 JENS HOLM (V) replik.....	33
Anf. 38 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	34
Anf. 39 JENS HOLM (V) replik.....	34
Anf. 40 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	34
Anf. 41 TREDJE VICE TALMANNEN.....	35
Anf. 42 JENS HOLM (V) replik.....	35
Anf. 43 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	36
Anf. 44 JENS HOLM (V) replik.....	36
Anf. 45 DENIS BEGIC (S)	37
Anf. 46 JENS HOLM (V) replik.....	38
Anf. 47 DENIS BEGIC (S) replik.....	39
Anf. 48 JENS HOLM (V) replik.....	39
Anf. 49 DENIS BEGIC (S) replik.....	39
Anf. 50 LORENTZ TOVATT (MP).....	40
Anf. 51 JENS HOLM (V) replik.....	42
Anf. 52 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	42
Anf. 53 JENS HOLM (V) replik.....	43
Anf. 54 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	43
Anf. 55 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	44
Anf. 56 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	44
Anf. 57 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	45
Anf. 58 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	45
Anf. 59 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	46
Anf. 60 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	46
Anf. 61 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	47
Anf. 62 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	47
Anf. 63 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	47
Anf. 64 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	48
Anf. 65 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	48
Anf. 66 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	49
(Beslut fattades under § 15.)	49

§ 13 Riksrevisionens rapport om förvaltningen av premiepensionssystemet	50
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2018/19:SfU14	50
Anf. 67 NOOSHI DADGOSTAR (V).....	50
(forts. § 16).....	51
Ajournering.....	52
Återupptaget sammanträde.....	52
§ 14 Beslut om ärende som slutdebatterats den 16 maj.....	52
TU13 Kollektivtrafik.....	52
§ 15 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde	53
FiU38 Vissa betaltjänstfrågor.....	53
FiU40 Kompletterande bestämmelser till EU:s prospektförordning	53
JuU26 Personuppgiftsbehandling i viss verksamhet som rör allmän ordning och säkerhet – anpassningar till EU:s dataskyddsreform	53
SoU18 Reglering av alkoglass m.fl. produkter.....	53
SoU19 Vissa ändringar som gäller PKU-biobanken	54
TU12 Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet.....	54
TU15 Luftfartsfrågor.....	54
§ 16 (forts. från § 13) Riksrevisionens rapport om förvaltningen av premiepensionssystemet (forts. SfU14)	55
Anf. 68 ERICA NÅDIN (S)	55
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)	56
§ 17 Ansvar för miljökador i Sveriges ekonomiska zon.....	57
Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2018/19:MJU15	57
Anf. 69 HANNA WESTERÉN (S)	57
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)	57
§ 18 Ändring av sammansättningen av Skolväsendets överklagandenämnd	58
Utbildningsutskottets betänkande 2018/19:UbU20	58
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)	58
§ 19 Vissa inkomstskatteändringar	58
Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU19	58
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)	58
Ajournering.....	58
Återupptaget sammanträde.....	58
§ 20 Höjt tak för RUT-avdrag	58
Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU20	58
Anf. 70 TONY HADDOU (V).....	58
Anf. 71 BORIANA ÅBERG (M).....	62
Anf. 72 HAMPUS HAGMAN (KD).....	63
Anf. 73 PETER PERSSON (S)	64
Anf. 74 DAVID LÅNG (SD)	65
Anf. 75 HELENA VILHELMSSON (C).....	66
Anf. 76 HAMPUS HAGMAN (KD) replik.....	67
Anf. 77 HELENA VILHELMSSON (C) replik	67
Anf. 78 HAMPUS HAGMAN (KD) replik.....	68
Anf. 79 HELENA VILHELMSSON (C) replik	68

Anf. 80 JOAR FORSSELL (L)	68
Anf. 81 HAMPUS HAGMAN (KD) replik	69
Anf. 82 JOAR FORSSELL (L) replik	69
Anf. 83 HAMPUS HAGMAN (KD) replik	70
Anf. 84 JOAR FORSSELL (L) replik	71
Anf. 85 ANDRE VICE TALMANNEN	71
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)	71
§ 21 Återinförd skattereduktion för gåvor till ideell verksamhet	71
Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU21	71
Anf. 86 TONY HADDOU (V)	71
Anf. 87 PETER PERSSON (S)	74
Anf. 88 ERIC WESTROTH (SD)	74
Anf. 89 HAMPUS HAGMAN (KD)	75
Anf. 90 PETER PERSSON (S) replik	77
Anf. 91 HAMPUS HAGMAN (KD) replik	77
Anf. 92 PETER PERSSON (S) replik	77
Anf. 93 HAMPUS HAGMAN (KD) replik	78
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)	78
§ 22 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin	78
Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU22	78
Anf. 94 NIKLAS WYKMAN (M)	78
Anf. 95 STAFFAN EKLÖF (SD)	81
Anf. 96 TONY HADDOU (V)	83
Anf. 97 HILLEVI LARSSON (S)	83
Anf. 98 MAGNUS JACOBSSON (KD)	85
Anf. 99 JOAR FORSSELL (L)	86
Anf. 100 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	87
Anf. 101 JOAR FORSSELL (L) replik	88
Anf. 102 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	88
Anf. 103 JOAR FORSSELL (L) replik	89
Anf. 104 EMMA BERGINGER (MP)	90
Anf. 105 HELENA VILHELMSSON (C)	91
Anf. 106 NIKLAS WYKMAN (M) replik	92
Anf. 107 HELENA VILHELMSSON (C) replik	92
Anf. 108 NIKLAS WYKMAN (M) replik	92
Anf. 109 HELENA VILHELMSSON (C) replik	93
Anf. 110 STAFFAN EKLÖF (SD) replik	93
Anf. 111 HELENA VILHELMSSON (C) replik	94
Anf. 112 STAFFAN EKLÖF (SD) replik	94
Anf. 113 HELENA VILHELMSSON (C) replik	94
(Beslut skulle fattas den 4 juni.)	94
§ 23 Bordläggning	95
§ 24 Anmälan om interpellation	95
§ 25 Anmälan om frågor för skriftliga svar	95
§ 26 Kammaren åtskildes kl. 20.30.	96