

Tisdagen den 17 februari

Kl. 13.00–15.50  
18.00–21.17

---

**§ 1 Återrapportering från informellt möte mellan EU:s stats- och regeringschefer den 12 februari**

*Återrapportering  
från informellt  
möte mellan EU:s  
stats- och regerings-  
chefer den 12 februari*

Anf. 1 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Ledarna för alla EU:s medlemsstater träffades alltså i torsdags i belgiska Flandern, en timme österut från Bryssel. Mötet handlade uteslutande om europeisk konkurrenskraft.

De ekonomiska frågorna är återkommande på toppmötenas dagordningar, men det saknas ofta konkretion och beslutsvilja. Då blir det lätt att man höjer abstraktionsgraden och i stället pratar i termer av geopolitik och geoekonomi. Det är inte alls oviktiga frågor, tvärtom. Det som händer i vår omvärld påverkar oss i hög grad.

Just nu befinner vi oss i allvarstider av många olika skäl – Rysslands krig mot Ukraina, förstås, USA:s konfrontativa hållning mot Europa, förstås, även om talet häromdagen i München var av det mjukare slaget, och ett Kina som vill dominera sin del av världen. Sanningen är dock också att vi i Europa har alla möjligheter att själva stärka vår egen handlingsfrihet i detta svårare läge genom en växande ekonomi och ökande handel.

Vårt bästa verktyg för ekonomisk handel och stark ekonomisk tillväxt är den inre marknaden. Den förfogar vi över helt själva, alldeles oavsett vad resten av världen vill. Där finns det också väldigt mycket att göra.

I praktiken, herr talman, talar vi om hur vi ska stärka de europeiska ekonomierna för att kunna klara av både stora investeringar i försvar och säkerhet och att samtidigt vidareutveckla de europeiska välfärdsstaterna. Det är nämligen ytterst det som ett konkurrenskraftigt Europa handlar om. Det handlar om hur den ekonomiska kakan i Europa kan bli större så att våra samhällen kan bära kostnaden för många saker som är viktiga samtidigt. Det handlar om hur vi uppmuntrar företagande att starta, att växa och att stanna i Europa, inte bara dem som redan är företagare utan kanske framför allt dem som vill bli framtidens företagare. Det handlar om hur vi ger bättre förutsättningar till fler barn att lyckas, alldeles oavsett hur det har gått för deras föräldrar.

Italiens premiärminister Meloni, Belgiens premiärminister De Wever och den tyske förbundskanslern Merz hade bjudit in till ett förmöte med en större grupp länder som träffades strax före mötet – för övrigt en allt vanligare tendens i de här mötesformaten. De kallade formatet Friends of competitiveness. Vi var en ganska självklar deltagare i den kretsen.

Diskussionerna visade att det nu finns momentum, ett helt år efter att de stora rapporterna presenterades, och att fler länder på allvar vill gå från ord till handling, samtidigt som ambitionerna präglas av att olika länder har olika förutsättningar, inte minst ekonomiskt, men också olika inhemska utmaningar, till exempel i form av politiska majoriteter.

Vi kommer att träffas i samma konstellation igen inför toppmötet i mars och se om vi då kan enas om ett antal av de förslag som då sannolikt har lagts på bordet.

På toppmötet med alla medlemsländerna var Mario Draghi, före detta premiärminister i Italien och tidigare centralbankschef för ECB, inbjuden att kommentera de framsteg som har gjorts sedan han presenterade sin stora rapport om konkurrenskraft för snart två år sedan. Hans huvudbudskap var, en gång till, att vi måste lägga vår energi på åtgärder som är möjliga att komma överens om och som kan ge resultat nu, inte fluffiga ambitioner på fem, tio eller femton års sikt. Långa strategier i all ära, men nu behövs handling här och nu.

En annan tidigare italiensk premiärminister, Enrico Letta, som också skrev en rapport för ungefär två år sedan men mer begränsad och snävare fokuserad på EU:s inre marknad, var också inbjuden. Hans bidrag vid mötet visade på den stora potential som fortfarande finns när det gäller att utveckla och fullfölja den inre marknaden eftersom denna efter 30 år fortfarande inte är helt genomförd.

Det säger någonting om EU:s storhet att vi redan för 30 år sedan gjorde riktigt stora saker. Det säger också någonting om EU:s långsamhet att vi inte har kunnat fullfölja det som påbörjades då.

Man kan sammanfatta Enrico Lettas budskap, både under mötet och i telefonsamtal jag hade med honom kvällen före mötet, med att vi borde vattna där det växer.

Mitt huvudbudskap i diskussionerna under mötet var att vi nu på allvar måste skapa bättre förutsättningar för företag att verka och stanna i Europa. Det handlar om att riva de handelshinder som fortfarande finns mellan europeiska länder och som alla inte känner till. Men det handlar också om att genom fler frihandelsavtal stärka handeln med länder utanför Europa.

Vi behöver europeiska regler som är lätta att både begripa och följa, inte minst för de mindre företag som inte har stora avdelningar som säkrar just regelefterlevnad. Det är ett vanligt problem i Europa. En del säger, mer eller mindre på skoj, att de har fler människor som sysslar med regel-tillämpning än med nya innovationer. Det antyder problemets storlek. Sist men inte minst behöver Europa en kapitalmarknad som kan ge de finansieringsmöjligheter som behövs i Europa för att företag ska vilja stanna och växa här och inte med automatik rikta sig mot den amerikanska finansmarknaden.

En hel del av diskussionerna handlade också om Europas höga energipriser. Att de energipriserna drabbar företag och människor är mycket välkänt och ett verkligt problem. Jag vet att situationen är svår för många, inte minst för familjer och äldre, även här i Sverige. Men lösningen behöver ta sin utgångspunkt i att Europa behöver mer energiproduktion, inte bara mer kablar mellan länder. Särskilt behövs mer baskraft. Det är därför vi i Sverige sjösätter ett helt nytt kärnkraftsprogram, bygger ny kraftvärme och räddar hotad vattenkraft.

Om vi i stället kompromissar med satta klimatambitioner kommer det att drabba de företag, inte minst svenska, som ligger i framkant, som har gjort sin omställning och driver omställningen och vill se den som en global konkurrensfördel. Samtidigt skulle sådan industri som släpar efter belönas på svensk industris bekostnad.

Diskussionen om energi liknar på sätt och vis diskussionen om en starkare europeisk kapitalmarknad. Det avgörande problemet är att det helt enkelt finns för lite kapital för investeringar i Europa. Alltför mycket pengar ligger och tickar låg ränta på sparkonton eller är uppbundna på annat sätt. Det är för få länder som har den tradition av kapitalmarknad som vi har utvecklat i Sverige under många decennier.

Det krävs nu nationella åtgärder, och det är en del länder smärtsamt medvetna om, som leder till större privat fondsparande, ungefär som våra ISK-konton, och reformer av pensionssystem som är gammalmodiga vilka skulle skapa möjligheter för pensionsfonder att verka på kapitalmarknaden.

Här finns goda svenska exempel som vi inte ens behöver dela med oss av, för det gör rapportförfattarna så gärna åt oss. Sverige var ett återkommande exempel i detta. Men även andra länder nämns, och det är de stora länderna i Europa som verkligen ligger efter.

I diskussionen framfördes också argumentet att det skulle gynna vår konkurrenskraft och självständighet om vi begränsade vår handel med omvärlden. Buy European är en återkommande sådan term. Made in Europe lyder ofta parollerna.

Jag menar, tillsammans med rätt många kollegor, att detta i grunden, som en generell politik, är feltänkt. Det finns absolut kritiska råvaror, speciella produkter och speciella värdekedjor där vi behöver ha mer inhemsk tillgång och produktion och säkra oss mot ensidiga beroenden. Det finns länder, exempelvis Kina, som inte ger våra företag tillträde till sina marknader på samma villkor som de vill se att deras företag har tillträde till vår.

En bred tillämpning av buy European skulle skapa stora problem. Det skulle antagligen försämra konkurrenskraften, skapa sämre produkter, skapa mer administrativt krångel och sända helt fel signal till de handelspartner som vi nu sluter avtal med. Allt detta betraktar vi som en kirurgisk fråga och mycket specifika problem, inte som en generell lösning för att skapa protektionism i Europa.

De svenska erfarenheterna är tvärtom att välstånd byggs med öppenhet och handel med omvärlden. Man kan titta på Volvos senaste bilmodell med delar från precis hela världen; bromsar från Tyskland, glas från Frankrike och dörrlås från Japan – ägd i hög grad från Kina, producerad i Sverige.

Eller titta på Jas 39 Gripen – det vi brukar kalla världens bästa stridsflygplan, helt neutralt – som tillverkas i nära samarbete med företag i både Storbritannien och USA. Det här gäller också EU:s övriga fordonsexport, som till 20 procent består av delar som kommer från länder utanför EU.

Vi vet genom Nato att ensam inte är stark, och vi vet genom frihandel att ensam inte är framgångsrik. Snarare borde resten av EU lära av Sverige och inspireras av vår idé made with Sweden eller made with Europe, det vill säga att vi har centrala värden att bidra med men att vi är öppna för affärer med andra.

Det finns också de som tror att Europas ekonomier skulle må bra av att politiker spenderar mer med höjda skatter som följd, särskilt för oss i Sverige. Den vägen tror jag inte heller på. Frankrikes favoritidé om gemensam upplåning och eurobonds nämndes naturligtvis, men väcker inget större gehör i kretsen.

Jag brukar påpeka för mina kollegor bland regeringscheferna – och jag säger det också ibland till mina kollegor bland partiledarna i Sverige, som också gärna vill höja skatter – att om vi gör det dyrare att driva företag i Europa och i Sverige förlorar vi både i konkurrenskraft och i geopolitisk styrka.

Herr talman! Det här var ett så kallat informellt möte, och det fattades därför inga beslut och inga slutsatser antogs. Det kommer i stället, i bästa fall, att ske när vi ses igen för nästa toppmöte redan i mars. I förberedelserna inför det mötet kommer vi från den svenska regeringens sida att driva på för en hög ambitionsnivå och konkreta framsteg. Min bild, men det är inget löfte, är att EU-kommissionens ordförande har samma ambition, framför allt i frågor gällande den inre marknaden och det pågående för-  
enklingsarbetet.

Med andra ord kommer vi att få tillfälle att i den här kretsen diskutera vidare om tillväxtfrågor när vi ses igen i samrådet inför det mötet. Det kommer till stor del att handla om att ge bättre förutsättningar för näringslivet att få Europa att växa, och det är frågor som jag ser fram emot att få diskutera med företrädare för alla partier. Min inbjudan till övriga partiledare om ett partnerskap för Sverige i EU ligger självklart fast.

Låt mig allra sist säga att det är bra att vi har en så tydlig brådska att få saker gjorda för ett starkare Europa. Det som händer i världen just nu, både i öst och i väst, ger ju starka skäl till europeisk beslutsamhet. Den känslan fanns också i München i förra veckan. Låt oss ta fasta på denna sense of urgency, och låt oss också ta fasta på de styrkor som vi har med oss in i denna problematiska tid.

För det första rustar vi vårt eget försvar i historisk takt och siktar på de 3 ½ procenten redan till 2030.

För det andra är Sverige medlem i Nato, och vi har 31 andra allierade som hjälps åt att försvara vår del av världen.

För det tredje har vi total politisk enighet om stödet till Ukraina, om vårt EU-medlemskap och nästan enighet om Nato. Det minskar vår sårbarhet för andras försök till påverkan.

För det fjärde handlar vi med precis hela världen, och vi har gjort det i 150 år.

För det femte har vi starka offentliga finanser, vilket ger oss handlingsutrymme om det skulle behövas.

För det sjätte har vi en av Europas allra bästa kapitalmarknader, som gör att svenska bolag kan starta, växa och stanna här om de så vill.

Låt oss ta situationen på allvar och världsläget på allvar, men låt oss inte glömma våra egna styrkor i denna mycket besvärliga tid. Med det avslutar jag redovisningen.

(Applåder)

I detta anförande instämde Fredrik Ahlstedt, Ann-Sofie Alm och Gustaf Göthberg (alla M).

Anf. 2 MATILDA ERNKRANS (S):

Herr talman! Inför EU-toppmötet upprepade statsministern gång på gång att Sverige är väl positionerat i den osäkra tid vi lever i och att regeringen redan, som statsministern själv uttryckte det, gör allt rätt. Vidare är svensk ekonomi Trumpsäkrad.

Det här är inte en bild som delas av svenska företag och svenska familjer, inte när elräkningen återigen slår i taket, när svensk fordonsindustri blöder, när närmare en halv miljon människor står utan arbete och när bara Rumänien har högre ungdomsarbetslöshet än Sverige i EU.

Statsministern hann knappt lämna kretsen av Europas ledare innan hans egen finansminister kallade till pressträff för att meddela att reformutrymmet är slut för de kommande fyra åren. Det är inte välkomna besked för svenska företag och svenska familjer.

Finanspolitiska rådet släppte i går en rapport som gav en historiskt skarp kritik mot regeringen Åkesson och Kristersson. De har sänkt skatten för sig själva och andra höginkomsttagare med 6 000 kronor per månad, och man har gjort det för lånade pengar. Det är knappast en politik som Sverige behöver för att bygga en långsiktig tillväxt och knappast ett föredöme för resten av Europa.

Statsministern sa inför EU-toppmötet att varje medlemsland måste göra sitt. Är det här Kristerssons och Åkessons sätt att göra sitt, det vill säga att tömma ladorna? Hur är det att tillvarata svenska intressen och konkurrenskraft i Sverige och i Europa?

Anf. 3 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Jag får väl först för ordningens skull säga att EU-toppmötet inte helt fokuserade på Finanspolitiska rådets rapport som kom häromdagen. Jag förstår att det är en stor brist hos EU-toppmötet, men de hade alltså andra saker att göra. Jag förebrår dem inte så mycket för detta.

Herr talman! Jag vet också att Socialdemokraterna gärna talar illa om Sverige utomlands. Jag noterar det. Det är ett fritt land, och man säger som man vill. Jag tycker att vi ska stå upp för svenska framgångar och lösa de problem vi har. De saknas verkligen inte. Men vi ska stå upp för svenska framgångar som har gjort Sverige starkt internationellt. Om Socialdemokraterna vill tala illa om Sverige, så fortsätt med det. Jag kommer att fortsätta att stå upp för allt det som är bra i Sverige.

Jag noterar vidare kritiken från Finanspolitiska rådet, som Socialdemokraterna nu verkar vara enormt entusiastiska över. Av det får man väl dra slutsatsen att Socialdemokraterna antingen inte vill satsa på försvaret – vill ligga kvar i ett svagt försvar i den farligaste tiden sedan andra världskriget – eller vill höja skatterna dramatiskt i stället för att som nu ha en ordnad form där vi växer in successivt i nya försvarsanslag.

Frågan tillbaka blir: Vill ni nu minska på de försvarssatsningar som ni har varit helt eniga med oss om tidigare, eller lovar ni att höja skatterna inför nästa mandatperiod?

(Applåder)

Anf. 4 MATILDA ERNKRANS (S):

Herr talman! Vi lyfte fram två förväntningar inför EU-toppmötet som vi tyckte att Sverige och statsministern behövde framföra. Man behövde göra jobbet, helt enkelt. Det skulle vara att få på plats privat kapital till

långsiktiga investeringar i europeisk industri, grön teknikutveckling och ny teknik. Det stärker Europas självständighet och är avgörande för svensk konkurrenskraft i en allt tuffare global tid. Därtill skulle Sverige stå upp för att Europas konkurrenskraft bygger på ordning och reda och att nya etableringsregimer och regelförenklingar inte får bli en bakdörr för social dumpning eller miljödumpling. Det här är vad vi behöver för att stå upp för Europas säkerhet.

Statsministern åkte med sedvanlig hög svansföring till EU-toppmötet, och jag skulle vilja veta vilka konkreta initiativ som statsministern drev på EU-toppmötet. Vilken åtgärd är Kristerssons? Vilken är den svenska segern på det här EU-toppmötet, när man nu ska gå från ord till handling och det finns ett momentum? Det handlar inte om att prata illa om Sverige, utan det handlar om den verklighet som statsministern har ansvar för.  
(Applåder)

Anf. 5 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Först vill jag påminna om – alla kanske inte minns – att det fanns en enighet när jag rapporterade om vad jag skulle driva på detta informella möte vid EU-toppmötet. Jag hörde inga invändningar mot fokuset på kapitalmarknadsunion, inre marknad och frihandel. Det fanns tvärtom en enighet om det.

Om Socialdemokraterna hade några starka egna, originella synpunkter hade ni väl tagit upp dem då, Matilda Ernkrans. I stället sitter ni och gnäller på bänken bredvid, som vanligt. Det kan man göra. Men det gör ingen nytta på EU-toppmöten.

Lite mer formellt kan jag väl säga att detta var ett informellt möte, det vill säga där det inte fattades beslut. Vi lyfte upp de farhågor vi ser och de ambitioner vi har. Nu ska kommissionen försöka använda de antydda enigheter som finns och komma tillbaka till nästa europeiska toppmöte.

Jag tror att Ursula von der Leyen tar de signalerna på stort allvar. Det finns inte enighet om allting. Det kan mycket väl bli mer av coalition of the willing på ganska många områden. Men så länge det går i svensk riktning är jag glad.

(Applåder)

Anf. 6 MARTIN KINNUNEN (SD):

Herr talman! Tack, statsministern, för återrapporten!

Högt upp på svenskarnas agenda tror jag att energipriserna är just nu. Det är en fråga som avhandlades på rådets informella möte. Från svenskt perspektiv har vi, precis som statsministern redogjorde för, fokus på leveranssäker energi och utbyggnad av energiproduktion framför ett mer ensidigt fokus på ledningar mellan länder och mellan olika elområden.

Min fråga till statsministern är om det är ett perspektiv som Sverige har stöd för också från andra länder. Kommissionen har ju ett förslag som går ut på att man ska försöka fördela de pengar som uppstår när el flödar mellan elområden så effektivt som möjligt utifrån ett europeiskt perspektiv, men det är kanske så dåligt som möjligt utifrån ett svenskt perspektiv.

Jag vill veta om det finns förståelse för vårt perspektiv runt om i Europa. Eller ser man Sverige mer som en region där upppe i norr? Står elledningar från Afrika till Sydeuropa betydligt högre upp på agendan?

Herr talman! En europeisk kapitalmarknad är en viktig prioritering. Min fråga till statsministern är hur enigheten tycks vara i Europa när det gäller det. Det finns vissa länder som har starka egenintressen, exempelvis Luxemburg och Irland. Är de med på banan, eller stretar de emot? Om det ska bli riktigt bra måste ju alla vara med på banan.

Anf. 7 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det var många frågor. Jag börjar med att man ska ha lite respekt för att de länder som av tradition har haft ett dåligt beroende av rysk fossil gas och olja har gjort en enorm resa de senaste åren. Man kan säga att de satte sig i en dålig position – det påpekar jag också gärna – men de har i hög grad gjort sig oberoende av den ryska gasen och oljan. Det är en stor resa i sig, och den ska vi ha respekt för.

Samtidigt är det ensidiga fokus som många länder har på att vilja ha mer överföringsförmåga i stället för egen produktion ohållbart. Det har vi lärt oss den hårda vägen.

Apropå svenska framgångar, som jag tror att vi vågar prata om, gjorde vi oss tidigt oberoende av fossila bränslen för vanlig elproduktion. Vattenkraft och kärnkraft kompletterade med en del förnybart är en enorm framgång för Sverige. Men vi vet vad som händer om man avvecklar halva produktionen i södra Sverige. Då uppstår väldigt stora problem, som man inte kan lösa med överföringshastigheter. Det har Europa också i hög grad just nu.

Jag talar mig förstås varm för att bygga mer pålitlig, prisvärd energiproduktion. Jag ser också att ett ökande antal europeiska länder nu visar stort intresse för kärnkraft. Det här tar tid. Det vet vi bättre än de flesta. Att lägga ned kärnkraft går fort, men att bygga ny tar längre tid. Men det går inte att trola fram energiproduktionen. Det tycker jag är det ena.

Det andra är att vi säger bestämt nej till idéer om att flytta pengarna från flaskhalsavgifterna från Sverige till andra länder, för att de tycker att det vore bekvämt att få en del av de resurserna. Det säger vi tydligt nej till.

Sist: En kapitalmarknadsunion är nog en av de punkter där jag skulle säga att det finns en begynnande enighet, inklusive de länder som har nämnts. Alla länder kommer såklart att bevaka sina speciella roller i detta. Även Sverige har ett antal sådana saker; vi vill inte bidra till att i första hand flytta kapital från Sverige till andra länder, men vi skulle ha nytta av att göra saker tillsammans. Där uppfattar jag ganska stor begynnande enighet.

Anf. 8 MARTIN KINNUNEN (SD):

Herr talman! Tack, statsministern, för svaret!

En europeisk kapitalmarknad tror jag att även vi här i Sverige har mycket att vinna på. Det är dåligt att man tittar mot just USA när man behöver samla kapital.

I den skriftliga återrapporten, som finns på rådets hemsida, är det lite otydligt vad som diskuterades, just eftersom det var ett informellt möte. I de europeiska tidningar som har bevakat mötet ligger en hel del fokus på att det diskuterades att vissa länder i Europa ska gå före och att andra kanske inte behöver vara med på allt. Ser statsministern det som ett tänkbart scenario?

*Återrapportering  
från informellt  
möte mellan EU:s  
stats- och regerings-  
chefer den 12 februari*

Det spekuleras även om att det finns en viss oenighet mellan Tyskland och Frankrike. Fransmännen vill ha upplåning och ett stort fokus på att köpa europeiskt. Samtidigt vill Tyskland och även Sverige bejaka internationell handel och vill inte se ökad upplåning. Finns det en begynnande oenighet där?

Anf. 9 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det är nog inte en begynnande utan en ganska etablerad oenighet. Det är väl känt att Frankrike generellt driver på för mer gemensamma lån; eurobonds tror jag var det senaste som den franske presidenten gick ut med strax före det här mötet. Det är lika väl känt att Tyskland, bland de stora, och också ganska många av oss andra är mycket skeptiska till den sortens idéer. Det är alltså en ganska etablerad skillnad i synsätt. Där uppfattar jag att vi och Tyskland representerar den stora majoriteten.

När det däremot gäller att vissa går före var det en av Mario Draghis rekommendationer. Om inte alla 27 kan enas om ett antal saker kan de länder som verkligen vill sjösätta någonting, till exempel en gemensam kapitalmarknadsunion, gå före de andra med stöd av EU-systemet. Men man kan inte tvinga de länder som inte vill gå in i den att vara med. Jag tror att vi kommer att närma oss en punkt där de länder som har högre ambitioner går före men håller öppet för andra att ansluta sig.

Anf. 10 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Herr talman! Tack, statsministern, för åiterrapporten!

För Vänsterpartiet är det viktigt att EU:s styrka, den inre marknaden, fortsätter att vara en väg framåt för att stärka EU:s konkurrenskraft. Men samtidigt måste det vara sjyst och rättvis konkurrens mellan företag från olika länder. Vi befarar att införandet av den 28:e regimen inte bara riskerar den svenska modellen utan också inskränker den nationella bestämmelserna över bolagsrätt, konkurs, arbetsrätt och beskattning.

Vad jag har förstått har regeringen välkomnat och driver på den här utvecklingen. Min första fråga till statsministern är därför vad som sades på mötet. Är alla stater lika positiva till detta? Finns det något sätt att samordna reglerna på utan att den nationella bestämmelserna inskränks?

Vänsterpartiet är för de handelsavtal som vi diskuterar nu. Det är ett bra sätt att göra sig mer oberoende av USA. Vänsterpartiet menar också att ett handelsavtal med USA inte kan godkännas så länge USA hotar Grönland. Därför undrar jag om det sades någonting om det på mötet. Vill regeringen fortfarande att avtalet ska godkännas utan att USA drar tillbaka sina krav om Grönland?

Slutligen vill jag fråga om det som kom upp även i förra replikskiftet: de gemensamma lånen, som togs upp i rådet. Sveriges inställning är väl känd. Vi brukar vara helt överens över partigränserna om att det inte ska tas upp några EU-gemensamma lån. Är det fler länder än Frankrike som förordar EU-gemensamma lån, eller står Frankrike ensamma här?

Anf. 11 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Först vill jag svara på det här lite knepiga med den 28:e regimen. Det kanske inte är vardagsmat för alla svenskar. Vi har 27 EU-länder. En tanke som finns i rapporterna är: Om man inte kan enas om

kompromisser om en massa regler, kan man då införa ett 28:e regelverk som företag kan välja i stället för varje lands eget regelverk?

Jag tillhör dem som tror att detta låter lite bättre än vad det i praktiken skulle vara. Det är ju ett lite elegant sätt att säga att till exempel ett nystartat techbolag ska kunna få lite enklare regler vid etableringen av företaget och lite enklare sätt att rapportera. Det är kul som tankemodell. Men sedan börjar man närma sig beskattningsfrågor och arbetsmarknadslagar i olika länder, och då tror jag att man rätt snabbt ser att det nog i praktiken blir ganska begränsade områden där den 28:e regimen skulle vara möjlig.

Båda rapportförfattarna tycker att man ska undersöka möjligheten till detta. Jag vet att inte minst den digitala industrin och techbolagen tycker att det skulle förenkla. Det skulle ge en lite större marknad på en gång. De tycker att det är ganska svårt att tillämpa 27 olika regelverk för ett nytt bolag, och då är det lättare att försöka etablera sig någon annanstans i världen i stället. Det finns alltså en tanke bakom detta som man inte ska avfärda. Men jag förhåller mig precis som frågeställaren något skeptisk.

USA pratade vi inte nämnvärt om den här gången, bara om behovet av fler frihandelsavtal. Ju mer vi kan handla även med USA desto bättre. Vi ska inte driva USA från oss. Vi säger ifrån när USA bär sig illa åt, men vi ska inte driva affärer bort från USA och Europa.

Vad gäller gemensamma lån är detta en ganska etablerad fransk uppfattning sedan lång tid tillbaka. Sedan har vi ibland gjort undantag själva. Gemensamma lån för Ukraina är ett exempel. Där råder det inte någon tvekan, utan vi står upp för det helhjärtat. En del länder är frikostigare än andra. Men i huvudsak är det Frankrike som driver detta.

Anf. 12 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Herr talman! Jag tackar statsministern för svaren. Det var positivt att statsministern tog upp vissa problem med ett 28:e regelverk. Jag tror att vi är överens om att det är bra med enkla regler. Vi vill alla ha enkla regler. Men få av oss – åtminstone här i Sverige, hoppas jag – vill ha regler som innebär att arbetstagares rättigheter försämras, att man kan bortse från klimat- och miljöregler och så vidare. Något som är väldigt viktigt för oss i Sverige är att vi bevakar den svenska modellen och att man inte på EU-nivå inför federala regler som hotar vår arbetsmarknadsmodell. Det hoppas jag att vi också kan vara överens om.

Anf. 13 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Precis, Ilona Szatmári Waldau! Det fanns ju skäl till att vi för ett antal år sedan var lite skeptiska till alltför vidlyftiga tankegångar om den sociala pelaren i Europa. För många handlar det om arbetsmarknadslagstiftning, och vi hade inte några som helst planer på att överge den svenska modellen till förmån för en mer politiserad modell. Jag instämmer alltså i analysen.

Anf. 14 ANNA LASSES (C):

Herr talman! Jag tackar statsministern för åiterrapporten.

Energiproduktionen är verkligen fullständigt central för konkurrenskraften i EU. Vi ser hur priserna ser ut nu i Sverige och de delar av Europa där det är väldigt kallt.

Häromdagen kom en rapport där man förvarnar om att vi behöver förbereda oss på en tregradig temperaturökning på grund av klimatförändringarna.

Dessa två saker samspelar på ett väldigt fint sätt. Vi behöver ha en energiproduktion som är fossilfri. Vi behöver också se till att vår konkurrenskraft bygger på ett långsiktigt tänk som utgår från klimatet. Var detta någonting som diskuterades? Statsministern nämnde frågan om mer elproduktion och mer fossilfri produktion, men det skulle vara intressant att höra mer om detta.

Lite svagt kopplat till detta är det besök som Marco Rubio gjorde i Ungern häromdagen. USA var väldigt tydligt med att man stöttar Orbán. Man diskuterade bland annat olja och gas men också ekonomisk stöttning. Hur ser statsministern och de andra ledarna i EU på detta? Det måste ju ses som en splittrande faktor, när vi i EU försöker trycka på Ungern rent ekonomiskt.

Anf. 15 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det var viktiga frågor som jag uppskattar.

Vi börjar med de svåra energifrågorna. Det är alldeles uppenbart att det finns långsiktiga skäl – vi ska klara klimatomställningen och konkurrenskraften – men också mycket kortsiktiga skäl. Människor i många länder tycker att det är hiskeligt dyrt med energi. Vi tycker att det är dyrt i Sverige, men vi ligger bland de allra lägsta i Europa. Europa har fyra gånger högre priser än USA och tio gånger högre priser än Kina. Det antyder skillnaderna för plånboken och hushållen och för företagets konkurrenskraft. Det här är alltså en jättesak.

Apropå svenska framgångar: Vattenkraften och kärnkraften har med förnybart som tillägg skapat ett näst intill helt fossilfritt svenskt elsystem. Det är en magnifik framgång som vi borde prata mer om. Alla länder har inte vattenkraft, och många kommer inte heller att kunna få till stånd sådan. En del länder vägrar ha kärnkraft fast de borde ha det. Då återstår i princip gas och fossila bränslen, ibland till och med kol i vissa länder, som baskraft som man sedan kan lägga förnybart på.

Den enorma volatilitet som vi nu ser i många länder är otroligt skadlig. Jag gillar Tyskland på många sätt, men tysk energipolitik är inte bra. Den ska vi inte ta efter. Men den slår igenom i olika länder. Just nu slår även Finland igenom i norra Sverige. Det är alldeles uppenbart att fler måste bygga mer stabil baskraft. Vår rekommendation till dem är att bygga kärnkraft för att få fossilfri, näst intill utsläppsfri och stabil kraft. Men varje land måste fatta sina egna beslut.

Låt oss sedan titta på företagssituationen – nu kommer jag till Anna Lasses sista fråga. I en del länder försvinner nu stålindustri och bilindustri i rasande hög takt. Jag tror att Ungern och Slovakien är två länder som nämns. Det är anmärkningsvärt att USA:s utrikesminister först håller ett ganska vänligt tal om Europa i München och sedan åker till de två länder som mest av alla motarbetar allt vi försöker göra gemensamt i Europa.

Anf. 16 ANNA LASSES (C):

Herr talman! Jag tror att vi är väldigt eniga – vi måste få fossilfri kraft i EU, och det kan handla om kärnkraft, vindkraft, solkraft och så vidare. Upplever statsministern att det blir någon verkstad av detta i de andra län-

derna? Kommer det att gå från diskussion till att det händer någonting inom en snar framtid? Det här behöver verkligen göras inom en snar framtid om vi ska klara både konkurrenskraften och klimatet.

Sedan måste jag avsluta med samma fråga som jag avslutade med förra veckan. Den har att göra med My Voice My Choice och aborträtten. Hur ser statsministern på detta? Kommer den svenska kommissionären att rösta för förslaget? Fördes det någon diskussion om detta bland ledarna i EU?

Anf. 17 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Först tar jag den viktiga frågan om abort. Jag är som frågeställaren vet en varm anhängare av rätten till fri abort. Det är till och med så att vi grundlagsfäster den rätten i Sverige. Men jag ska erkänna att abortfrågan inte var uppe på detta informella EU-toppmöte om konkurrenskraft. Jag tror att det var rimligt att den inte var uppe.

Blir det verkstad? Det är den helt centrala frågan. Jag ska ärligt säga att det återstår att bevisa. Diskussionerna var bra. Sense of urgency, som vi säger numera även på svenska, det vill säga en upplevelse av att det är bråttom nu, fanns där, och det är bra. Men det återstår att bevisa att det också blir verkstad. Mario Draghi sa explicit till den församlade kretsen av premiärministrar: Kommunicera inte någonting som har längre horisont än ett år! Ingen vill höra om fluffiga framtidsplaner. Vad tänker ni göra det kommande året som går i rätt riktning? Besluta om det och berätta det! Mario Draghi har en stark poäng där.

Anf. 18 REBECKA LE MOINE (MP):

Herr talman! Tack till statsministern för föredragningarna och svaren så här långt!

Innan det informella mötet skickades det ut ett brev och en uppmaning till samtliga partier här i riksdagen att ställa sig bakom och visa enighet i en rad olika frågor. En av frågorna handlade om skogen. Jag kan bara instämma i det som statsministern skrev. Det är ett politikområde som verkligen behöver en större samsyn och ett längre perspektiv.

Lönsamheten för skogsägare i Sverige ligger i bottenligan i EU. Vi har all möjlighet att från regeringsmakten påverka de ersättningar som går till markägare och skogsägare som vill skydda sin skog. I dag är den budgeten väldigt liten. Många står i kö och är förtvivlade med en brusten tillit.

Vi har det som myndigheter kallar för ett marknadsmisslyckande. Massaindustrins intresse att pressa priserna och köpa upp skogsprodukter och skog för ett lågt pris är det som trumfar. Nyligen kom Skogsstyrelsen med en maktrapport som till stor del är byggd på intervjuer. Den visar att det är en mängd aktörer som binds samman i värdekedjor som gynnas av hög volymbaserad avkastning.

Det här är någonting som drabbar samerna, miljön och vattnet. Det har också lett till att vårt anseende och rykte har försvagats internationellt när Nestlé och också Zalando har dragit sig ur och inte vill köpa från svenskt skogsbruk.

Min fråga till statsministern är: Vad vill man vidta för åtgärder för att stärka Sveriges rykte? Är man beredd att till exempel tillsätta en omnibus som stärker en grön omställning och hållbara företagsmodeller?

*Återrapportering  
från informellt  
möte mellan EU:s  
stats- och regerings-  
chefer den 12 februari*

Anf. 19 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Först får jag även här säga att olika länders upplevda rykten i olika delar av Europa inte heller var uppe för samtal vid toppmötet. Sedan kan man bekymra sig över olika saker.

Jag vill först mycket allvarligt förklara. När jag manar till att samlas i Sverige för EU gör jag det inte för att jag förväntar mig att alla ska tycka lika eller för att jag försöker tvinga dem att göra det. Man kan tycka olika i svensk politik och i europeisk politik. Det har jag all respekt för.

Vad jag ville säga med detta var att andra länder har en tendens att enas om sina intressen i EU, och det måste vi också göra. EU handlar om att göra saker gemensamt. Men olika länder har olika ingångar. De har olika industritraditioner och olika saker att värna.

Vi måste värna svenska intressen i EU. Ingen annan kommer att värna svenska intressen i EU. Det är lika stort som att sedan stå upp för gemensamma beslut som vi fattar i EU. Det var det jag ville säga med brevet.

Sedan tycker inte jag att man ska dölja oenigheter. Vi tycker olika om svensk skogsbrukstradition och hur man ska använda den i EU-samarbetet.

Låt oss stå upp för det. Ni tycker som ni vill, vi i regeringen tycker som vi vill och vi erkänner att det finns skillnader. Men om vi i grund och botten tycker samma med mer frihandelsavtal och mer regelförenkling borde vi på olika sätt se till att det också blir verkstad.

Vi kan till exempel be våra EU-parlamentariker att systematiskt rösta på ett sådant sätt att det gynnar svenska intressen i EU. Det var det jag menade. Låt oss inte vara splittrade när andra EU-länder försöker vara enade.

Anf. 20 REBECKA LE MOINE (MP):

Herr talman! Det är bekymmersamt när statsministern mer eller mindre skojar bort den här frågan. Det handlar om svensk konkurrenskraft.

Internationella stora företag börjar rata svenskt skogsbruk inte bara på grund av rykten utan också på grund av fastslagna rapporter som visar problemen svart på vitt. Våra expertmyndigheter berättar om baksidan av de stora kallyggena som breder ut sig och vad det innebär för både människa och miljö, för klimatet och på sikt. Detta är någonting som marknaden givetvis reagerar på.

Min fråga är återigen: Tänker statsministern reagera och ta initiativ för att få svenskt skogsbruk på banan igen?

När man talar om att värna svenska intressen vill jag lyfta fram att 80 procent av svenska folket tycker att det är viktigt att skydda skogar med höga naturvärden. 61 procent av svenska folket tycker att det är viktigt att ställa om skogsbruket till mer hänsynstagande metoder.

Anf. 21 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Jag menar inte att skoja bort det. Jag vill tvärtom erkänna att vi tycker olika om skogsbruk. Som jag tror att du vet har vi gjort jättemycket gentemot EU för att stå upp för det som vi menar är kärnan i svenskt skogsbruk. Vi har gjort det tillsammans med Finland.

Vi tycker att vi bedriver ett hållbart skogsbruk i Sverige. Vi gör det sedan generationer tillbaka. Vi ser dessutom till att man ersätter fossila produkter med bättre produkter från en klimathorisont. Vi gör det dessutom med en växande skog som klarar av att avverkas.

Allt detta har vi stått upp för. Vi menar att vi också får resultat i EU och att de har lyssnat på oss. Vi tänker inte låta EU fatta beslut om svensk skog så att den ställs till förfogande för andra länder med lägre klimatambitioner.

Återigen: Vi tycker olika i den här frågan. Min maning handlade om det där vi tycker lika. Där borde vi försöka få våra partivänner runt om i Europa att göra gemensam sak så att vi värnar svenska intressen.

Anf. 22 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Tack, statsministern, för redogörelsen från rådet!

Det är centrala och viktiga frågor för europeisk konkurrenskraft och europeisk förmåga att hålla sin position i världen långsiktigt. För mig väcker det huvudsakligen två frågor.

Statsministern beskriver att en möjlig väg framåt är coalition of the willing. De som förmår gå vidare med vissa av satsningarna ska göra det tillsammans. Jag tolkar det som att det är i hoppet om att fler ska ansluta längs vägen.

Hur bedömer statsministern risken att det skulle kunna skapa och kanske också i förlängningen cementera ett A-lag och ett B-lag i unionen?

I den mån de som inte är med i coalition of the willing förmår komma ikapp och så småningom ansluta sig till detta riskerar fler, men förhoppningsvis färre och färre, att hamna utanför den här formen av kärna.

Att på det viset skapa flera olika cirklar i unionen för också med sig en risk, tänker jag. Jag kan ha fel, och jag är mycket intresserad av att höra statsministerns reflektioner. Det är det ena.

Den andra reflektionen gäller det som statsministern så tydligt uttrycker och som också är väldigt klokt. Vi behöver vara mer fokuserade på made with Europe snarare än made in Europe.

Får Sverige stöd i detta, och hur ser det stödet ut? Det är också centralt för huruvida vi ska behålla vår position i världen. Det gäller inte minst inom handel, samarbete och värdekedjor.

När vi sluter oss förlorar vi också fotfäste i resten av världen. Vi förlorar inflytande, och vi förlorar också innovationskraft och förmåga att skapa sådant som vi inte klarar av att göra på egen hand.

Jag var tidigare i dag ute i Täby på ett företag som återvinner bland annat laptops. Det konstaterar att i Europa finns inte ens råvarorna för att tillverka datorer. Hur klarar vi oss om vi sluter oss?

Anf. 23 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det här är en viktig fråga. Man kan ställa sig den retoriska frågan: Ska vi acceptera ett läge där vi antingen enas alla 27 om exakt vad som ska göras eller inte gör någonting alls? Det är rätt ofta alternativen.

I Ukrainastödet insåg vi att det bara inte går att enas. Att inte agera för Ukraina går inte heller. Alltså har vi hittat mer eller mindre trixiga vägar för att komma runt länder, senast Ungern, Slovakien och Tjeckien.

Det är mycket bättre att vi som kan och vill gör någonting än att vi accepterar enighet om att inte göra någonting. Jag vill bara ha det sagt. Det kan vara olika länder i lite olika frågor.

Det leder mig till nästa sak. Är det ett A-lag och ett B-lag? De som avstår från att vara med när vi till exempel skapar en europeisk kapitalmarknadsunion avstår för att de inte vill vara med. De tycker inte att de

*Återrapportering  
från informellt  
möte mellan EU:s  
stats- och regerings-  
chefer den 12 februari*

väljer ett B-lag. De tycker väl att de själva väljer A-laget, antar jag. Om alla är nöjda gör inte det så mycket.

Sedan kanske det är så att man efter ett tag ser att det fungerar väldigt väl. Just Sverige är inte med i euron, men euron har ändå varit på det sättet. Det var en mindre krets länder från början. Vi sa inte att vi var ett B-lag som valde att stå utanför. Ett antal länder har sedan successivt gått med i eurosamarbetet och tycker att det är bra. Men det är fortfarande en bred coalition of the willing, kan man säga, även om de flesta länder nu är med.

Jag tycker därför ändå att man kan säga att detta är ett sätt man kan pröva i en tid då det antagligen är svårare att ena Europa och där det måste gå fortare. Vi har inte längre all tid i världen, och vi kan inte vänta i decennier på att en enighet ska värka fram eller att en ny kris ska tvinga oss att bli eniga om det vi hittills inte har varit eniga om.

Jag tycker att både det som händer i Ryssland, det som händer i Ukraina, det som händer i Asien och det som händer i USA talar för att brådska gäller.

Anf. 24 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman och statsministern! Det är ett klokt resonemang. Det kan inte hela tiden vara den som vill minst som får bromsa hela unionen. Detta är en del av problemet med hela strukturen som sådan just nu, framför allt om vi ska kunna ha en open door policy till nya länder som vill bli en del av EU. Det innebär ju också att vi får fler kockar som ska vara med och laga soppan, så det är klart att EU behöver förändra sitt arbetssätt. Tack så mycket, statsministern, för den reflektionen!

Statsministern fick slut på talartid, så jag ger honom möjlighet att adressera den sista frågan. Hur ser stödet för Sverige ut i frågan om made with Europe snarare än made in Europe? Vad har vi för stöd i detta? Är det ett narrativ som finner en djupare klangbotten i en bredare krets i unionen, eller slåss vi här mot alltför många andra som har en annan uppfattning?

Anf. 25 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det finns två svar på den frågan. Det ena är det som Mario Draghi är inne på. Han säger att det i kirurgiskt snäva frågor *kan* handla om att man ska vara exklusiv och minska skadliga beroenden av andra länder, exempelvis av säkerhetspolitiska skäl.

Det är ett problem att vi till 90–95 procent är beroende av Kina i allt som har med sällsynta jordartsmetaller i kombination med tillgång och förädling att göra. Det är ingen tvekan om att det är ett problem. Det kan mycket väl finnas ett antal sådana områden där man som generell idé ska vara rätt kinkig.

Det andra svaret handlar om vilken handelstradition man har. Sverige har ändå i 150 år handlat med hela världen, och för oss är det en otänkbar tanke att vara exklusiva och sluta samarbeta med länder och företag som vi har haft bra samarbeten med för att i stället hitta någon som kanske är bra i Europa. Andra länder har inte alls samma diversifiering och är därför mindre känsliga, men vi är i gott sällskap.

Anf. 26 MAGNUS BERNTSSON (KD):

Herr talman! Tack, statsministern, för redogörelsen och svar på frågor som har ställts hittills!

Det är spännande att de här diskussionerna just nu verkligen förs på allvar. Det är allvar, och om vi inte för diskussionerna och kommer vidare med dem kommer Europa att hamna efter. Om Europa hamnar efter kan vi inte stödja Ukraina, och vi kan inte göra de satsningar som vi själva behöver. Dessutom påverkar det direkt svenska arbetstillfällena. Det här är därför jätteviktigt.

Jag är glad för att det, vad jag förstår, har varit konkreta diskussioner. Det handlar om att skapa bättre villkor för våra företag, och då gäller det att man ser till att man gör regler som är lätta att följa. Det tycker jag är jätteviktigt, och jag hoppas att det är det vi kommer att se i kommissionens förslag framöver.

Det handlar också om att riva hindren och därmed om fortsättningen på frihandelsagendan, som vi från svensk sida alltid har tyckt är viktig men där vi nu ser att det är fler som är på.

Jag skulle gärna höra statsministern säga någonting om hur diskussionerna går om fortsatta frihandelsavtal och var man kan nå längre. Den gemensamma marknaden är kärnan i Europeiska unionens samarbete. Den är direkt kopplad till vår egen möjlighet till försörjning och möjlighet att skapa ett gott liv för våra invånare. Den har också möjlighet att utvecklas mer.

Det är som sagt 30 år sedan den gemensamma marknaden infördes, och vi har fortfarande inte riktigt sett att alla regler har möjliggjort exempelvis en digital gemensam marknad. Det skulle vara intressant att lyssna till statsministern om han har något mer att säga om de frågorna.

Anf. 27 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det finns ett stort intresse för nya frihandelsavtal. Det här är verkligen EU:s gemensamma kompetens. Det har sagts mig att intresset från andra delar av världen för att starta förhandlingar med Europa aldrig har varit så stort som det är just nu, för vi uppfattas som en stabil partner och en stor marknad. När det skakar både i öst och i väst ökar vår attraktivitet; det ska man vara medveten om. Det är bra.

De mest aktuella avtalen är Mercosur och Indien, som båda har slutits. Sedan vet alla som har varit med förut att det tar tid innan avtal förverkligas. Där måste vi öka hastigheten. Handelsminister Benjamin Dousa brukar säga att det tar 18 månader bara att översätta ett handelsavtal. Ett tips: Vad sägs om att använda engelska? Vi måste få upp hastigheten.

Sedan finns det politiska bekymmer i enskilda länder och i EU-parlamentet, där man ändå försöker sätta käppar i hjulet för ingångna frihandelsavtal. Vår enighet är alltså större på ytan än under ytan. Jag vill därför uppmana svenska parlamentariker att stå upp för svenska intressen och inte motarbeta nya frihandelsavtal.

Den inre marknaden är otroligt viktig. Den är 30 år gammal, och den är världens största marknad för varor. Man ska inte underskatta hur viktig den har varit, men underskatta inte heller hur mycket handeln har ändrats på 30 år! Varor minskar, och tjänster ökar. Digitala tjänster ökar. På tjänstesidan är det inte alls samma frihetsgrader, utan där finns en massa handelshinder, avsiktliga och oavsiktliga, som fortfarande inte har lösts.

*Återrapportering  
från informellt  
möte mellan EU:s  
stats- och regerings-  
chefer den 12 februari*

Det finns också en massa aktivister som står bakom idén att inte ta bort handelshindren, för man tycker att det är lite bekvämt med skyddade marknader. Den stora uppgiften nu, apropå att vattna där det växer och att plocka lågt hängande frukter, är att verkligen göra den inre marknaden klar för tjänstehandel och digitala tjänster. Det är viktigare än att gräla om enskilda procentsatser i tullar med andra länder.

Anf. 28 MAGNUS BERNTSSON (KD):

Herr talman! Jag uppskattar det statsministern säger när det gäller frihandel. Vi är i ett läge där vi verkligen behöver diversifiera den europeiska handeln, och vi ser gärna att det sker på många fler ställen.

Jag har tidigare också lyft frågan om risken att vi binder oss i ett nytt ensidigt beroende och i så fall med Kina, vilket jag skulle se som väldigt olyckligt. Det är därför väldigt bra med diversifieringen.

Jag tycker också att de signaler som kom efter mötet visar att frågan om Kina lyftes på allvar och att farhågorna diskuterades på ett bra sätt. Det känner jag mig trygg med. Det är som sagt viktigt att vi klarar båda delar, det vill säga att kunna handla och att inte vara naiva när vi blir utsatta och sårbara.

Anf. 29 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det där är en viktig poäng. Även vi som är varma frihandelsvänner och tror på global handel måste titta oss i spegeln och säga: Finns det ensidiga risker i detta? Blir vi alltför beroende av någon? Kan avbrott i värdekedjor skapa stora problem? Detta tänker väldigt många företag på i dag, av företagsekonomiska skäl, och det måste också stater tänka på av säkerhetsskäl.

Man ska verkligen inte vara naiv i globaliseringen, men svaret kan inte vara att olika länder sluter sig inom varandra. Vi ska handla med länder som vi vågar lita på, som är stabila, som håller avtal och som inte förolämpar varandra, höll jag lite osökt på att säga. Då finns det väldigt goda möjligheter.

Anf. 30 ELIN NILSSON (L):

Herr talman! Tack, statsministern, för svaren hittills och för rapporten! Jag vill särskilt tacka för markeringen mot den europeiska protektionism som vi ser. Den skulle verkligen missgynna hela EU, och särskilt Sverige.

Jag håller med om det Socialdemokraterna sa om att Europas konkurrenskraft bygger på ordning och reda, men vad begreppet innebär tror jag däremot inte riktigt att vi håller med varandra om. Den minskade regelbördan och de regelförenklingar som görs innebär ju just att det blir ordning och reda. Just nu är det alldeles för regeltungt, vilket skapar stora problem.

Precis som jag lyfte inför mötet är det viktigt att man prioriterar och fokuserar och ser till att faktiskt göra verkstad av de förenklingar man nu talar om. Jag tycker att det låter väldigt klokt att ha hög fart i det här. Man ska tala om vad som sker här och nu och visa att man fattar beslut och att det faktiskt genomförs förenklingar.

Samtidigt som vi förenklar finns det också behov av och utrymme för nya regelverk. Jag satt innan lunch på sammanträde med miljö- och jord-

bruksutskottet och pratade om PFAS, ett område där det verkligen behövs gemensamma regler för ett gemensamt problem.

Förenklingar är svårt, men hur gör vi för att nya regelverk som beslutas gemensamt inte ska innebära nya överreglingar? Där har vi såklart ett ansvar nationellt att inte överimplementera. Statsministern har varit inne på det, men hur går resonemangen kring hur vi tar fram nya gemensamma regelverk som inte gör att vi står här om tio år igen och ska göra samma sak?

Anf. 31 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det är en mycket bra poäng. Det är ingen tvekan om att det på område efter område finns regler som helt ärligt görs i de bästa av syften, men efter ett tag har ingen koll på hur det samlade resultatet är. Det är ingen i Sverige som har beställt att vi ska ha decennielånga tillståndsprocesser. Det var ingen som sa "Låt oss skapa ett regelverk som gör att det tar 20 år att få igenom någonting!" Det har bara blivit så. Vi har fått oändliga processer i stället för att ställa frågan hur lång tid som är rimligt. Ett år, två år, tre år – bra, då skapar vi regelverk som stöttar detta!

Där är Europa en sjuka just nu, skulle jag säga, och jag tycker därför att det finns mycket som talar för detta.

Jag satt med en svensk vd i en mycket stor europeisk fordonskoncern. Vi har ju svenskar på några ställen runt om i Europa, hos alla de större faktiskt, så ni får gissa vem det var. Hen påpekade att det är bra att det görs stora regelförenklingar, men det kommer ju nya regler hela tiden – stoppa dem, gör ett moratorium för regler så att man får en chans att börja nysta i allt detta! Jag tror att det ligger mycket i det.

Nu har det på något sätt höjts förväntningar på att vi i mars ska komma med ett antal skarpa förslag. Som jag sa nyss: Jag vågar inte garantera detta. Hade Sverige bestämt hade det garanterat skett saker, men nu måste vi enas om ett antal saker framåt. Jag hoppas att den otålighet som fanns på mötet i Belgien också kommer att finnas på mötet i Bryssel i en annan del av Belgien om några veckor.

Angående överimplementeringar har vi verkligen tagit tag i den frågan. Vi i Sverige har haft en tendens att implementera EU-regler med en sådan noggrannhet att vi vållar problem för oss själva, medan andra länder gör det lite mer pragmatiskt.

Anf. 32 ELIN NILSSON (L):

Herr talman! Tack, statsministern, för en mycket snygg radioövergång till min uppföljande fråga!

Miljöpartiet resonerade kring lönsamhet i svenskt skogsbruk och nämnde marknadsmisslyckande och behov av en omnibus på det området. Skogen är ju verkligen ett sådant område där Sverige har överimplementerat EU-regelverk, och det finns många tydliga exempel på hur tidigare regeringar inte har bevakat svenska intressen tillräckligt starkt i EU.

Delar statsministern bilden att det absolut viktigaste vi kan göra för det svenska skogsbrukets konkurrenskraft just nu är det arbete vi gör med att se till att svenska skogsägare som drabbas av markinskränkningar faktiskt kommer att få ersättning? Det finns en koppling till EU-regelverken här, så jag tänker att det är en relevant fråga. Kan statsministern säga något om det?

Prot. 2025/26:72  
17 februari

*Återrapportering  
från informellt  
möte mellan EU:s  
stats- och regerings-  
chefer den 12 februari*

Anf. 33 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det korta svaret är ja, absolut. Vi bevisar också gentemot andra EU-länder att vi tar det här på allvar i våra egna regelförändringar. Vi kräver det inte bara av EU, utan vi gör även sådant som vi själva styr över.

Anf. 34 ULF HOLM (MP):

Herr talman! Tack, statsministern, för åiterrapporten från det informella mötet!

Visst är det lätt att hålla med om att vi behöver regelförenklingar och att göra sig lustig över en del överimplementeringar. Jag håller med om att tullar borde tas bort och så vidare.

Samtidigt måste väl statsministern ändå hålla med om att problemet är att bakom detta förenklingsarbete finns ett mål om att faktiskt sänka och försvaga nödvändig klimatomställning – se bara på statsministerns egen moderata EU-parlamentariker som i sitt arbete för att förenkla regler träffar just amerikanska lobbyorganisationer som står Trump nära och som har som syfte att motverka och krossa EU:s arbete för en bättre klimatomställning. Det är ju grundproblemet. Det tycker jag är väldigt sorgligt, och det rimmar illa med de svenska intressena där vi faktiskt står upp för att EU ska ha ledartröjan inom klimat- och miljöområdet och även sälja på detta.

Herr talman! När man läser regeringens ståndpunkt inför EU-toppmötet får man faktiskt leta efter den gröna omställningen och att klimatfrågorna är viktiga för svenskt företagande. Det är först när man går över till positionspaperet som ni har skrivit tillsammans med finländarna som man hittar den gröna omställningen och att den är väldigt viktig.

Inser inte statsministern att han faktiskt sviker svenska företag och svenskt näringsliv som har jobbat med att bli ledande på klimatområdet, få ned klimatutsläppen och så vidare och använda det som ett försäljningsargument? Förstör vi inte för dem om regeringen inte tar med dem i detta viktiga arbete för att göra EU mer konkurrenskraftigt?  
(Applåder)

Anf. 35 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det är svårt att dra någon annan slutsats än att den som per definition ställer förenkling mot klimatambitioner också anser att varje regel som finns är absolut nödvändig, har tillkommit av goda skäl och därför ska bevaras. Ingen regel kan tas bort eller förenklas, och om man ändå vill det är man närmast klimatförnekare.

Jag tror att det är en felaktig beskrivning. Ursula von der Leyen var den som tog initiativ till de här stora förenklingsinsatserna. Hon har mer än de flesta EU-ledare stått upp för den gröna omställningen, för Green Deal och för mycket av det jobb som vi gjorde under det svenska ordförandeskapet, men hon inser att om konkurrenskraften blir så dålig i Europa och det är så besvärligt att göra affärer här, då kommer inte de företag som driver den gröna omställningen att välja Europa som bas.

Jag tycker tvärtom att det är lite märkligt att alltid hitta skäl att miss-  
tänkliggöra försöken att förenkla och öka hastigheten. Då säger man egentligen att varje sak som vi förändrar är ett svek mot miljöinsatser. Jag tror helt enkelt att det är fel.

Sedan kan vi tycka olika om vad som är bra klimatpolitik. Det har jag respekt för. Men vi borde kunna se problemet att Europa har blivit långsamt och uppfattas som krångligt på många olika sätt. Andra delar av världen springer fortare, och det kanske inte var syftet med många av de regler som vi har infört.

Från svensk horisont är det uppenbart att det krävs processer för tillstånd, men det kan ju inte vara ett egenvärde att det tar år efter år. Det kanske finns legitima intressekonflikter, men döm då av dem i stället för att bara vänta på att de så småningom ska lösa sig själva, vilket de inte gör.

Jag tror att vi har skäl att vara självkritiska. Europa uppfattas som krångligt. Det finns en potential att förenkla – utan att vända klimatambitionerna ryggen.

I detta anförande instämde Rashid Farivar (SD).

Anf. 36 JYTTE GUTELAND (S):

Herr talman! Tack till statsministern för åtterrapporten!

Att vi ska värna och skryta om Sverige utanför landets gränser tror jag att vi alla här inne är överens om. Men det var betydligt lättare att göra det på den tiden vi också hade framgångar att skryta om.

Med den här regeringen får vi en situation där Finanspolitiska rådet säger att det inte har varit så illa med statsfinanserna och hanteringen förut under hela den tid de har undersökt dem. Och arbetslösheten är den tredje högsta i hela EU. Det är inte mycket att skryta om.

På den tiden Socialdemokraterna styrde hade vi politik som levererade. Men med den lilla brasklappen om vad min kollega fick för svar skulle jag vilja säga att något väldigt stort pågår just nu, nämligen en högerextrem frammarsch i Europa men också i USA och på många håll i världen. Fascistiska krafter drar fram och söker stöd hos varandra. Trump är en ledare för detta.

Det kom en fråga till statsministern som jag gärna fyller i. Hur kan en moderat kollega till statsministern tillåtas åka och få råd från ett nätverk med Trumpaktivister och sedan basera klimatpolitiken i EU på det? På vilket sätt värnas svenska företags intressen av vad Trumps anhängare vill?

Stora ledare som till exempel Alexander Stubb, Finlands president och kollega till vår statsminister, har sagt att det är dags att vakna. Magarörelsen är anti-EU och anti de värden vi står för, både ekonomiskt och klimatmässigt. Det är dags för oss att vakna och stå upp mot de högerextrema. Därför är min fråga till statsministern: Hur gör statsministern det?  
(Applåder)

Anf. 37 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Jag sa just att det är anmärkningsvärt att den amerikanske utrikesministern först håller ett relativt vänligt tal om Europa i München för att därefter åka direkt till Ungern och Slovakien och träffa de båda ledare som mer än andra försöker sabotera mycket av det europeiska arbetet, till exempel för Ukraina. Vi tycker genuint illa om det.

Sedan är det alldeles riktigt att det finns en växande höger- och vänsterextremism i europeiska länder, i EU-parlamentet och i exempelvis Tyskland, där både extremhögern och extremvänstern firar stora framgångar,

framför allt i östra Tyskland. Jag är mycket bekymrad över den utvecklingen.

Jag förstår att Socialdemokraterna ogärna vill prata om att vi har gått från en inflation på 10 procent till 2 procent, att vi har gått från bottenligan till toppskiktet när det gäller tillväxt och att vi nu har en sjunkande arbetslöshet. Ni vill hellre skryta över 10 procents inflation och bottenligan i tillväxt.

Jag förstår bara inte varför vi inte ska berätta om de saker som har varit bra i Sverige och som vi kan ta med oss ut i Europa. Varför ska vi inte stå upp för de sakerna? Varför ska vi inte ta med våra goda erfarenheter av fossilfrihet, av ett starkare försvar och av alla möjliga saker som resten av Europa nu tittar på Sverige för? Läs Financial Times, läs The Economist! Det fanns en tid när det bara handlade om skjutningar i Sverige. Nu handlar det om att Sverige visar vägen för andra länder.

Säg som det är: Ni gillar inte att detta sker under vår regering. Jag förstår det, men jag tänker inte bry mig om den saken. Vi har goda skäl att rakryggat stå upp för stora, viktiga svenska framgångar och skäl att vara ödmjuka inför alla de problem vi fortfarande har kvar att lösa.

Anf. 38 ERIK HELLSBORN (SD):

Herr talman! Tack till statsministern för en som alltid matnyttig genomgång!

Statsministern nämnde behovet av handelsavtal för europeisk konkurrenskraft. Ett sådant handelsavtal är Mercosuravtalet mellan Europa och ett antal länder i Sydamerika. Det är ett omfattande och mycket viktigt avtal.

Mercosuravtalet hade kunnat vara på plats här och nu men har tyvärr stött på patrull nere i Bryssel. Det är inte på grund av motstånd från ledamöterna från Tidöpartierna, för vi är alla för det här avtalet, utan tyvärr från den rödgröna oppositionen. Ledamöterna från Miljöpartiet och Vänsterpartiet har valt att skicka avtalet till Europadomstolen för utvärdering och genomgång. Det är en process som riskerar att ta upp till två år. Jag undrar vad statsministern tänker om det och hur mycket svensk och europeisk konkurrenskraft och välstånd har skadats av att detta mycket viktiga handelsavtal skjuts upp i två år.

Anf. 39 Statsminister ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Det är lite anmärkningsvärt att de som nu har skickat det här till EU-domstolen av formalistiska skäl råkar vara sådana som också rätt ofta är emot frihandelsavtal i sak. Jag tycker att deras förklaring är lite ihålig. Jag beklagar verkligen att det fanns svenska ledamöter från Vänsterpartiet och Miljöpartiet som medverkade till detta i en tid när det är helt uppenbart att Sverige är i behov av fler frihandelsavtal här och nu.

Det tog 25 år att förhandla fram det här avtalet. När det är nästan framme är det några som gör allt man kan för att sabotera arbetet. Jag vet ännu inte om kommissionen har bestämt sig, men min misstanke är att de kommer att tillämpa avtalet ändå, provisoriskt, i väntan på domstolens beslut. Det är kommissionen som fattar ett sådant beslut i så fall. Jag hoppas att de gör det, för vi kan inte låta några enskilda ledamöter som är emot frihandel sätta ramarna för hela Europas framtida handelspolitik.

## § 2 Justering av protokoll

Protokollet för den 27 januari justerades.

Prot. 2025/26:72  
17 februari

## § 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

### *Interpellation 2025/26:333*

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:333 Skydd för svenska medborgare som deltar i flottilj till Gaza

av Lorena Delgado Varas (-)

Interpellationen kommer att besvaras 9 mars 2026.

Skälet till dröjsmålet är inplanerade åtaganden.

Stockholm den 13 februari 2026

Utrikesdepartementet

Maria Malmer Stenergard (M)

Enligt uppdrag

*Karin Olofsdotter*

Expeditionschef UD

### *Interpellation 2025/26:339*

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:339 Den syriska regimens attacker mot kurder av Kadir Kasirga (S)

Interpellationen kommer att besvaras 3 mars 2026.

Skälet till dröjsmålet är inplanerade åtaganden.

Stockholm den 16 februari 2026

Utrikesdepartementet

Maria Malmer Stenergard (M)

Enligt uppdrag

*Karin Olofsdotter*

Expeditionschef UD

### *Interpellation 2025/26:340*

Till riksdagen

Interpellation 2025/26:340 USA:s blockad av Kuba av Lorena Delgado Varas (-)

Interpellationen kommer att besvaras 9 mars 2026.

Skälet till dröjsmålet är inplanerade åtaganden.

Stockholm den 13 februari 2026

Utrikesdepartementet

Maria Malmer Stenergard (M)

Enligt uppdrag

*Karin Olofsdotter*

Expeditionschef UD

#### § 4 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2025/26:112 till civilutskottet

2025/26:117 till socialförsäkringsutskottet

2025/26:124 till finansutskottet

Skrivelse

2025/26:113 till miljö- och jordbruksutskottet

Redogörelser

2025/26:PN1, RAR1, SN1 och ÖN1 till konstitutionsutskottet

Motioner

2025/26:3897 till civilutskottet

2025/26:3899 och 3900 till socialutskottet

2025/26:3901 och 3902 till justitieutskottet

EU-dokument

COM(2025) 747 till socialutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 7 april.*

COM(2025) 840 och COM(2025) 842 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 7 april.*

COM(2025) 841 och COM(2025) 941 till finansutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 6 april.*

COM(2025) 989 till skatteutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 7 april.*

COM(2025) 990 till miljö- och jordbruksutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 10 april.*

COM(2025) 995, COM(2025) 1020 och COM(2025) 1021 till miljö- och jordbruksutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 6 april.*

COM(2025) 1006 och COM(2025) 1007 till näringsutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 9 april.*

COM(2025) 1031 till socialutskottet

Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 9 april.*

Trafikuskottets betänkande 2025/26:TU9  
Vägtrafik- och fordonsfrågor  
föredrogs.

*Vägtrafik- och  
fordonsfrågor*

Anf. 40 THOMAS MORELL (SD):

Herr talman! Vi debatterar i dag väg- och fordonsfrågor, TU9. Jag yrkar bifall till förslagen i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Herr talman! Vi ledamöter i Sveriges riksdag kan och ska skapa förutsättningar för att människor och företag ska kunna leva och verka i hela landet. Vi har ett ansvar att vidta åtgärder när vi ser att det uppstår allvarliga brister i vår infrastruktur. Väljarna, oavsett om de är företagare eller privatpersoner, kan med rätta förvänta sig att vi agerar.

Tillsammans med regeringen har vi sverigedemokrater lagt om kursen när det gäller satsningar på infrastrukturen, bort från fantasīsatsningar på höghastighetståg till förnuftiga satsningar på underhåll av järnvägar och vägar. I den plan som just nu ligger för slutlig behandling avsätts medel för att få bort bland annat underhållsskulden på väg. Det är en tydlig kursändring där fokus ligger på att underhålla befintlig infrastruktur men också på förnuftiga satsningar på nya projekt.

En väl fungerande infrastruktur är viktig för att hela landet ska fungera. Oavsett om man bor och verkar i Kiruna, Vilhelmina, Stockholm, Växjö eller Ystad måste infrastrukturen fungera.

Herr talman! Den kursändring som nu sker är viktig för att infrastrukturen ska fungera i hela vårt land. Infrastrukturen är en förutsättning för att människor och företag ska kunna leva och verka i hela landet. Fungerar inte transporterna blir det ingenting av någonting annat heller.

En förutsättning för att människor ska få mat på bordet, kläder på kroppen, hus att bo i och jobb att gå till är att infrastrukturen funkar – sommar som vinter och dygnets alla timmar. Sverigedemokraterna tillsammans med regeringen ökar därför satsningarna på vägunderhåll. Det är en åtgärd som är efterlängtd av landets bilister.

Herr talman! Den här vintern kom det återigen snö och kyla, precis som det brukar göra varje vinter. Kylan har dock hängt i längre tid än vanligt i södra Sverige. Det är till glädje för alla sportlovsfirande barn, men tyvärr tycks vintern komma som en överraskning för Trafikverket även i år.

I stora delar av Sverige blockeras Europavägar och riksvägar som är viktiga för att industri, handel och jordbruk ska fungera. Även privatpersoner, räddningstjänst, ambulans och polis måste kunna ta sig fram. Olyckorna lät inte heller vänta på sig; kollisioner och avåkningar avlöste varandra.

Herr talman! Att så viktiga delar av vår infrastruktur är blockerade så fort det kommer lite snö är inte acceptabelt. Samhällskostnaderna vid så omfattande stopp blir naturligtvis stora, långt mycket större än kostnaderna för en väl fungerande vinterväghållning.

För egen del blev jag kontaktad av flera åkeriägare och förare som larmade om glashala vägar, där det till och med var svårt att gå. På Facebook lades filmer upp med vägar som var så hala att man åkte på skorna på den isbelagda vägbanan.

Herr talman! Yrkesförarna ser till att industrier, sjukhus, apotek och livsmedelsbutiker, för att nämna några, får sina viktiga transporter utförda.

I radioinslag från olika delar av landet beskriver yrkesförare sin arbets-situation – en arbetssituation som inte på något vis skulle accepteras i andra yrken.

Att underhållet av vintervägarna kraftigt försämrats de senaste tio femton åren har varit ett ständigt samtalsämne. Det är inte heller rimligt att stora transportleder är blockerade i flera timmar på grund av bristfälligt underhåll. Gång på gång säger Trafikverket att man ska stanna hemma när väglaget är dåligt.

En rimlig följdfråga blir då: Hur ska leveranser till industrier, livsmedelsbutiker, apotek och sjukhus utföras om bristfälligt underhåll ständigt stoppar godsflöden? Och hur ska räddningstjänst, ambulans och polis nå nödställda om vägarna är blockerade? Transporter är samhällets blodomlopp och en absolut förutsättning för att vårt välfärdssamhälle ska fungera.

Trafikverket har under många år byggt upp ett upphandlingssystem som bevisligen inte fungerar. Detta, tillsammans med en övertro på digitala väderstationer, skapar de problem vi ser på landets vintervägar.

Tillsammans med en riksdagskollega var jag i går på besök hos ett åkeriföretag. Vi diskuterade då just upphandlingsformerna när det gäller underhållet av vintervägar. Det är bara att konstatera att så som dessa kontrakt upphandlas skapas förutsättningar för stopp i trafiken. Man kommer ut för sent, och de insatser man gör är för dåliga.

Detta är ett jättebekymmer, som vi har tagit upp i diskussioner med Trafikverket. Nu är det dags att skrota denna upphandlingsform. Vi måste fokusera på resultat. Det är ett absolut krav för att infrastrukturen ska fungera.

(Applåder)

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

Anf. 41 ULRIKA HEIE (C):

Herr talman! Denna debatt handlar om vägtrafik- och fordonsfrågor, men jag vill ändå inleda den med en hälsning från en minister från Ukraina, Serhij Derkatj, Deputy Minister for Development of Communities and Territories of Ukraine, som gruppledarna i utskottet hade förmånen att träffa under en konferens nu på förmiddagen. Han skickade sin varma hälsning och tackade för stödet till Ukraina, som ju är starkt från alla riksdagens partier. Vi fick en hälsning från Ukraina, och jag vill hälsa tillbaka. Jag vet att detta är en fråga som engagerar alla partier på många olika sätt.

När vi ska diskutera snöröjning, veteranfordon och så vidare och ser vilken situation som man kämpar med i Ukraina för att upprätthålla en infrastruktur i krig blir såklart alla initiativ som på olika sätt kan tas från Sveriges sida viktiga.

Med det sagt är detta ändå ett viktigt betänkande. Jag skulle vilja vända mig till dig som kanske lyssnar på den här debatten och säga att här finns mycket man kan läsa i form av förslag från de olika partierna. Man kan också läsa vilka utredningar som är på gång. Och man kan se att den här regeringen, trots stora ord och trots att Tidöpartierna lyfter viktiga frågor i debatten, i ett antal av de frågor som tas upp i betänkandet ändå väljer att vara loja och inte agera – att säga att det i och för sig är en intressant fråga

men att den förra inte regeringen gjorde något, så vi gör heller ingenting. Och så får frågan bara fladdra förbi.

Precis som föregående talare nämnde är möjligheten till transporter, både för näringslivet och för människor, en viktig del; det är som pulsådern i ett land. För att göra ännu en connection till Ukraina kanske det egentligen stämmer med pulsådern, för det är också livlinan. De kanske är att likställa med varandra, för det är otroligt viktigt att de olika delarna fungerar.

När man ser bilder på en sönderbombad järnväg eller, för den delen, på en väg som är relativt fin men som är inkapslad i nät för att skydda trafikanterna från drönare så att de ska kunna resa säkert på vägen blir det oerhört starkt. Då är jag glad att den svenska regeringen gör insatser för att stötta Ukraina i detta arbete.

Herr talman! Jag skulle vilja lyfta ett par av reservationerna i betänkandet. Vi inleder betänkandet med att lägga fram förslag om en fossilfri fordonsflotta. Från regeringens sida sägs att åtgärder har vidtagits för att påskynda omställningen – så inleds utskottets ställningstagande. Då blir det lite kämpigt när det i bakgrundstexterna framgår att utsläppen ökade under 2024. Enligt den första siffran var ökningen 21 procent, men vid en sammanräkning i slutet av 2025 kan det säkert slås fast att utsläppen ökat med 24 procent under ett år. Jag vet att man ska vara försiktig med procentsatser av olika slag, men man kan också jämföra med att utsläppen från 2010 till 2024 minskade med 20 procent. Då kan man förstå att det som händer under 2024 är oerhört allvarligt.

Vad har man då vidtagit för åtgärder? Jo, man skriver i betänkandet att man vill påminna alla som läser om att man införde en ny reduktionsplikt den 1 juli 2025. Man ser detta som en del av vägen framåt för att minska utsläppen. Vi hoppas att det kommer att leda till minskade utsläpp.

Om jag får framföra ytterligare lite kritik blir jag dock bekymrad över att vi nu, efter tre och ett halvt år med den här regeringen, ändå kan se att man drar in och återför stöd – det blir väldigt ryckigt. Är det något som både privatpersoner och företag önskar är det stabilitet och långsiktighet och att få veta vad som gäller. Man har ett stöd för elbilar, och så tar man bort det stödet och inför ett annat stöd för elbilar. Ingen vet hur länge det kommer att gälla och på vilka premisser.

Herr talman! Jag tycker inte att den här regeringen har skött frågan om elektrifiering och om att skapa en fossilfri fordonsflotta som den borde ha gjort under de år som har gått.

En annan fråga jag vill lyfta i detta sammanhang är bilpoolerna. Redan 2020 mottogs en utredning om bilpooler. I betänkandet konstaterar man att den förra regeringen inte vidtog några åtgärder. Den tittade på utredningen men vidtog inga åtgärder. Och så skriver man: Vi vidtar inte heller några åtgärder.

Vi vet att en bil i en bilpool skulle kunna ersätta så många som 15 andra bilar. Det är faktiskt ganska bra; vi kan minska antalet bilar och samtidigt använda de bilar som finns på ett betydligt klokare sätt. Jag beklagar att man inte lyfter in bilpoolsfrågan utan bara noterar att man inte behöver göra någonting där.

Från oppositionspartierna har vi lyft fram behovet av främjandeåtgärder av olika slag. Från Centerpartiets sida har vi lyft fram behovet av att juridiskt definiera vad som gäller för bilpooler. Men vi lyfter också fram

möjligheten för kommunerna att hantera till exempel parkeringsfrågan så att man främjar en utveckling som är bra för både mobiliteten och klimatet.

En annan fråga som hanteras lite grann i betänkandet vill jag också lyfta upp – det handlar om veteranbilarna. Det verkar finnas en samsyn i utskottet om att de regler som har antagits på Europainivå nu ändå delvis pekar i rätt riktning så att de veteranbilar som finns i Sverige kan betraktas som en del av både kultur- och motorarv. Därmed bör möjligheten att fortsatt använda dem på ett bra sätt kunna säkerställas.

Ledamoten före mig tog upp problemet med snöröjningen. Snö och kyla hör ju vintern till. Jag uppskattar att regeringen nu kanske ändå går till botten med problematiken. Regeringen har ju haft tre och ett halvt år på sig, och det har kommit mycket kritik, men trots det sitter vi med samma situation. Då vill det till att man förstår problematiken – att man inte bara kritiserar utan också kan förstå den på djupet. Det verkar nu börja finnas en bredare samsyn i detta.

Med detta, herr talman, vill jag ta upp hälsningen från den ukrainska ministern. Jag vill lyfta fram behovet av en fossilfri fordonsflotta och bilpooler. Jag vill också yrka bifall till reservationerna 2 och 19.

Anf. 42 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! I dag debatterar vi betänkande TU9 *Vägfrik- och fordonsfrågor*. Tidöpartierna är överens om utskottets förslag medan oppositionen endast har två frågor där man har lyckats få till en gemensam reservation. Oppositionen är överens i bilpoolsfrågor och i parkeringsfrågor. I övriga delar av betänkandet har oppositionen inte lyckats samla sig i en gemensam ståndpunkt.

Herr talman! Vänstern vill förbjuda försäljning av nya fossildrivna bilar efter 2030. Vänstern vill till och med förbjuda import av fossilbilar till Sverige efter 2030. Självklart är detta ett helt orealistiskt förslag, men skulle Socialdemokraterna och Vänstern vinna valet i år vet ni vilka frågor Vänstern tänker driva. Vi ska självklart minska fossilberoendet och jobba för att uppnå det, men att förbjuda vissa bilar efter 2030 saknar helt verklighetsförankring.

Herr talman! Miljöpartiet vill öka antalet ellastbilar. Det är ett arbete som redan pågår, och våra stora lastbilsföretag i Sverige har kommit långt i detta. Planeringen av en stor batterifabrik i Mariestad pågår för fullt.

Men om åkerier och bussbolag ska ha råd att byta lastbilar eller bussar är det viktigt att vi lyckas pressa ned inflationen och därmed räntorna. När den förra regeringen drev upp räntor och inflation till skyhöga nivåer var det inte konstigt att fler avvaktade med att byta sin lastbil eller något annat fordon. Vi har nu vänt den utvecklingen och återskapar ordning och reda i finanserna. Bättre stabilitet i ekonomin kommer att göra att fler vågar byta till elfordon igen.

Herr talman! Miljöpartiet vill också förbjuda försäljningen av mopeder med förbränningsmotorer, för dessa fordon uppfattas av Miljöpartiet som ett problem i Stockholm. Miljöpartiet tror att Sverige bara består av Stockholm och storstäder och glömmet helt bort övriga landets behov och förutsättningar. Självklart ska vi underlätta för fler elfordon, och vi jobbar aktivt med att öka elproduktionen genom att bygga ut kärnkraften, bevara och utveckla våra småskaliga vattenkraftverk, satsa på nya elledningar och

bygga ut elinfrastrukturen. Men att förbjuda vissa fordon är ingen väg framåt. Det drabbar bara dem som saknar alternativ.

Många i Sverige saknar andra alternativ och är helt beroende av bilen och fungerande vägar. Vänsterns och Miljöpartiets politik utgår från ett storstadsperspektiv och struntar i övriga delar av Sverige, vilket självklart är allvarligt.

Herr talman! Vi vill att hela landet ska växa och utvecklas. En förutsättning för detta är att vi har fungerande vägar. Vi ser nu till att laga de nedslitna vägar som den förra regeringen lämnade efter sig. Vägarna måste fungera. De är blodomloppet i Sverige.

Människor ska kunna ta sig till jobbet, till skolan, till sjukvården och till vänner och bekanta. Man ska kunna åka och hälsa på sina släktingar eller ta sig till fritidsaktiviteter. Bilen och vägarna skapar en frihet för människorna i Sverige. Det ska vi värna och vårda. Då måste vi ha vägar som fungerar både sommartid och vintertid. Därför satsar vi nu på att rusta upp landets vägar igen.

Herr talman! När man läser oppositionens reservationer inser man att det finns en rad förslag som de vill genomföra nu när de sitter i opposition men inte prioriterade och genomförde under sina åtta år vid makten. Det är också tydligt att det är skattebetalarna och landets företag som ska finansiera dessa förslag. Självklart ska många av åtgärderna genomföras, men det måste ske på ett sätt där vi värnar skattebetalarnas pengar och bygger ut i en takt som är rimlig av både ekonomiska och tidsmässiga skäl. Den miljöpanik som har drabbat oppositionspartierna gynnar inte landet.

Om nu åtgärderna är så brådskande som oppositionen försöker påstå är det rätt märkligt att de inte genomförde dem under sina åtta år vid makten. De som nu köper en ny bil måste vara säkra på att den får användas och att de inte drabbas av helt orimliga kostnadsökningar på grund av miljöpaniken hos Sveriges oppositionspartier.

Herr talman! Vi har ett ansvar för att bygga ut laddinfrastrukturen, och det jobbar vi med. Som jag sagt tidigare jobbar vi med att också se till att det ska finnas el i laddstolparna. Det måste finnas el som även fungerar mitt i vintern och när vindkraftverken står stilla. Därför satsar vi på en stabil elproduktion genom att bygga nya kärnkraftverk.

Herr talman! I Sverige har man ofta behov av två eller fler bilar i en familj. Det är långa avstånd till jobb, och det saknas både spår och kollektivtrafik i stora delar av landet, vilket innebär att alternativ saknas. Det innebär också att bilkostnaderna för en familj på landsbygden är höga. Självklart påverkar de höga kostnaderna möjligheten att röra sig och att få pengar över för att i framtiden kunna byta till en ny bil. Detta problem löser man inte genom att straffbeskatta landsbygden med ännu högre drivmedelspriser och sämre vägar.

Herr talman! Vi har sänkt reduktionsplikten och skatten på bensin och diesel till en mer rimlig nivå, vilket har gjort att literpriset har minskat med 8–10 kronor litern. Sverige är ett stort och glesbefolkat land, och vi kan självklart inte straffbeskatta dem som verkligen behöver bilen.

Vi ser också till att reparera landets vägar och se till att de verkligen fungerar.

Herr talman! I flera av oppositionspartiernas reservationer kan vi se hur man på olika sätt vill försämra eller försvåra för landets vanliga bil-

ägare. Utveckla gärna nya möjligheter och ny teknik, men sluta att jaga landets vanliga bilägare!

Många av Sveriges fordonsägare har även veteranfordon som de vårdar och tar hand om. De som äger veteranfordon tar hand om Sveriges rullande kulturarv. Det är alltifrån bilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och mopeder till arbetsmaskiner och ofta också redskap till dessa arbetsmaskiner. Det är ett levande museum som engagerar många, och det ska vi vara rädda om.

Krånglig byråkrati i Sverige eller i EU måste stoppas. Det finns ett brett stöd här i riksdagen för att värna vårt rullande kulturarv.

Transportstyrelsens förslag att återinföra besiktning på vissa bilar som är över 50 år gamla har inget stöd här i riksdagen. Jag vill i stället passa på att tacka alla dessa veteranfordonsägare som med egen tid och egna pengar vårdar vårt rullande kulturarv: Ett stort tack till er!

Herr talman! Moderaterna kommer att fortsätta att stå på bilägarens sida och värna att vi har rimliga villkor för bilägarna både i staden och på landsbygden. Bilen och våra vägar är en förutsättning för att landet ska fungera.

Herr talman! Vi driver även på för att arbetet med längre och tyngre lastbilar ska snabbas på, och vi rustar upp vägarna så att de klarar tyngre och längre transporter. Vi driver också på för att fler vägar ska klassas så att de klarar transporter som är upp till 34,5 meter långa. Om man kan köra längre och tyngre lastbilar ökar konkurrenskraften för våra företag, och det bidrar också till att minska miljöbelastningen eftersom lastbilen vid varje resa kan ta med sig mer gods. Ett lägre dieselpreis har också stärkt svensk åkerinäringens konkurrenskraft.

Herr talman! En annan fråga som lyfts i betänkandet är vinterväghållningen. Den måste ses över. Det finns platser och områden där det i dag fungerar bra, men det finns för många ställen där vinterväghållningen inte fungerar. Man blir stående i trafiken. Farliga trafiksituationer uppstår. Människor blir fast i sina bilar. Detta är något som måste åtgärdas och minimeras.

Upphandlingen behöver ses över, och den lokala kännedomen och kunskapen behöver premieras bättre. Yrkeskunskapen hos maskinförare och dem som utför snöröjningen måste tas till vara och användas bättre.

Herr talman! Det går inte att sköta landets vägar från skrivbordet. Makten och inflytandet över snöröjningen måste flyttas från skrivbordet till dem som jobbar ute på vägen.

Mer salt kan behöva användas även om det är miljöpåverkande. Det är viktigt för människors säkerhet på våra vägar, och det måste sättas högre än glashala vägar. Glashala vägar är en livsfara och en trafikfara. Det är också en miljöfara. Lastbilar med farlig last och bussar med människor kan halka ned i diket och bli liggande där, och lasten kan rinna ut. Dessa trafikolyckor kan orsaka både mänskligt lidande och miljöförstörelse. Vi jobbar nu aktivt med att försöka förbättra vinterväghållningen här i Sverige.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationerna.

I detta anförande instämde Rashid Farivar (SD).

Anf. 43 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja ställa några frågor till ledamoten Bergheden, som jag tycker lite väl vårdslöst klumpar ihop oppositionen. Han förväntar sig plötsligt att oppositionen ska tycka likadant i alla frågor, där det inte verkar som att regeringspartierna orkar tycka likadant. Och därmed kan de inte komma framåt.

Låt mig då få fråga, så här tre och ett halvt år in i mandatperioden: Hur kommer det sig att det låter precis likadant i den här debatten som det har gjort tre gånger förut? Detta är alltså fjärde gången, och kritiken mot snöröjningen låter precis likadan: Vi måste se över den. Upphandlingen måste ses över.

Vad är det som gjort att Tidöpartierna inte har lyckats se över frågan om snöröjning under de här tre och ett halvt åren? Vi är nu inne på den fjärde vintern.

Sedan är det helt riktigt så som ledamoten lyfter fram: För att klara elektrifieringen behöver vi också mer elektricitet. Han lyfter fram att vi behöver bygga ny kärnkraft. Där vet vi att regeringen med det förslag som föreligger kommer att skuldsätta framtida generationer på ett sätt som är allt annat än ansvarsfullt.

Ledamoten säger också att regeringen nu har lyckats bevara de småskaliga vattenkraftverken. Vad är det som har hänt? Min bild är nämligen inte att man har lyckats bevara dem, utan det är ungefär samma problem som det har varit under i alla fall de senaste tio åren. Jag skulle gärna höra vad ledamoten kan ge för nya besked till ägare av småskaliga vattenkraftverk, som verkligen har jobbat med de här frågorna under lång tid.

Anf. 44 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Tack för frågorna, Ulrika Heie!

Vi kan väl börja med intervåghållningen. Att det inte går att lösa snabbt är väl en av orsakerna till att det ser väldigt olika ut runt om i landet. Dessutom har tidigare regering gjort en ny upphandlingsreform, kan man säga, som innebär att man gjort på ett annat sätt vid upphandling av vinterståghållning.

Det visar sig att den inte fungerar. Den fungerar sämre på vissa ställen och bättre på vissa ställen. Därför tror jag att vi behöver titta över den så att vi får en bättre lokal anpassning i upphandlingarna. Det handlar om att de människor som kan vågarna och som är vana vid att köra där ska få ett större inflytande i själva arbetet, så att det inte sitter någon från Trafikverket eller något företag och bestämmer detta från något kontor längre därifrån. Den här biten tittar vi på, och den jobbar vi hårt med.

Herr talman! Ulrika Heie tog också upp frågan om att bygga ny kärnkraft och skuldsätta oss. Ja, men i den frågan är det faktiskt nästan ännu värre att ni var med och röstade för att stänga fungerande kärnkraft. Vad kostar inte det i dag? Experter har sagt att man i södra Sverige hade haft ungefär halva elkostnaden om vi hade haft kvar Ringhals, till exempel. Ni har orsakat landet en stor skada genom att trycka på den knappen i den omröstningen. Annars hade vi stoppat detta och behållit kärnkraften och Ringhals här i landet. Jag vet inte riktigt vem det är som har orsakat den här kostnaden. Men jag tror att Centerpartiet får ta på sig en rätt stor del av detta i och med att man stödde den socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen i det läget.

När det gäller den småskaliga vattenkraften jobbar vi stenhårt för att hitta lösningar. Exakt vad som kommer att hända framåt kan jag inte gå in på, men vi har en ambition om att se till att de kan klara sig kvar, så att vi kan behålla de småskaliga vattenkraftverk som finns i Sverige i dag.

Anf. 45 ULRIKA HEIE (C) replik:

Herr talman! Tack, Sten Bergheden, för svaren på frågorna!

Jag skulle vilja upprepa den sista frågan: Vad är det man har gjort för att rädda den småskaliga vattenkraften? När det gäller snöröjningen säger ledamoten: Vi tittar på detta. Men vad är det man de facto gör för att lösa frågan om småskalig vattenkraft? Det skulle jag väldigt gärna vilja veta.

Sedan blir jag lite förvånad, måste jag säga. Det är en ny fråga som jag tänkte ta upp nu i slutet av mitt anförande. Ledamoten viftar ganska rejält och påpekar att oppositionspartierna har någon form av miljöpanik som inte gynnar det här landet. Det är väl ändå så att Moderaterna också står bakom de klimatmål som riksdagen har antagit? Visst står man bakom målen om att minska utsläppen från transportsektorn fram till 2045?

Nu säger regeringen själv att man med befintlig politik inte kommer att nå målen fram till 2030. Jag skulle vilja fråga, herr talman, om ledamoten Bergheden är bekymrad över att man inte når målen nu? Det är lite grann som när man pratar om underhållet för järnvägen: Man ska klara 10 procent på tio år, och om ytterligare elva ska man ha klarat de övriga 90 procenten. Hur ska man klara målen till 2045 om man inte når målen till 2030? Ska man tro att det händer någonting som man inte har sett, eller vad är det som gör att man förväntar sig att man ska nå målen till 2045?

Jag önskar att ledamoten beskriver engagemanget i Moderaterna för att nå klimatmålen. Jag undrar också huruvida man står bakom dem, som man har gjort. Och jag vill än en gång be om att få lite förtydliganden runt den småskaliga vattenkraften.

Anf. 46 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Tack, Ulrika Heie, för följdfrågorna!

Vilken ska vi börja med, tro? Vi kan väl börja med klimatmålen. Självklart jobbar vi med den biten, men vi har inte drabbats av en sådan panik att vi tror att det kommer att hända saker och ting här i landet som blir katastrofala om inte detta sker nästa år.

Vi måste se till att företag, privatpersoner och andra faktiskt kan hänga med i den här omställningen. Att höja reduktionsplikten och höja bränslepriserna till 30 kronor litern i Sverige för att man tror att man ska rädda klimatet i hela världen är bara befängt. Det är befängt att få för sig en sådan sak. Det enda vi gör då är att vi slår ut en av de mest miljövänliga produktioner vi har här i landet. Det gäller mat, skog och allt vad det är frågan om. Detta hotas genom att man driver upp priser på den nivån och dammsuger hela Europa på alternativa bränslen.

Det är en form av symbolpolitik man jobbar med som inte håller. Vi ska självklart gå före i vissa delar, och vi ska jobba fram modern teknik och hänga med på den biten. Vi ska se till att våra företag har bästa möjliga förutsättningar, och vi ska jobba i den riktningen. Det ska vi göra lugnt och sansat, och vi ska se till att vi når målen på ett bra sätt. Men vi får inte tro att det bara handlar om att få en bilpool i Stockholm att fungera. Man är tydligen överens i en reservation om att bilpooler är viktiga. Grejen är bara

att man tar bort parkeringsplatser. Man jagar vanliga bilister som behöver åka in till Stockholm emellanåt. De har då inga parkeringsplatser, för man har byggt en bilpool inne i Stockholm i stället.

Det är lite av de här symbolhandlingarna man håller på och jobbar med. Jag tycker att man skulle kunna lugna ned sig lite med det och faktiskt börja titta på detta.

Den småskaliga vattenkraften får jag återkomma till med tanke på att tiden går.

Anf. 47 CARINA ÖDEBRINK (S):

Herr talman! Betänkandet *Vägtrafik- och fordonsfrågor* behandlar en mängd motioner som spänner över ett brett område. Alla frågor är viktiga, men för tidens skull vill jag göra några tydliga nedslag. Vi socialdemokrater står bakom samtliga våra reservationer, men jag vill särskilt yrka bifall till reservation 22 om parkeringsfrågor.

Utsläppen från inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Vägtrafiken står för den största delen med 94 procent. Det gör att transportsektorn är helt avgörande för om Sverige ska klara sina klimatåtaganden.

Mot denna bakgrund är regeringens expertorgan Klimatpolitiska rådets rapport för 2025 tydlig: Regeringens politik räcker inte för att nå klimatmålen till 2030 eller till Sveriges åtaganden inom EU. Särskilt för transportsektorn saknas en tydlig färdriktning. Rådet konstaterar också att utsläppen ökade under 2024, bland annat till följd av sänkt reduktionsplikt och lägre drivmedelsskatter. Det är beslut som försvårar, inte underlättar, omställningen.

Klimatpolitiska rådet pekar ut tre saker som måste ske samtidigt: snabba elektrifiering, ökad användning av fossilfria drivmedel där elektrifiering är svår och ett mer transporteffektivt samhälle. Detta kräver styrmedel som driver utvecklingen framåt.

Regeringens ambitioner när det gäller en fossilfri fordonsflotta räcker inte. Att ersätta ett sammanhållet bonus-malus-system med en begränsad elbilspremie ger varken tillräckligt tempo i omställningen eller de långsiktiga spelregler som hushåll och näringsliv behöver.

Herr talman! Det här är inte bara en klimatfråga. Det är också en fråga om industri, konkurrenskraft och jobb. Läget i dag är enligt min uppfattning mycket oroande. Den europeiska och svenska fordonsindustrin befinner sig mitt i ett avgörande skifte. Samtidigt som Kina med stor kraft driver på elektrifieringen tvekar EU.

När mål skjuts upp eller luckras upp skapas osäkerhet, och osäkerhet bromsar investeringar. Flera aktörer inom näringslivet har varit tydliga: Problemet är inte för höga ambitioner utan brist på tydlighet och tempo. Om EU inte är offensivt riskerar Sverige, Europa och europeiska tillverkare att hamna på efterkälken. Det får konsekvenser för produktion, tillväxt, investeringar och jobb. Därför är det både för klimatet och för industrins och jobbets framtid viktigt att Sverige är pådrivande.

Mot den bakgrunden vill jag lyfta fram några av våra reservationer. För det första gäller det laddinfrastrukturen. Trafikutskottets egen studie visar att utbyggnaden går för långsamt och är ojämnt fördelad över landet. Det gäller i synnerhet laddning för tunga fordon. Elektrifiering av lastbilar och

bussar är helt nödvändig för att vi ska nå klimatmålen, men detta kräver planering, tillräcklig nätkapacitet och ett tydligt statligt ansvar.

En effektiv laddinfrastruktur är inte bara ett ansvar för en enskild aktör. Det kräver samverkan mellan staten, kommunerna, myndigheter och näringslivet. När den samverkan fungerar, herr talman, kan utvecklingen gå snabbare. Kommunala initiativ för att göra laddning billigare och mer tillgänglig under tider när elnätet är mindre belastat visar att det går att kombinera klimatomställning med rimliga kostnader för användarna. Det kräver dock tydlig styrning och ansvarstagande. Laddinfrastruktur är en samhällsviktig fråga, inte något som kan lämnas åt punktvisa marknadsinitiativ.

För det andra är Sverige ett stort och avlångt land. Både tåg företagen och åkeriföretagen tycker att vi behöver flytta mer gods från väg till järnväg. Längre lastbilar är också en del av lösningen. De är en vinst för klimatet och bidrar till att stärka svensk industri. Tyngre och längre lastbilar ökar på våra vägar. Därför är det viktigt att öka bärigheten i vägnätet för ökad robusthet och kapacitet genom att säkra den så kallade BK4-statusen.

För det tredje, herr talman, handlar det om marknaden för fordonsbesiktning. I dag har vi en helt avreglerad och i praktiken fullt privatiserad besiktning. Även om uppföljningar visar att tillgängligheten i genomsnitt inte har försämrats upplever många människor i glesbygd att vardagen blivit mer komplicerad, när annan service som bilverkstäder har försvunnit. Det innebär längre resor och högre kostnader. Avregleringen har lett till högre priser, större skillnader mellan orter och ökad ojämlikhet.

Riksrevisionen pekar också på brister i statens styrning och uppföljning. När en privatiserad marknad ansvarar för en samhällsviktig funktion krävs tydliga krav, effektiv tillsyn och ett tydligt statligt ansvar.

Besiktningen är också ett viktigt verktyg för både nollvisionen och miljömålen. I dag pekar branschen själv på att Sverige ligger efter när det gäller miljökontroll av fordon som körs med defekta eller manipulerade utsläppssystem. Detta är allvarligt, och därför behövs en tydlig regelutveckling.

Regeringens och riksdagens beslut om vandelsprövning och lämplighetskontroll av styrelseledamöter i besiktningens organ är ett viktigt steg i rätt riktning, men det räcker inte. Staten har ansvar för likvärdighet och rimliga villkor och för att besiktningen bättre ska bidra till trafiksäkerhet och minskade utsläpp.

För det fjärde, herr talman, handlar det om bilpooler och parkering. Vi i Socialdemokraterna vill tillsammans med Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet undanröja hinder för bildelning. Som vi har hört här i dag står bilar till största delen av tiden stilla. Bilpooler kan minska behovet av att äga en egen bil, frigöra yta och minska utsläppen. Ett konkret första steg är att ge kommunerna bättre möjligheter att upplåta gatumark till bilpooler. Det finns goda exempel, men verktygen saknas i dag.

Jag vill avslutningsvis säga att transportsektorn avgör om klimatmålen nås. Med dagens politik går omställningen för långsamt. Det krävs tydligare styrmedel, högre tempo och en politik som håller samman klimatansvar, industriell utveckling och jobb i Sverige och Europa.

(Applåder)

Anf. 48 THOMAS MORELL (SD) replik:

Herr talman! Jag måste blanda mig i den här debatten lite grann.

Det är intressant att lyssna på ledamoten, när resonemanget bygger på att vi ska öka kostnaderna för vanligt folk ute i landsbygden. Det är ju det hela det här resonemanget kokar ned till: Man ska tvinga människor att byta fordon, och man ska tvinga människor att investera stora pengar i ett fordon som de i grunden inte har råd med.

Vi kan titta på det resonemang som den förra regeringen förde. Det slog igenom med full kraft, och vi fick en skyhögt inflation som slår stenhårt mot varenda individ där ute. Räntorna gick upp. Det är precis den politiken ledamoten vill återinföra, vilket jag tycker är väldigt märkligt.

Det blir även en samvetsfråga. Lastbilstransporterna och godstransporterna får ofta klä skott för de här bekymren, men ingen lastbil som rullar ute på vägarna gör det för att någon tycker att det är så förtvivlat roligt att köra lastbil. I stället finns det i andra änden en kund som har beställt en vara, vilket var och en av oss gör varje gång vi går in i en butik och handlar någonting. Det kan handla om mat, kläder, en ny hammare eller vad det nu kan vara – så fort vi köper någonting beställer vi indirekt en ny transport.

Därför blir en samvetsfråga till ledamoten om hon drar ned på den privata konsumtionen för att därmed minska transporterna på väg. Det vore nämligen en väg att gå om vi ska minska transporterna i landet.

Anf. 49 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Fru talman! Det är intressant att lyssna på Thomas Morell.

Ni i Sverigedemokraterna låter som att ni ständigt är i opposition, Thomas Morell, trots att ni är förutsättningen för att Sveriges regering består av moderater, kristdemokrater och liberaler. Ni talar alltid som om ni satt på avbytarbänken. Det är intressant att notera.

Sedan vill jag bara säga att Socialdemokraterna är för tillväxt. Vi är för jobben. Vi är för att Sverige och Europa kan stärka sin konkurrenskraft och tillväxt och få fler jobb i Europa. Vi talar inte om lastbilar eller varutransporter som ett bekymmer, utan vi säger samma sak som åkeriföretagen: Vi tycker att det är viktigt att flytta över mer gods från väg till järnväg men också att få fler tyngre lastbilar som kan köra på tillräckligt säkra vägar.

Det är ju så här: Politik är att vilja och att välja. Man kan välja att sänka skatterna för dem som redan har det bra, men man skulle också kunna välja något annat. Om man exempelvis inte hade sänkt reduktionsplikten skulle man i stället ha kunnat genomföra andra reformer som särskilt stärker och stöder de människor som i dag inte har råd att köpa en elbil. Det valet gjorde dock inte Sverigedemokraterna och regeringen, utan ni valde att sänka skatterna.

Anf. 50 THOMAS MORELL (SD) replik:

Fru talman! Nu var det inte så att jag förde en diskussion om huruvida vi samarbetar med regeringen eller inte, utan jag ställde en fråga till ledamoten om Socialdemokraternas sätt att se på hur man ska sköta det här med omställningen. Utgångspunkten i min fråga var effekten av den politik som den förra regeringen förde.

Ledamoten säger att Socialdemokraterna är för tillväxt – jättebra, det är jag också! Men det kräver också att möjligheten till effektiva transporter ökar, och vad den förra regeringen gjorde var att fokusera så mycket på höghastighetståg att den missade underhållet av järnvägen. Därför blir det på det viset att industrin i dag väljer bort tåg för att det inte fungerar. Ni har ju en politik som inte hänger samman, Carina Ödebrink. Ni måste se orsak och verkan. Om man inte underhåller järnvägen kan man inte lyfta upp gods på järnvägstransporter från lastbilar.

Det finns även en annan effekt i detta. Så som den förra regeringen förde politiken skapade man förutsättningar för den olagliga yrkesmässiga trafiken på våra vägar, vilket trängde undan förutsättningarna för järnvägsföretagen att köra transporter. Det var nämligen mycket billigare att hyra in en bulgar som kör för halva pengan jämfört med ett svenskt åkeri – och också kör betydligt billigare än vad exempelvis Green Cargo kan göra.

Ni måste ju förstå vad som sker när man, utifrån någon ideologi som svävar uppe bland molnen, fattar beslut som slår direkt mot transportnäringen. Ni måste komma ned på jorden och se hur systemet fungerar.

Anf. 51 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Fru talman! Jag måste säga att jag känner mig väldigt trygg med att vår politik är fast förankrad i människors vardag. Går man ut och frågar folk på gatan får man svaret från de allra flesta att de vill vara med i klimatomställningen. De förstår och inser att klimatfrågan är vår tids ödesfråga.

Därför måste politiken skapa förutsättningar för att människor ska kunna vara med, men det väljer ju Sverigedemokraterna och regeringen att inte göra. De väljer att sänka skatten i stället för att satsa på reformer som bygger tillväxt, skapar konkurrenskraft och fler jobb och samtidigt löser klimatfrågan. Det här handlar inte om saker som står i motsats till varandra, utan man kan faktiskt göra båda sakerna. Man kan välja det, men det är inte det Sverigedemokraterna väljer.

Det är också intressant att notera, när vi nu närmar oss slutet på den här mandatperioden, att Sverigedemokraterna och Moderaterna lägger det mesta av sin tid på att prata om det som hände tidigare. Det kan naturligtvis äga sin relevans, men jag hör väldigt lite om vad man faktiskt har gjort under de snart fyra år då man har suttit och kunnat förändra saker och ting. Då har man tydligen suttit på avbytarbänken.

(Applåder)

Anf. 52 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Fru talman! Anledningen till att jag begärde replik är att jag vill få svar gällande en av de reservationer som Socialdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet har gemensamt. I reservationen för man en diskussion om att man inte tycker att fordonsbesiktningensmarknaden fungerar i Sverige och att man till och med kan tänka sig att återreglera detta, det vill säga förstatliga besiktningens verksamheten igen.

Besiktningens verksamheten avreglerades 2010, då vi öppnade för marknaden att komma in. Efter det har det kommit till oerhört många besiktningstationer runt om i Sverige. Tillgängligheten har ökat avsevärt, och antalet stationer har ökat. Riksrevisionen har med detta i sin rapport. Avståndet till en besiktningstation har minskat från 14 kilometer till 10 kilometer.

Min fråga blir först och främst följande. Man tyckte alltså att detta inte fungerade, och så tog man över makten 2014. Man hade sedan åtta år på sig att återreglera och förstatliga bilbesiktningen i Sverige men gjorde ingenting åt det, trots att man inte tycker att det fungerar. Sedan hamnar man i opposition, och då skriver man ihop sig med övriga partier om att nu eventuellt förstatliga verksamheten igen.

Varför använde ni inte de åtta år ni hade på er om ni verkligen menade allvar med att förstatliga bilbesiktningen, Carina Ödebrink? Och har ni allvarliga planer på att återreglera och förstatliga Svensk Bilprovning?

Anf. 53 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Fru talman! Skillnaden mellan å ena sidan mig och Socialdemokraterna och å andra sidan Sten Bergheden och Moderaterna är att vi tycker att marknaden är utomordentligt bra för Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. Marknaden kan vara en bra tjänare men är inte alltid en lika bra herre. Det är det vi tar fasta på när vi reserverar oss på det här området.

Precis som jag sa i mitt anförande är det här en samhällsviktig funktion. Med tanke på hur det ser ut just nu är det därför väldigt viktigt att staten ställer krav. Nu har vi en privatiserad marknad – det har vi på många andra områden också – och även om man kan jobba för det är det inte alltid så enkelt att rulla tillbaka någonting när man har öppnat portarna för en annan tingens ordning. Vi tycker dock att det är viktigt att staten har rådighet över en samhällsviktig funktion.

I den uppföljning som vi har fått ta del av sägs det generellt att tillgängligheten har ökat men att det ser lite olika ut. Annan samhällsservice eller statlig service kan ha försvunnit, och i så fall har tillgängligheten inte blivit bättre. Jag tycker att man måste kunna se även detta och inte bara ha en svartvit syn på saker. Verkligheten är lite mer nyanserad än så.

Anf. 54 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Fru talman! Tack för svaret, Carina Ödebrink!

Jag blir väldigt förvånad, för jag var med på den tid då vi stod i köer. Det fanns inte tid hos Bilprovningen. De hade nämligen rätt dålig ekonomi på den tiden och kunde inte alls ha samma öppettider som i dag. De slimmade sin organisation. Det gick inte alls speciellt bra. Det var långa köer hela våren; när folk skulle besiktiga sina husvagnar, motorcyklar och annat fick de inga tider.

I dag rullar det på. Det finns köer, men folk har möjlighet att välja en tid som gör att de inte behöver ta ledigt från jobbet. De kan jobba i stället för att stå i kö på Bilprovningen i väntan på en eventuell drop-in-tid. Väldigt många saker har förbättrats.

Carina Ödebrink säger att det är svårt att rulla tillbaka någonting som man har börjat med, fru talman, men man hade åtta år på sig att flytta tillbaka detta. Om det är svårt att flytta tillbaka en sådan verksamhet på åtta år vet jag inte riktigt hur snabbt man skulle orka jobba om man skulle få makten igen.

Anledningen till att vi tar upp vad ni i Socialdemokraterna och er regering gjorde under era åtta år är att ni inte längre hade stöd för det ni gjorde under den tiden. Ni förlorade valet 2022 därför att folk inte var nöjda med er politik. Det är klart att vi är nyfikna. Om ni tänker fortsätta där ni slutade förra gången behöver ju väljarna få reda på det i tid. Ska ni förstatliga

verksamhet igen? Ska ni höja skatter så att ni kan köpa in 623 besiktningstationer runt om i landet och göra dem statliga? Ska någon förvaltning sitta och sköta den här biten administrativt?

Tänker Socialdemokraterna satsa på att återigen förstatta Svenska Bilprovningen om man vinner valet?

Anf. 55 CARINA ÖDEBRINK (S) replik:

Fru talman! Förra året, tror jag, behandlade vi en proposition från regeringen om att skärpa kraven när det gäller kontroll av ledamöter som sitter i styrelser för besiktningorgan. Det kan väl ske misstag eller oegentligheter i all verksamhet, oavsett om den är offentlig eller privat, men detta visar ändå på vikten av att ha kontroll över en sådan viktig samhällsfunktion som bilbesiktningen är. Jag tycker inte att man kan blunda för att det finns utrymme och möjligheter för dem som kanske inte alltid har rent mjöl i påsen att ägna sig åt den här verksamheten. Därför är statens rådighet otroligt viktig.

Om man missköter detta ska man inte bedriva denna typ av verksamhet; det tycker jag är grundläggande. Moderaterna och Sten Bergheden sjunger ju marknadens lov i alla lägen. Jag är lite mer nyanserad när det gäller det här, för det är inte svart eller vitt.

Jag ska väl inte ställa en fråga nu när ledamoten inte kan besvara den, men Sten Bergheden var ju väldigt tydlig med att Moderaterna fortsatt står på bilägarnas sida. Jag funderar på vilka bilägare det rör sig om. Står man bara bakom dem som åker i bensin- eller dieseldrivna bilar? Det finns säkert många moderata väljare – och väljare som röstar på andra partier som tillhör regeringsunderlaget – som gärna skulle vilja vara med i klimatomställningen, men jag ser inte riktigt att det är detta som Moderaterna pratar om. Det är viktigt.

(Applåder)

Anf. 56 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! I dag debatterar vi vägfrik- och fordonsfrågor. Det är framför allt ett betänkande i vilket många motioner behandlas. Jag vill yrka avslag på motionerna och bifall till förslaget i betänkandet.

Vi har i dag en regering som har gjort en kraftfull satsning när det gäller infrastruktur, framför allt på vägsidan. Denna satsning och omställning av hur resurserna används kommer att resultera i att potthålen byggs bort på tolv år. Det är en medveten strategi för att underlätta för vägtrafikanter och ta itu med underhållsskulden.

En av de stora skillnaderna mellan regeringen och exempelvis det största oppositionspartiet, Socialdemokraterna, är att regeringen verkligen satsar på att ta bort underhållsskulden. I Socialdemokraternas budget naggar man faktiskt pengar på vägsidan, vilket skulle innebära att underhållsskulden finns kvar om tolv år. Det tycker jag är bristfälligt.

Från regeringens sida satsar vi också på BK4-vägar och på enskilda vägar. Vi gör över huvud taget ett omtag som handlar om att öka mobiliteten. Detta gör vi samtidigt som vi på olika sätt försöker att arbeta för att de miljöproblem, eller den miljökostnad, som finns inom transportsektorn ska gå ned över tid.

Jag går nu in på lite olika tankar som finns i motioner. Exempelvis lyfter man fram en fossilfri fordonsflotta, fossilfri tankning och laddinfra-

struktur. När det gäller hela det blocket av motioner är det ju så att regeringen redan jobbar med de här frågorna.

En annan del, som jag ibland kan bli lite förvånad över när jag är här i riksdagen, rör att diskussionen på något sätt handlar om att det är vi här i huset som ska lösa allt själva. Riktigt så enkelt är det dock inte. Om vi ska kunna lösa de här stora och viktiga frågorna handlar det om ett delat ansvar. Staten har ett ansvar. Kommuner och regioner har sitt ansvar. Energilbolag kommer att ha ansvar. Detsamma gäller bostadsföreningar och enskilda.

Vad menar jag då med det här? Jag har exempelvis pratat med vänner som har velat skaffa elbil. De bor dock i en hyresrätt eller bostadsrätt och kan helt enkelt inte komma åt möjligheten att byta fordon.

Det kan även gälla personer som bor i villaområden. Det handlar inte bara om el, utan det kan även handla om att man vill växla över så att man har jordvärme, vattenvärme eller liknande. Har det borrats för många hål i ett område kan man inte få den möjligheten.

Det tragiska är att vi ser exakt samma fenomen när det gäller el. Man kan få information om att man är den sista i området – annars måste hela elstationen bytas.

Jag kan tycka att det här är en problematik som vi pratar väldigt lite om. Jag är väl medveten om att det är en annan debatt, fru talman, men om vi menar allvar med att vi ska få till en elektrifiering måste vi svara på de här frågorna. Då måste vi svara på hur tekniksystemet ska fungera, hur energin ska kunna förmedlas när vinden står still och hur vi får ett reglerbart och stabilt elsystem.

Jag är väl medveten om att detta inte är färdigförhandlat och att vi inte är framme när det gäller alla detaljer, men jag tror till exempel att småskalig vattenkraft är en lösning. De som jobbar med småskalig vattenkraft producerar i dag motsvarande en reaktor. Om de skulle få lov att använda de pengar som i dag finns i vattenfonden till att renovera i stället för till juridiska tvister skulle de kunna utveckla detta till motsvarande två reaktorer i det område där Sverige behöver mest energi.

Jag är alltså väl medveten om att vi inte är framme. Det finns diskussioner, och det kommer att fortsätta finnas diskussioner. Det hindrar dock inte att jag som kristdemokrat är tydlig med att det finns en lösning här som faktiskt är snabbare än både havsbaserad vindkraft och ny kärnkraft. Ibland pågår debatten om två storheter som båda har problemet att det tar lång tid och att kostnaderna är höga medan det finns en enklare lösning som vi av någon konstig anledning inte använder oss av.

Andra ämnen i betänkandet är autonoma fordon och främjande av bilpooler, och det kombineras med parkeringsplatser och tillgänglighet.

Jag vill i all ödmjukhet påpeka att i en medelstor stad använder 80–85 procent av dem som ska åka till arbetet, handla, ta barnen till skolan, åka till träningen, träffa någon de är förtjusta i eller gå på restaurang något fordon, oftast bil. Det trollar vi inte bort.

De studier som finns om självkörande fordon visar att det i stora städer möjligtvis kommer att leda till en trafikminskning, men för oss som bor på landsbygden kan det leda till raka motsatsen. Bor man utanför en stad och inte äger ett eget fordon innebär en självkörande bil fyra resor i stället för två. Det är alltså inte riktigt så enkelt att den nya tekniken kommer att lösa alla de problem vi önskar lösa.

När det gäller mobilitet och parkeringar har vi ett annat problem, och det är att vi har en politik i dag som försvårar parkering. Detta drabbar framför allt alla som har en butik och alla som åker och handlar eftersom åkerierna inte kan komma fram med varor. Fler och fler kommuner tar bort möjliga ställplatser, framför allt runt de stora städerna, vilket försvårar flödet av varor och därmed är negativt för dem som bor i staden. Här behöver vi därför ha en diskussion som handlar mer om mobilitet och mindre om att stänga ute andra.

Det gläder mig att många motioner tar upp kulturarvet i form av äldre fordon, oavsett om det är mopeder, motorcyklar, bilar eller traktorer – min pappa hade en gammal Volvo T34 som gick på fotogen. Jag är inte duktig på gamla maskiner, men det finns ju människor som är riktigt duktiga på att hålla liv i detta kulturarv. Hemma i Uddevalla hålls en jordbruksmässa där det till och med står tändkulemotorer och puttrar. Det är säkert inte jättemiljövänligt, men det finns en charm i att se den gamla tekniken. Jag är glad att regeringen och flera partier tog diskussionen i EU, så låt oss tacka oss själva för att vi fick bort de värsta dumheterna som var på väg.

Motionerna om vägskyltar är spännande, och det är ingen hemlighet att jag tror att modern teknik och flexibla skyltar är framtiden. Det hindrar inte att jag i dag yrkar avslag på motionerna. Men i det politiska samtalet urholkar droppen stenen, och jag tror att vi kommer att få mer och mer ny teknik på våra vägar.

Låt mig återkoppla till den debatt vi hade förra veckan om att vägarna ska vara trygga. Kör man motorcykel ska det inte vara fara för liv bara för att vi har för många vajerräcken. Man kan även jobba med underglidningsskydd och så vidare.

Jag upplever att vi är överens här. Men det är ju så att man i regeringsställning avsätter en viss summa pengar, och ni i oppositionen gör helt rätt när ni jagar oss och påpekar att det borde göras mer.

Fru talman! En mer politiskt laddad fråga är den om styrmedel. Här är jag lite förvånad över Centerpartiets hållning. Jag ser Centerpartiet som en del av den borgerliga familjen, och den brukar inte införa styrmedel hur som helst.

Vi kristdemokrater var visserligen positiva till etanolsatsningen, men jag får erkänna att den inte gick jättebra. Vi var även positiva till bonus malus, men så här i efterhand ser vi att det inte fungerade. Jo, på ett sätt fungerade det bra: Färre köpte dieslbilar, och fler köpte elbilar. Men det hela gick med så mycket minus att man av ekonomiska skäl var tvungen att börja styra i det.

En annan spännande grej efter att man har tagit bort en del subventioner för att köpa elfordon är att priset på marknaden har gått ned. Vad är nyttan med att med skattemedel pressa upp ett fordonspris? Att våra röda vänner här i huset tycker att det är logiskt ämnar jag inte bråka om. Men jag förstår faktiskt inte Centerpartiet i dessa frågor.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på motionerna.

I detta anförande instämde Sara-Lena Bjälkö (-).  
(forts. § 7)

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

### Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 15.30.

## § 6 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 4 februari

### KU22 Minoritetsfrågor

*Punkt 5* (Samisk rätt till mark och vatten)

1. utskottet

2. res. 6 (MP)

Votering:

283 för utskottet

19 för res. 6

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 19 V, 17 KD, 12 L, 2 -

För res. 6: 1 S, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 4 L, 1 -

Lena Malm (S) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Patrik Karlson och Cecilia Rönn (båda L) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Punkt 11* (Sannings- och försoningskommissionen för tornedalningar, kväner och lantalaiset)

1. utskottet

2. res. 14 (S)

Votering:

193 för utskottet

93 för res. 14

18 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 59 M, 21 C, 19 V, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 14: 92 S, 1 -

Avstod: 16 MP, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Punkt 13* (Informationscentrum om nationella minoriteter)

1. utskottet
2. res. 17 (V, MP)

Votering:

266 för utskottet

38 för res. 17

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 14 L, 2 -

För res. 17: 1 S, 19 V, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

Lena Malm (S) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

*Punkt 18* (Älvdalskans ställning)

1. utskottet
2. res. 25 (S, V, C, MP)

Votering:

153 för utskottet

150 för res. 25

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 59 M, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 25: 91 S, 21 C, 19 V, 16 MP, 3 -

Frånvarande: 15 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

Lena Malm (S) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats som frånvarande.

*Punkt 19* (Teckenspråk som minoritetsspråk)

1. utskottet
2. res. 26 (C)

Votering:

281 för utskottet

23 för res. 26

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 19 V, 17 KD, 16 MP, 14 L, 2 -

För res. 26: 21 C, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**KU23 Trossamfund och begravningsfrågor**

Kammaren biföll utskottets förslag.

1. utskottet

2. res. 1 (S)

3. res. 3 (MP)

Förberedande votering:

93 för res. 1

16 för res. 3

194 avstod

46 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

174 för utskottet

93 för res. 1

37 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 1: 92 S, 1 -

Avstod: 19 V, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Punkt 5* (Narkotikautredningen)

1. utskottet

2. res. 8 (C)

Votering:

246 för utskottet

21 för res. 8

37 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 17 KD, 14 L, 2 -

För res. 8: 21 C

Avstod: 19 V, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Punkt 8* (Narkotikalagstiftningens effekter på antalet missbrukare m.m.)

1. utskottet

2. res. 13 (V, MP)

Votering:

267 för utskottet

37 för res. 13

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 14 L, 2 -

För res. 13: 19 V, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

**SoU14 Läkemedel och tandvård**

*Punkt 2* (Tillgänglighet till läkemedel)

1. utskottet
2. res. 5 (V, MP)

Votering:

153 för utskottet

37 för res. 5

114 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 59 M, 17 KD, 14 L, 1 -

För res. 5: 19 V, 16 MP, 2 -

Avstod: 92 S, 21 C, 1 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Punkt 3* (Frågor om statligt ansvar för läkemedel)

1. utskottet
2. res. 7 (S)
3. res. 8 (C)

Förberedande votering:

94 för res. 7

21 för res. 8

189 avstod

45 frånvarande

Kammaren biträdde res. 7.

Cecilia Rönn (L) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

190 för utskottet

93 för res. 7

21 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 59 M, 19 V, 17 KD, 16 MP, 14 L, 3 -

För res. 7: 92 S, 1 -

Avstod: 21 C

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Punkt 4* (Säker läkemedelsanvändning och uppföljning)

1. utskottet
2. res. 9 (V)

Votering:

283 för utskottet

21 för res. 9

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 16 MP, 14 L, 2 -

För res. 9: 19 V, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

Prot. 2025/26:72

17 februari

*Punkt 11* (Högekostnadsskydd i tandvården)

1. utskottet

2. res. 18 (S)

3. res. 19 (V)

Förberedande votering:

94 för res. 18

21 för res. 19

189 avstod

45 frånvarande

Kammaren biträdde res. 18.

Janine Alm Ericson (MP) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

190 för utskottet

93 för res. 18

21 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 16 MP, 14 L, 1 -

För res. 18: 92 S, 1 -

Avstod: 19 V, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**SoU24 Specialiseringstjänstgöring för sjukhusfysiker**

Kammaren biföll utskottets förslag.

**JuU17 Processrättsliga frågor**

*Punkt 3* (Vissa frågor om hemliga tvångsmedel m.m.)

1. utskottet

2. res. 1 (V, MP)

Votering:

267 för utskottet

37 för res. 1

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 14 L, 2 -

För res. 1: 19 V, 16 MP, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Punkt 5 (Delgivning)*

1. utskottet

2. res. 2 (S)

Votering:

211 för utskottet

93 för res. 2

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 62 SD, 59 M, 21 C, 19 V, 17 KD, 16 MP, 14 L, 3 -

För res. 2: 92 S, 1 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Punkt 9 (Kartläggning av säkerhetsrisker kopplade till rättsväsendets lokalförsörjning)*

1. utskottet

2. res. 3 (V)

Votering:

283 för utskottet

21 för res. 3

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 16 MP, 14 L, 2 -

För res. 3: 19 V, 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**KrU3 Ett nytt förbud mot spel på kredit**

*Punkt 1*

Kammaren biföll utskottets förslag.

*Punkt 2 (Spel för allmännyttiga ändamål)*

1. utskottet

2. res. (MP)

Votering:

287 för utskottet

17 för res.

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 91 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 19 V, 17 KD, 14 L, 4 -

För res.: 1 S, 16 MP

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

Gunilla Carlsson (S) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

## UbU14 Studiestöd

### Punkt 1 (Förändrade villkor för studiestöd)

1. utskottet

2. res. 1 (V)

3. res. 2 (MP)

Förberedande votering:

22 för res. 1

16 för res. 2

265 avstod

46 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Per-Arne Håkansson (S) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

267 för utskottet

21 för res. 1

16 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 17 KD, 14 L, 2 -

För res. 1: 19 V, 2 -

Avstod: 16 MP

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

### Punkt 4 (Fribeloppet)

1. utskottet

2. res. 6 (MP)

Votering:

286 för utskottet

16 för res. 6

2 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 92 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 19 V, 17 KD, 14 L, 2 -

För res. 6: 16 MP

Avstod: 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

### Punkt 5 (Studiestöd för personer med kort utbildning)

1. utskottet

2. res. 7 (S)

Votering:

210 för utskottet

92 för res. 7

2 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 62 SD, 59 M, 21 C, 19 V, 17 KD, 16 MP, 14 L, 1 -

För res. 7: 91 S, 1 -

Avstod: 2 -

Frånvarande: 14 S, 9 SD, 9 M, 3 C, 3 V, 2 KD, 2 MP, 2 L, 1 -

Mattias Jonsson (S) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

### Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.50 på förslag av andre vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

### Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

*Vägtrafik- och  
fordonsfrågor*

### § 7 (forts. från § 5) Vägtrafik- och fordonsfrågor (forts. TU9)

Anf. 57 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, Magnus Jacobsson, för inlägget! Jag skulle vilja ställa ett par frågor kopplat till det.

Det är inte så konstigt att man kommer in på energifrågor när man står och debatterar elektrifieringen av fordonsflottan. Det gjorde både ledamoten Jacobsson och ledamoten Bergheden tidigare.

Ledamoten nämnde att den småskaliga vattenkraften är en enklare lösning och att vi inte använder oss av den. Där vill jag verkligen ställa en fråga till ledamoten. Jag har uppfattat att det är en ganska svår lagstiftning kopplat till att kunna fortsätta med den småskaliga vattenkraften och att det är det som har gjort att frågan har dröjt, men nu låter det på ledamoten som att det skulle vara en enklare lösning som vi kan använda oss av ganska snabbt. Jag skulle jättegärna vilja höra hur det ligger till med det.

Jag blev också nyfiken på det som jag upplevde närmast var en fråga ställd till mig som centerpartist. Ledamoten sa att han är förvånad över styrmedlen, som han menar gör saker och ting dyrare, till exempel skattemedel som läggs på olika former av stöd till köp av exempelvis en elbil. Där blev jag väldigt förvånad, för det är väl precis vad regeringen gör när den lägger väldigt mycket skattemedel, eller kanske lånade pengar, på att bygga ny kärnkraft.

Man beskyller Centerpartiet för att inte vara borgerligt, men samtidigt främjar man gammal teknik med lånade pengar. Det handlar faktiskt om ett energislag som skulle kunna bära sig självt.

Dessa två frågor om energi skulle jag vilja ställa till ledamoten.

Anf. 58 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! När det gäller de stora, tunga systemen handlade debatten mer om när man exempelvis, som regeringen gör när det gäller landsbygden och som den förra regeringen gjorde tidigare, går in med rena bonusar och stöd på elbilssidan därför att man vill gynna ett enskilt trafikslag eller en enskild teknik. Det tenderar att vara kostnadsdrivande.

Jag har uppfattat att Centern också ligger lite i det häradet. Jag blev förvånad med tanke på att jag i många andra debatter upplevt Centern som betydligt mer marknadsliberalt. Det var egentligen det perspektivet jag hade.

När det gäller de stora systemen, såsom energisystem, vägar och järnvägar, skulle vi troligtvis behöva ha någon form av samlat bolag eller samlad myndighet för svartfiber, med tanke på situationen i Ukraina. Det är sådant som staten av tradition har varit med och finansierat. När vi byggde upp Sverige byggde vi järnväg och energi. Det var det som gjorde att företaget sedan kunde utvecklas och ha det bra. Det handlar egentligen om två olika frågor.

När det gäller den småskaliga vattenkraften är det absolut ingen hemlighet att Kristdemokraterna på alla möjliga sätt har försökt ligga på för att den ska komma fram tidigare, med mer material, och att mer ska göras för att underlätta för den.

I södra Sverige, där vi har de absolut högsta kostnaderna, skulle den småskaliga vattenkraften kunna bidra till ökad produktion. Här är det egentligen mer regelverk. Anläggningarna finns redan. Om vi ska bygga ett nytt kärnkraftverk kommer det att ta tid, och om vi ska bygga havsbaseerad vindkraft kommer det att ta tid. Men med den småskaliga vattenkraften är det mer en fråga om att ändra regelverk, vilket är enklare.

Anf. 59 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten, för svaret! Om det är enklare att lösa regelverket när det gäller vattenkraften ser jag fram emot att få se när regeringen tar tag i det. Den har lagt det på is, kan man nästan säga, och så ska den vänta in något som kommer sedan. Det har inte blivit någon förändring, så jag ser verkligen fram emot den kommande enklare lösning som ledamoten lyfte upp.

Jag vill passa på att ställa en annan fråga. Ledamoten kåserade om lite olika motioner som oppositionen väckt. Jag upplevde att ledamoten talade om å ena sidan och å andra sidan och om att det är mångas olika ansvar och så vidare. Sedan tyckte jag att ledamoten själv skapade en vattendelare mellan möjligheter till mobilitet på landsbygden kontra staden och mobilitet i staden. Och sedan var det frågan om bilpooler.

Man måste ändå kunna ha två tankar i huvudet samtidigt. Vi måste kunna se bilen som nödvändig på ett sätt för landsbygdsboende, men det är ganska många städer i Sverige som mycket väl skulle kunna få en betydligt bättre miljö om man använder bilar på ett annat sätt. Där är bilpooler ett spännande arbetssätt, så jag skulle gärna vilja att ledamoten utvecklade lite mer varför det finns ett sådant motstånd mot bilpooler från Kristdemokraternas sida.

Sedan blir jag lite förvånad över inställningen till elbilar. Visst är det väl så att regeringen också har en ganska nyligen beslutad elbilspremie som man kommer att använda sig av? Att man kan köpa en miljöbil i de

lägre prisklasserna är väl inte något som enbart Centerpartiet skulle vara för utan även regeringen?

Anf. 60 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Nu var det flera frågor på en gång. Det var bilpooler och elbilar, och sedan missade jag faktiskt en fråga därför att jag inte noterade den. Det ber jag om ursäkt för. Jag kommer att svara på de två senare.

När det gäller elbilar har jag redan gett ett svar, nämligen att det är så regeringen gör. Man går fram med flera subventioner även för att man ska kunna elektrifiera och underlätta för dem som vill. Min fråga till Centern kom sig av att jag blev så förvånad över att man kräver mer subventioner utöver det som redan görs, med tanke på hur jag uppfattar Centerns traditionella ideologiska hållning, nämligen att man är rätt marknadsliberal. Det var mer en förvåning då jag upplever att det inte hänger ihop helt.

När det gäller bilpooler har det testats. Volvo var jättetidigt ute med ett system i Göteborg, men det hade ingen jättestor attraktionskraft. Ett av problemen var troligtvis de enkla grejerna, såsom att vi människor tenderar att bo in oss, oavsett om det är i ett hem eller i en egen bil. Det verkar inte vara så enkelt att få människor att känna att de vill använda en bilpool.

Vi i Kristdemokraterna är inte främmande för bilpooler. Man kan bygga upp det ideellt och engagerat och ha sin egen del, men vi ser inte riktigt att det är statens uppgift att driva fram den typen av bilpooler. Det är snarare en fråga för civilsamhället eller något företag som har en marknads-mässig idé där de har en bilpool. Framtida självkörande fordon kommer troligtvis att fungera som en bilpool, men att börja blockera en del trafik-kanter genom att markera vissa parkeringsplatser åt vissa trafiksystem är jag helt enkelt negativ till.

Återigen, som jag sa i mitt tal: 80–85 procent av alla som åker in i en mellanstor stad för att handla eller göra något kommer med bil. Det är faktiskt mer rationellt, särskilt om man bor utanför staden, att äga bilen själv. Då blir det mindre miljöpåverkan än om man skulle bli hämtad av ett självkörande fordon.

Anf. 61 MALIN ÖSTH (V):

Fru talman! För några veckor sedan var vi från trafikutskottet i Oslo. Trots det korta avståndet mellan våra länder finns det skillnader, inte minst vad gäller trafikpolitiken och hur den bedrivs i respektive land. Norge är ett exempel på vad som kan hända på transportområdet när antagna mål och beslutad politik ligger fast.

År 2015 fattades beslutet att alla nya bilar i Norge ska vara eldrivna år 2025. Det är ett mål som Norge nu är väldigt nära att nå. Förra året var andelen elbilar i nybilsförsäljningen i Norge 95,5 procent medan vi i Sverige ligger på 35,9 procent. Det är lägst andel i Norden och långt efter både Norge och Danmark.

I Oslo har man också en ambitiös politik för delad mobilitet och ökat kollektivtrafikresande enligt devisen Vi reser tillsammans när vi kan och ensamma när vi måste. För att öka resandet med kollektivtrafiken går staten in med finansiering för att sänka priserna i kollektivtrafiken.

I Sverige har vi i stället en regering som verkar ha glömt bort att kollektivtrafiken finns. Inte ett enda initiativ har tagits av regeringen under den här mandatperioden för att stärka kollektivtrafikens förutsättningar eller

för att underlätta delad mobilitet. I stället har man stoppat ett färdmedels-neutralt reseavdrag som hade kunnat göra verklig skillnad. Man har avskaffat stadsmiljöavtalen, och man har sagt nej till att införa ett nationellt mål om ökat kollektivtrafikresande. Vad gäller delad mobilitet har man inte heller tagit några initiativ.

Bilpoolsutredningen från 2020, som tidigare talare har lyft fram, hade också ett tydligt förslag om att parkeringsplatser ska kunna reserveras för bilpooler. Den utredningen ligger och samlar damm, samtidigt som vi vet att intresset för bilpooler ökar. År 2024 svarade exempelvis var tredje bilburen stockholmare att en bilpool i närheten av bostaden skulle vara ett alternativ till den egna bilen – var tredje bilburen stockholmare.

Från Vänsterpartiet säger vi därför: Lyft upp Bilpoolsutredningen, genomför nödvändiga förändringar av parkeringslagstiftningen – den behöver moderniseras – och underlätta delad mobilitet!

Fru talman! Skillnaden mellan Norge och Sverige stavas Tidöpartierna och den fundamentala ovilja som Tidöpartierna visat inför att arbeta utifrån antagna mål och faktiskt åstadkomma en omställning av transportsektorn.

Ett av de första beslut som denna regering fattade efter att ha tillträtt 2022 var att med mycket kort varsel avskaffa elbilspremien. Det sa man att man gjorde för att den hade tjänat sitt syfte och inte längre behövdes, vilket visade sig vara en grov missbedömning.

Tidöpartierna har också gång på gång tonat ned klimatmålen, inte minst de nationella. Transportsektorns 2030-mål har varit så ifrågasatt den här mandatperioden att man till och med tillsatt en utredning för att eventuellt avskaffa målet.

Där Norge ser tydliga resultat som en effekt av att beslutad politik ligger fast ser vi i Sverige i stället brist på resultat som en effekt av att beslutad politik inte ligger fast.

Enligt Naturvårdsverkets prognoser kommer Sverige inte att klara 2030-målet. En förklaring till det är att elektrifieringen går för långsamt.

I december förra året kom Mobility Sweden med sin rapport, som bekräftar att elektrifieringen har tappat fart i Sverige och visar att gapet till 2030-målet är ännu större än vad Naturvårdsverkets prognoser visat. Man konstaterar också att sänkt skatt på fossila drivmedel motverkat elektrifieringen och att det som krävs är ambitiösa klimatmål och långsiktiga, stabila spelregler – något som Tidöpartierna inte lyckats eller velat få på plats.

Fru talman! Från Vänsterpartiet arbetar vi för en breddad nollvision. Det här var jag inne på när vi hade debatt om trafiksäkerhetsbetänkandet. Det är en nollvision som inkluderar dem som dör eller skadas inte bara i trafiken utan också av trafiken. Varje år är det sju gånger så många som dör i förtid av trafiken, alltså på grund av trafikrelaterade luftföroreningar, än i trafikolyckor. Det behövs verkligen en breddad nollvision för att fånga upp den här stora gruppen.

Som en del i det här behöver vi också öka miljökraven på svensk fordonsbesiktning. Det är ett viktigt verktyg för att förbättra luftkvaliteten och stärka folkhälsan. I dag är vi i Sverige långt ifrån tillräckligt bra. Tvärtom är Sverige bland de länder som är sämst i EU på att genomföra adekvata miljökontroller och uppfylla kraven på avgasrening. Det gör att dieslbilar med höga utsläpp släpps igenom. Här finns rimligtvis inget att vänta på. Skarp miljökraven för fordonsbesiktningen och inför partikelmätning!

Fru talman! Transportsektorn är ett av de mest avgörande områdena för den svenska klimatomställningen. Vi behöver styrmedel som stöttar och driver på sektorns omställning. Allt som vi gör eller inte gör på transportområdet påverkar Sveriges möjligheter att klara klimatmål, och att det får konsekvenser när styrmedel och incitament saknas visar de här åren med Tidöpartierna.

Men det går att göra annorlunda. Vi ser det i Norge, som kommit mycket längre i elektrifieringen, men också i Danmark, där elbilarna i dag står för 60 procent av nybilsförsäljningen. Kan de kan såklart också vi, men då måste också den politiska viljan finnas.

Jag yrkar bifall till reservation nummer 14.

Anf. 62 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! I dag debatterar vi trafikskottets betänkande om vägrafik- och fordonsfrågor.

Jag tänkte börja med allvaret bakom att våra vägar fungerar.

Delar av trafikskottet var i förmiddags på ett högnivåmöte inom EU med alla transportministrarna här i Stockholm. Ämnet var hur vi kan assistera Ukraina med att upprätthålla transporter i landet under pågående krig.

Därför hade den svenska regeringen med Andreas Carlson i spetsen tillsammans med Litauen, Kanada och Ukraina signerat ett avtal och startat Ukraine Transport Support Fund. Ytterligare fem länder anslöt sig direkt. Syftet är att finansiera och på annat sätt stödja små och medelstora reparationsprojekt för att Ukrainas transportsystem ska fortsätta att fungera.

En ledamot från varje riksdagsparti var närvarande på högnivåmötet. Denna uppvisning av svensk parlamentarisk enighet i stödet till Ukraina togs upp av flera utrikesministrar i EU och även av Ukrainas representant, som tackade för stödet – ett stöd som i flera länder i Europa inte är självklart. Låt oss inte glömma att alla partier här i riksdagen stod bakom stödet till Ukraina. Det ska vi vara riktigt stolta över. Jag ville börja med det.

Mot den bakgrunden får den här debatten en ökad betydelse. Hur robust är egentligen det svenska transportsystemet? Hur stor är vår reparationsförmåga? Hur lätt kan vi finna alternativa vägar om en väg blir blockerad? Här har vi mycket att lära av Ukrainas erfarenheter. Samtidigt är en av våra viktigaste transportåtgärder att hjälpa Ukraina i detta utsatta läge. Ukraina strider för sitt land men också för Sverige och resten av Europa.

Vägrtransporterna står för majoriteten av Sveriges transporter. Om de inte fungerar påverkas vardagen för oss alla, både invånare och företag. Samtidigt riskerar vi vår krisberedskap. Utan vägrtransporter ökar riskerna dramatiskt.

Stora delar av vårt vägnät byggdes för över 60 år sedan. Nu har Liberalerna tillsammans med samarbetspartierna tagit tag i underhållsskulden. I förslaget till nationell infrastrukturplan framgår det att underhållsskulden för våra vägar ska vara åtgärdad till 2037, vilket mot bakgrund av kriget i Ukraina kan tyckas vara väldigt lång tid. Att reparera våra vägar är det snabbaste sättet att få ökad kapacitet på vägarna. Transporterna måste fungera hela vägen från start till destination.

Det gäller inte minst möjligheten att köra längre och tyngre lastbilar på en större del av vårt vägnät. Längre lastbilar kan köras på ungefär 600 mil väg i Sverige och tyngre lastbilar över 74 ton kan köras på drygt hälften

av våra statliga vägar. Att kunna köra med längre lastbilar ger också en stor klimateffekt. Vägarnas bärighet har också stor betydelse för de mobila lastkranarna, en viktig funktion inte minst inom byggnation. Där bör Trafikverket kunna erbjuda stöd till kommunerna med tillståndsprocesserna. Bärigheten på våra vägar är också en otroligt viktig faktor för totalförsvaret, även det med referens till Ukraina.

I infrastrukturförslaget framgår också att staten fortsätter att ge betydande stöd till ägare till de enskilda vägarna för att vägstandarden ska kunna upprätthållas. Det är också viktigt för skogsindustrin och även ur totalförvarssynpunkt.

Ett annat område är snöröjning, där Trafikverket ser över sina upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att utföra snöröjning både åt staten och åt enskilda vägsamfälligheter. Vinterväghållningen har förbättrats väsentligt denna mandatperiod, inte minst när det gäller samordningen vid större snöoväder. Samtidigt krävs det ytterligare åtgärder för att våra åkerier ska kunna känna sig trygga i att kunna leverera sitt gods oavsett väder.

Fru talman! Det finns en fråga som dominerar området väg och fordon i dag: omställningen av vår fordonsflotta och möjligheten att ladda sitt fordon hemma, i depå och på väg. Vägtransporterna står för över 90 procent av utsläppen inom transportområdet, så där ligger Liberalernas största fokus. I går var flera av oss ledamöter i Skövde och mötte fordonsindustrin. Där fick vi höra hur Kina nu översvämmar Europa med billiga elbilar, och troligen kommer samma sak att gälla för ellastbilar. Ställer vi inte om europeisk fordonsindustri riskerar den att slås ut. Det här handlar om de två största företagen i Sverige och dessutom Volvobolagen och Scania, för att inte tala om alla underleverantörer. Det är alltså oerhört viktigt att vi jobbar på att ställa om fordonsindustrin och driver dessa frågor i EU.

På kort tid måste fordonsflottan bytas ut mot eldrivna fordon. Utmaningen för samhället består i att få till en laddinfrastruktur som ligger före ökningen av antalet laddbara bilar. För fordonstillverkarna är utmaningen att få fram bilar och lastbilar som drivs av el och som kan säljas till rimliga priser så att fler personer och företag har råd med ett laddbart fordon. Båda dessa utmaningar är komplexa och kräver samarbete, vilket vi också hörde i Skövde i går. Vi är dock på god väg; försäljningen av laddbara bilar ligger på en fortsatt hög andel trots en långvarig lågkonjunktur. Det gäller att laddinfrastrukturen hänger med i försäljningsutvecklingen. Här är den största utmaningen när det gäller personbilar hur laddningen ska gå till vid flerbostadshus. Regeringen tittar nu på möjligheten för dem som bor i flerbostadshus att kräva rätt att ladda.

Vad gäller tunga fordon ökar antalet elfordon stadigt men för långsamt. Lastbilspremien kvarstår därför, eftersom andelen nya ellastbilar fortfarande är låg. Regeringen har infört och förlängt premien för lätta lastbilar samt i väntan på EU-direktivet infört ett undantag för lätta lastbilar upp till 4 250 kilo så att de fortsatt kan köras på B-körkort.

Vi behöver dock öka efterfrågan på ellastbilar, och en väg är genom krav vid offentlig upphandling. Liberalerna har bland annat drivit på i Europaparlamentet för att göra det möjligt att ställa miljökrav vid upphandling. Jag tycker att det är särskilt intressant att konstatera att EU bara har sanktioner mot lastbilstillverkarna och inga gemensamma krav för minskade klimatutsläpp för transportsystemet som helhet med dess många

aktörer. Man går bara på fordonstillverkarna. Det vore intressant om man kunde utveckla trycket att göra omställningen så att det inte bara handlar om fordonstillverkarna.

Regeringen tar nu fram ett system för lättförståelig information där kunden på ett lätt sätt ska kunna jämföra olika bilar baserat på klimatutsläpp både ur ett livscykelperspektiv och vid drift. Då tar man också hänsyn till hur framför allt batteriet men också till exempel stålet till bilens kaross har producerats – har framtagandet av komponenterna orsakat mycket klimatutsläpp? Det är en fråga som jag drivit i flera år i riksdagen, och nu finns den i regeringens klimathandlingsplan. Förhoppningen är att bilköparen framöver väljer bilar utan utsläpp med stöd av en tydlig klimatguide.

Liberalerna tror på idén om att förorenaren ska betala. Eftersom en personbils livslängd är över 19 år i snitt behövs fossilfria bränslen under lång tid framöver för att minska utsläppen från dagens bensin- och dieseldrivna bilar.

Kriget i Ukraina har samtidigt aktualiserat frågan om beredskapslager så att transportbehovet kan säkerställas vid ett större elavbrott. Parallellt ligger också frågan om vårt kulturhistoriska arv av äldre bilar och att säkerställa att det även i fortsättningen finns bränslen för dessa fordon på marknaden.

Fru talman! Alla ska kunna röra sig på allmänna platser, oavsett funktionsvariation. Åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten för personer med synnedsättning vid transporter, inte minst vid hållplatser.

Fru talman! Nu kommer snart dagen när vi har självkörande fordon på våra gator. Tekniken har introducerats, och Waymo kör 225 000 resor varje vecka med robottaxi i San Francisco och Arizona. Därför brådskar det att se över och anpassa all relevant lagstiftning så att självkörande bilar kan introduceras på våra vägar på ett trafiksäkert sätt. Transportstyrelsen utvecklar nu ett förslag till regelverk som ska vara klart 2027. Jag tycker att det är roligt att just Waymo kommer till trafikutskottets del av forskningsdagen här och berättar om sin resa och var de står i dag.

Avslutningsvis är samarbetet mellan universitet och näringsliv viktiga pusselbitar för att de svenska fordonsindustrierna fortsatt ska kunna ligga i framkant. Svensk fordonsindustri är de största företag vi har i Sverige, och förutom att vara stora arbetsgivare är de en stark drivkraft för innovation och utveckling. De skapar samtidigt tillväxt runt om i Sverige där deras nya teknik även tas till vara av andra företag i andra syften.

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

Anf. 63 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Gellerman, för anförandet!

Precis som ledamoten hade även jag förmånen att vara i Skövde i går, och det är klart att det var många viktiga frågor som lyftes upp, inte minst ur ett säkerhetsperspektiv och gällande hur fordonsindustrin kan vara en del av hur vi bygger robusthet och säkerhet på många olika sätt.

Vi mötte också Mobility Sweden.

Utvecklingen för elektriska fordon tror jag bekymrar ledamoten från Liberalerna mycket. Vi kan nu se att utsläppen från transporter under 2024 ökade med 21 procent eller vid en senare genomräkning med 24 procent.

Det står samtidigt i utskottets ställningstagande att man konstaterar att en rad åtgärder har vidtagits under senare år för att påskynda omställningen.

Signalen från våra fordonsföretag är att man vill ha långsiktiga lösningar. Man vill veta vad som gäller framöver. Nu har det varit ganska stor ryckighet i politiken från regeringens sida. Var det inte så att man tog bort stödet för elbilar något för tidigt, innan det hade blivit helt stabilt på marknaden? Norge väntade lite längre med det, och nu verkar man vara över krönet på kurvan och kan börja ta bort olika former av subventioner, som bompengar, skattefrihet och så vidare.

Jag vill fråga ledamoten, som tillhör samma parti som klimatministern, som hanterar klimathandlingsplanen och andra frågor som ledamoten nämnde i sitt anförande: Kan man lita på att regeringen håller i långsiktiga förutsättningar? Kommer man att svänga om, eller kan man lita på att de ligger fast?

(Applåder)

Anf. 64 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Tack, Ulrika Heie, för frågan! Jag tycker att det är viktigt att man skapar långsiktiga förutsättningar. Jag var däremot också tveksam till att man skulle fortsätta med elbilsbonusen. Vi betalade 7 miljarder sista året – jag tror det var 2024 – för elbilsbonusen. Kostnaden för en elbil är i dag betydligt lägre än när man kunde få 70 000 i stöd för en elbil. Ändå säljs de på samma nivå, också i en lågkonjunktur.

Jag håller med om att vi behöver göra fler saker. Det är till exempel därför, som jag tog upp i mitt anförande, vi gör det tydligare för elbilsköpare vad som är klimatmässigt bäst ur ett livscykelperspektiv. Vi har precis fått okej på att använda den sociala fonden för att ge stöd till bilköpare på landsbygden, där det inte finns mycket kollektivtrafik och där man har en viss lön. Vi stöttar lätta lastbilar, där vi ser att det inte har tagit sig. Vi vill fortsätta det stödet.

Vi har även fortsatt stödet till ellastbilar, för där ser vi att det ligger väldigt lågt. Men när mer än 50 procent av fordonen som säljs är laddbara tycker inte jag att man ska fortsätta med den typen av subvention. Då går vi över till att satsa pengarna på laddinfrastruktur, för om den enskilde inte kan ladda hemma kommer man inte att fortsätta att köpa elbilar.

Anf. 65 ULRIKA HEIE (C) replik:

Fru talman! Tack, Helena Gellerman, för svaren! Jag måste ändå förtydliga mina frågor: Är ledamoten nöjd med det som hände under 2024, att utsläppen ökade med 21 procent? Är ledamoten nöjd med att regeringen säger att vi inte kommer att nå klimatmålen till 2030 när det gäller transportsektorn? Vad ser ledamoten som företrädare för klimatministerns parti att man skulle behöva göra mer?

Det är klart att det är ett antal år kvar till att man ska uppnå målen. Finns det andra styrmedel som kan användas för att, likt det som står i utskottets text, göra insatser för att påskynda omställningen? Det säger man ju från regeringspartiernas sida att man vill göra.

Jag skulle gärna vilja veta hur ledamoten ser på att man inte når målen för transportsektorn under 2024 och att det har varit en sådan extrem tillbakagång. Uppemot 24 procent är en väldigt stor ökning på bara ett enskilt år. Jag skulle vilja veta hur Helena Gellerman och Liberalerna ser på kli-

matmålen, om man står bakom det vi har tagit beslut om i den här kammaren och vad man avser att göra för att nå målen.

Anf. 66 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Ja, naturligtvis står vi bakom klimatmålen. Vi sa ju redan 2024 att utsläppen antagligen kommer att öka men att de sedan faller igen.

Vi är självklart inte nöjda utan har lagt fram ett antal delar nu, till exempel om rätt att ladda för dem som bor i flerbostadshus. De ska kunna kräva att få en laddplats. De får bekosta den själva, men de får möjlighet att ladda bilen hemma. Det kommer att öka intresset för att köpa en begagnad elbil.

När det gäller personbilar kommer vi att få se en fortsatt övergång. Men ett av de stora bekymren handlar om lastbilar. Jag tror att vi på ett helt annat sätt måste hjälpa till i omställningen genom premiestöd för lastbilar och naturligtvis även laddinfrastruktur.

Jag vill bara kommentera Norge, för det är intressant. Jag jobbade i den här branschen från 1984 tills jag kom in i riksdagen. I Norge kostade en personbil dubbelt så mycket som i Sverige, för man dubblade kostnaden med hjälp av skatt. Vad man gjorde sedan var att ta bort skatten på de bilarna. Då kostade de lika mycket som i Sverige. Då var det billigare. Då kostade en elbil ungefär som en fossilbil. Det var därför Norge fick det här stora skiftet. De har ingen egen industri. Man ska vara noga med varför det har blivit som det har blivit i Norge. Men det är jättepositivt.

Generellt sett behöver vi självklart göra mer. Men vi har ju fyra år till. Skulle man under de här fyra åren förändra utsläppen vi har nu, utifrån Naturvårdsverket, när vi målen 2030.

Anf. 67 RASHID FARIVAR (SD):

Fru talman! I kväll debatterar vi trafikutskottets betänkande om vägtrafik och fordonsfrågor för sista gången denna mandatperiod. Det gläder mig att se det stora engagemang som finns i Sveriges riksdag för viktiga frågor som rör både Sveriges nutid och framtid. Detta är mitt fjärde anförande i rad inom detta område under mandatperioden. Jag vill därför ta tillfället i akt att rikta ett stort tack till alla inblandade för denna möjlighet.

Tiden är knapp, och jag vill därför fokusera mitt anförande på fordonsfrågor inom tre områden – hur det var, hur det är och hur det blir framåt.

För mig är bilen mer än ett transportmedel. Den är en symbol för frihet, entreprenörskap, innovation, ekonomisk tillväxt, jobb och svenskt kulturarv. För många svenskar betyder bilen friheten att ta sig till jobbet, hämta barnen, handla mat och leva sitt liv – oavsett väder och var i landet man bor. För andra är bilen ett arbetsredskap och grunden för företagande och försörjning. För svenska ingenjörer, arbetare och bilföretag är bilen ett uttryck för tekniskt kunnande i världsklass, global handel, export, jobb och tillväxtpotentialer. För hundratusentals svenska entusiaster är bilen en del av vårt rörliga kulturarv.

Fru talman! Inför valet 2022 hade Sverige bland världens högsta bränslepriser. Den huvudlösa reduktionsplikten och skattepolitiken gjorde bilen till en klassfråga. För många hushåll stod valet mellan att tanka bilen och köpa mat. Ett bedrägligt bonus malus-system skapade en omvänd Robin Hood-effekt: Ekonomiska resurser omfördelades från låginkomsttagare

och landsbygdsbor till höginkomsttagare i storstäder för inköp av dyra och lyxiga elbilar.

Samtidigt drev EU en teknikfientlig politik för ett förbud mot försäljning av nya personbilar och nyttofordon med förbränningsmotorer. Konkurrens och teknikneutralitet ersattes av klimathysteri och teknikstyrning från politiker. Marknaden ersattes av politiska symboler. Ovanpå detta kom den europeiska ELV-förordningen – förkortningen står för end-of-life vehicles – som hotade äganderätten och vårt rörliga kulturarv.

Kort sagt: Före valet 2022 var det fullt att äga och köra bil i Sverige.

Hur är det i dag, fru talman? I dag ser situationen annorlunda ut. Reduktionsplikten har sänkts kraftigt till en mer förnuftig nivå. Sverige dammsuger inte längre omvärlden på slaktavfall för att sedan tanka det i bilar och lastbilar som så kallade hållbara biodrivmedel. Drivmedelsskatterna är på lägsta möjliga nivå. Bonusen för elbilar är helt avskaffad. Malusskatten för husbilar är borttagen, och min förhoppning är att denna orättvisa straffskatt snarast avskaffas helt. Det är inte längre en klassfråga att äga och köra bil.

På EU-nivå har motståndet mot det ensidiga förbudet mot förbränningsmotorer vuxit, vilket har lett till att EU-kommissionen nu har backat och förlängt möjligheten till nyförsäljning av bilar med förbränningsmotorer. På samma sätt har flera europeiska biltillverkare backat från sina orealistiska elbils mål till 2030. Svenska Volvo Cars har erkänt sina strategiska misstag och rättat sig efter demokratiska beslut och kundernas efterfrågan. ELV-förordningen har justerats efter tydligt svenskt motstånd.

Vi har visat att politiken går att förändra i en mer förnuftig riktning utan att det orsakar planetens klimatomvändning.

Så till blicken framåt, fru talman. I dag står vi inför en större fråga än enskilda skatter och regelverk för fordon. Frågan är: Har Europa en framtid som industrikoninent? Fordonsindustrin har varit ekonomins, tillväxtens och jobbens ryggrad sedan Europa återuppbyggdes efter att andra världskriget lagt det i ruiner.

Den europeiska bilindustrin befinner sig i en djupgående kris, tyvärr, med tullkonflikter mellan USA, Kina och EU, kinesisk dominans när det gäller batteriproduktion och kritiska råmaterial och en aggressiv industripolitik och hyperkonkurrens från både Washington och Peking. Kina kontrollerar merparten av världens batteriproduktion och råmaterial för elbilar. Samtidigt driver EU igenom en politik som i praktiken tvingar fram elektrifiering utan att säkra egen konkurrenskraft. Resultatet riskerar att bli elektrifiering, men made in China. Vi ser redan konsekvenserna: konkurser och fabriksnedläggningar, minskade investeringar och växande osäkerhet.

Häromveckan, vid European Industry Summit 2026, varnade Belgiens premiärminister för att Europa riskerar att bli ett museum, ett vackert industriminne, medan framtiden byggs någon annanstans. Han påminde om en avgörande sanning: Utan industri finns ingen teknologisk ledning; utan teknologi finns ingen försvarsförmåga; utan dessa finns ingen strategisk autonomi.

Detta gäller i högsta grad Sverige. Sveriges största privatarbetsgivare finns inom fordonsindustrin och är i dag kinesiskt ägd. Detta är ett faktum som borde mana till eftertanke.

Prot. 2025/26:72  
17 februari

*Vägförbrukning- och  
fordonsfrågor*

Vi måste därför säkerställa teknikneutralitet i politiken, återupprätta konkurrenskraften, minska regelbördan kraftigt, skydda vår äganderätt och vårt kulturarv, diversifiera leveranskedjor och handelspartner och, sist men inte minst, diversifiera vår energiförsörjning med rimligare pris per energienhet. Om vi inte gör detta riskerar Sveriges och Europas avkarbonisering att bli synonym med avindustrialisering och i förlängningen förlorad självständighet.

Fru talman! Bilen, eldriven eller konventionell, är inte problemet. Industrin är inte problemet. Företagande är inte problemet. Problemet är en politik som inte utgår från verklighetens förutsättningar. Vi måste börja med det som är genomförbart, inte med det som är önskvärt på papper.

Sverige ska vara en industrination. Europa ska vara en konkurrenskraftig kontinent. Och svenska folket ska ha friheten att äga och köra den bil de själva väljer. Detta är vår uppgift och vårt ansvar.

(Applåder)

Anf. 68 JAN RIISE (MP):

Fru talman! Detta är det anförande som Linus Lakso hade tänkt hålla på åtta eller möjligen tio minuter, så det kommer att ske vissa förkortningar eftersom jag bara har fyra minuter på mig. Jag hoppas att ni kommer att få med er en del av det som jag vet att Linus ville ha sagt. Han blev tvungen att lämna riksdagen ganska snabbt i dag på eftermiddagen.

Fru talman! Vi befinner oss i ett allvarligt läge när det gäller den pågående klimatkrisen. Vi ser redan i dag hur människor både i Sverige och runt om i världen drabbas av tilltagande extremväder med översvämmande källare, bortspolade vägar och järnvägar, nedblåst skog, orkaner och döende korallrev.

Utsläppen från trafiken utgör ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Det är också det område där vi snabbt kan sänka utsläppen. Det finns hållbara tekniker att byta till redan i dag, till exempel elektrifiering och hållbara bränslen. Regeringens svar på klimatfrågorna har också varit just elektrifiering, men i verkligheten har man kanske inte lyckats riktigt så bra.

En stor majoritet av svenska folket oroar sig över klimatförändringarna, vet vi. Det finns ett brett engagemang för en ambitiös klimatpolitik. Det är 70 procent av svenskarna som vill att vi når våra klimatmål.

Regeringen har bland annat kraftigt ökat inblandningen av fossilt i drivmedel, gjort gigantiska skattesänkningar på fossila bränslen, ryckt bort den bonus som stimulerade elbilsförsäljningen och stoppat ett nytt och klimatsmart reseavdrag. År 2024 sjönk elbilsförsäljningen i Sverige för första gången, när den i stället skulle behöva öka. Vi är i det absurda läget att regeringen gynnar fossilindustrin i stället för att hjälpa svenska företag och hushåll som vill ställa om.

Kritiken är massiv från både näringsliv, miljöorganisationer, experter och forskare. Bland andra OECD och Klimatpolitiska rådet har sågat regeringens politik. Den energikälla som har ökat mest är alltså fossila bränslen. Den årliga användningen ökade med motsvarande 15 terawattimmar bara mellan 2022 och 2024.

Miljöpartiets mål, fru talman, är i stället billiga och hållbara transporter i hela landet, med rätt lösning på rätt plats. Därför vill vi få till stånd en nationell elbilsoffensiv med ett antal olika stöd, bland annat en rättvis elbilsbonus. Vi har satt ett tak så att de dyraste bilarna inte får någon bonus medan de billigaste bilarna får den största. Utöver detta tänker vi oss en extra bonus på 10 000 kronor för boende på landsbygd och i glesbygd. Vi vill ha ett inkomstprövat stöd för elbilsleasing på 1 500 kronor riktat till personer på landsbygden. Ett sådant stöd skulle ge den som inte kan eller vill köpa en elbil möjlighet att gå över till elbil redan i morgon. Ett sådant stöd skulle körmässigt kunna motsvara ett bensinpris på ungefär 5 kronor litern.

Vi vill se ett stöd för konvertering av fossilbilar till bland annat biogas och eldrift, vilket har varit framgångsrikt i Frankrike.

Konvertering till biogas är relativt enkelt om man utgår från en bensinbil. Det behöver också vara lika enkelt att besiktiga ett gasfordon som en bensinbil, till samma kostnad.

Vi behöver en väl utbyggd laddinfrastruktur i hela landet. Här behöver det göras mer, inte minst för tunga fordon och för boende i flerbostadshus. Det finns en åtgärdslista för en snabb och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur i hela landet som Energimyndigheten och Trafikverket har tagit fram. Dessutom vill vi gärna se ett Sverigekort för all kollektivtrafik i Sverige för, som vi har föreslagit, 499 kronor per månad.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till reservation 6.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 25 februari.)

## § 8 Digitaliserings- och postfrågor

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU8  
Digitaliserings- och postfrågor (skr. 2025/26:33)  
föredrogs.

Anf. 69 RASHID FARIVAR (SD):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på alla reservationer.

I kväll debatterar vi trafikutskottets betänkande TU8 *Digitaliserings- och postfrågor*. I betänkandet behandlas diverse frågor, bland annat digitaliseringspolitikens inriktning, digitalisering av den offentliga sektorn, digital delaktighet i samhället, robusta och säkra it-infrastrukturer, kompetensförsörjning i det digitala samhället, vikten av en fungerande postservice i hela landet och, sist men inte minst, artificiell intelligens, som har varit, är och förblir ett hett diskussionsämne.

Ur mitt perspektiv kan jag säga att vi i Sveriges riksdag är mer eller mindre överens om det mesta inom dessa områden. Detta är mycket viktigt när det gäller utbyggnad och försörjning av Sveriges digitala infrastruktur liksom motståndskraft i den.

Sedan 2011 har Sveriges övergripande mål varit att vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Sverige är i dag ett av Euro-

pas mest digitaliserade samhällen. Vardagen är mer eller mindre beroende av digitala tjänster och onlinetjänster – från vård och bank till transporter och kommunikationer.

Men trots detta gör regeringen i budgetpropositionen för 2026 bedömningen att Sverige inte kommer att nå det övergripande målet. Varför? Jo, därför att världen inte har stått stilla. Andra länder har investerat snabbare, mer samordnat och mer strategiskt i AI, dataekonomi, digital infrastruktur och teknologiskt oberoende. Samtidigt har Sverige haft en fragmenterad styrning, långsamma processer och ibland en övertro på att marknaden ensam ska lösa strukturella utmaningar.

Mot den bakgrunden är det positivt att regeringen i maj 2025 presenterade en ny digitaliseringsstrategi för 2025–2030. Strategin tar sikte på att Sverige ska vara ledande inom digital innovation, samtidigt som säkerhet, robusthet och individens fri- och rättigheter värnas.

Strategin fokuserar på fem centrala områden:

1. en stark och säker digital infrastruktur
2. en effektivare offentlig förvaltning
3. näringslivets konkurrenskraft och innovation
4. digital kompetens och inkludering
5. datadriven utveckling med integritetsskydd.

Detta är rätt prioriteringar, tycker jag, men det avgörande är genomförandet. Om strategin omsätts i konkreta reformer, tydliga uppdrag och långsiktig finansiering kan den bidra till att Sverige återtar en ledande position – inte bara när det gäller användning utan även när det gäller utveckling och kontroll över digital teknik och infrastruktur.

Fru talman! I betänkandet lyfter man fram regeringens ambition att slå samman Myndigheten för digital förvaltning, Digg, och Post- och telestyrelsen, PTS. Detta är ett intressant steg.

I dag ansvarar Digg för digital förvaltning och interoperabilitet, medan PTS ansvarar för elektronisk kommunikation och robust infrastruktur. Att samla dessa funktioner kan stärka helhetssynen på digital infrastruktur – från fiber i marken till dataflöden mellan myndigheter. Rätt genomfört kan detta minska stuprörstänkandet och skapa bättre samordning mellan teknik, regelverk och säkerhet. Men det kräver tydlig styrning och en stark säkerhetsdimension.

När vi talar om infrastruktur måste vi också tala om bredband och mobiltäckning. I betänkandet redovisas målen i Sveriges bredbandsstrategi: att i princip hela landet ska ha tillgång till snabbt bredband och att mobiltäckningen ska vara god där människor bor, verkar och reser redan 2025, alltså förra året. Detta är inte en bekvämlighetsfråga. Det är en konkurrenskraftsfråga.

Om vi vill att fler ska välja tåget och kunna arbeta under resan krävs tillförlitlig 5G-täckning längs högtrafikerade järnvägssträckor. Det är en del av hållbarhetsarbetet, produktiviteten och ett modernt arbetsliv. Digital infrastruktur och fysisk infrastruktur hänger ihop.

Fru talman! Låt oss gå över till artificiell intelligens, AI. I slutet av december 2023 gav regeringen AI-kommissionen i uppdrag att ta fram en färdplan för hur Sverige ska stärka sin position inom AI. Kommissionen

presenterade sin rapport med 75 konkreta förslag i slutet av december 2024, nästan sju månader tidigare än den aviserade tidsfristen, med hänsyn till hur brådskande de politiska frågorna kring AI är. Detta var historiskt.

Regeringen har redan tagit flera av dessa förslag vidare, bland annat genom satsningar i forsknings- och innovationspropositionen i december 2024, genom den nya digitaliseringsstrategin och genom budgetpropositionen för 2026, där 479 miljoner kronor avsätts för AI- och dataområdet. Det handlar om en AI-verkstad i offentlig sektor, en AI-fabrik vid Linköpings universitet, förstärkning av Integritetsskyddsmyndighetens AI-sandlåda, data steward-funktioner och stärkt medfinansiering av EU:s program för ett digitalt Europa. Detta är viktiga steg och är mycket välkommet.

Men från mitt perspektiv är det bästa vi kan göra att genomföra alla 75 förslag i färdplanen så snabbt som möjligt. Utvecklingen inom AI går exponentiellt. Länder som USA och Kina investerar enorma belopp. Flera europeiska länder agerar samlat och strategiskt. Sverige riskerar att hamna på efterkälken vad gäller både innovation, produktivitet och säkerhet.

Vi har inte råd med långdragna berednings- och remissprocesser i form av guldplätning av åtgärder. Det är också viktigt att vi vågar göra fel.

Fru talman! Jag vill också ta upp frågan om den digitala infrastrukturens resiliens. Digital infrastruktur är i praktiken samhällets nervsystem. Om nätverk, datacenter och kommunikationssystem slås ut stannar vården, betalningssystemen, transporterna och myndigheternas tjänster. Digital infrastruktur måste därför fullt ut erkännas som en del av Sveriges kritiska infrastruktur.

Implementeringen av NIS 2-förordningen och CER-direktivet innebär skärpta krav på cybersäkerhet och fysiskt skydd av samhällsviktig verksamhet. Det är rätt väg att gå. Men vi måste se detta som mer än regeluppfyllnad.

Det handlar om vår nationella säkerhet, och här kommer vi in på frågan om digital suveränitet.

I det nya säkerhetspolitiska läget måste Europa och Sverige ha större kontroll över sin hårda och mjuka digitala infrastruktur. Vi behöver bygga egna datacenter, egna molntjänster och egna digitala plattformar, API:er och appar. Vi behöver stegvis minska vårt beroende av amerikanska lösningar där det är strategiskt möjligt. Det handlar inte om protektionism. Det handlar om robusthet, självbestämmande och motståndskraft.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag beröra en strukturell fråga. I dag behandlas digitaliseringsfrågor i trafikutskottet medan cyber- och informationssäkerhetsfrågor behandlas i försvarsutskottet av andra ledamöter. Det är som en bil där en person hanterar gaspedalen och en annan hanterar bromsen. Detta fungerar inte i längden, särskilt inte med hänsyn till det allvarliga säkerhetspolitiska läget i omvärlden.

Digitalisering, AI, cybersäkerhet och digital infrastruktur är tätt sammanflätade. De bör hanteras samlat både i regeringen och i riksdagen. Sverige behöver sannolikt gå i riktning mot en särskild digitaliserings-, AI- och cyberminister efter valet 2026. Och i riksdagen bör alla aspekter av digital infrastruktur samlas i ett och samma utskott. Om vi menar allvar med att vara ledande i den digitala eran måste även våra institutioner spegla den verkligheten.

Anf. 70 MATTIAS OTTOSSON (S):

Fru talman! När trafikutskottet träffas och debatterar brukar det handla om båtar, flygmaskiner, bilar, betong och asfalt. Men i dag ska vi prata om internet, som vi säger i Östergötland.

Det här är kanske en av de större förändringar som sker i samhället och som påverkar och kommer att påverka oss allra mest. Digitalisering och artificiell intelligens förändrar vårt samhälle i grunden, hur vi arbetar, hur vi utbildar oss, hur vi bedriver vård och omsorg och hur staten bemöter sina medborgare.

Jag vill vara tydlig redan från början: Det socialdemokratiska partiet är ett teknikpositivt parti. Vi ser digitaliseringen och AI som kraftfulla verktyg för att stärka välfärden, öka produktiviteten och göra Sverige mer konkurrenskraftigt.

AI kan hjälpa läkare att ställa snabbare och mer träffsäkra diagnoser. Den kan avlasta lärare, socialsekreterare och handläggare när det gäller administration. Den kan bidra till klimatomställningen genom smartare energisystem, effektivare transporter och bättre resursanvändning. För oss handlar digitaliseringen inte om en avlägsen framtid. Den är redan här, och den ska användas fullt ut.

Herr talman! Men tekniken är aldrig neutral. Hur digitalisering och AI används är ett politiskt val. Socialdemokraternas ambition är att teknikutvecklingen ska stärka jämlikheten, bygga tillit och förbättra människors vardag, inte skapa nya klyftor eller ett samhälle där vissa lämnas efter.

Här ser vi att regeringens politik inte räcker till. Sverige har höga ambitioner men når inte målet om att vara bäst i världen. Statliga digitaliseringsprojekt brister i fråga om samordning, uppföljning och tydligt ansvar. För medborgaren märks detta genom krångliga e-tjänster, otydliga system och ibland rena rättssäkerhetsproblem. Socialdemokraterna menar att digitalisering kräver politiskt ledarskap, inte bara teknikoptimism utan riktning.

Herr talman! Digital delaktighet är avgörande för att digitaliseringen ska lyckas. I dag finns det fortfarande människor som inte kan ta del av digitala tjänster fullt ut – äldre personer med funktionsnedsättning och människor som har svag ekonomi. Detta är inte ett argument mot digitaliseringen. Det är ett argument för att göra den bättre.

Vi vill se digitala lösningar som är tillgängliga, begripliga och användarvänliga och kompletterade med alternativ där det behövs. Digitalisering ska förenkla människors vardag, inte göra den svårare.

I offentlig sektor finns enorma möjligheter genom datadelning, gemensamma standarder och sammanhållna system. Det är också en förutsättning för att AI ska kunna användas på ett effektivt och ansvarsfullt sätt. Därför är det viktigt för oss socialdemokrater att se en starkare gemensam digital infrastruktur, bättre förutsättningar för säker datadelning och en mycket tydligare statlig samordning.

Herr talman! När det gäller artificiell intelligens är vår hållning tydlig: Sverige ska vara offensivt men också ansvarsfullt. AI ska användas brett i välfärden och i staten men alltid med mänsklig kontroll, transparens och möjlighet till insyn. Människor måste kunna förstå och kunna ifrågasätta beslut som påverkar deras liv. Det handlar om förtroende. Utan förtroende kommer tekniken inte att användas fullt ut.

Herr talman! Avslutningsvis: Digitalisering och AI är ett par av vår tids största möjligheter, men de kräver politiska vägval. Vi socialdemokrater väljer en väg där teknik tjänar människan, där staten tar ansvar och där hela samhället är med på resan.

Jag yrkar bifall till reservation nummer 1.  
(Applåder)

Anf. 71 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Herr talman! Tack för anförandet, ledamoten Ottosson!

Som jag har förstått det är ledamoten Mattias Ottosson kritisk till regeringen och, antar jag, civilministern. Det gäller bristande ledarskap och styrning i fråga om digitaliseringen och särskilt AI-politiken. Jag skulle vilja veta vad ledamoten Mattias Ottosson tycker att regeringen inte har gjort eller har gjort fel. Jag skulle vilja ha specifika exempel. Hur önskar ledamoten Mattias Ottosson att de saker som antingen har gjorts fel eller har negligerats skulle ha utförts?

Anf. 72 MATTIAS OTTOSSON (S) replik:

Herr talman! Vi hade en AI-kommission i Sverige – ledamoten berörde det själv i sitt anförande. De arbetade snabbt och effektivt, för de sa: Det här är viktigt. Det är bråttom. Vi måste göra någonting så fort som möjligt. Vi kortar vår utredningstid för att staten och regeringen ska kunna agera så snabbt som möjligt, så att vi inte ska hamna på efterkälken. Det är precis det som vi nu har gjort.

Vad hände efter detta? Det var hösten 2024 som det här skedde. Våren 2025 kom digitaliseringsstrategin. Den innehåller en del bra saker och saknar en hel del. Men det kanske allvarligaste är att det skulle komma en AI-strategi. Det sägs att den ska komma i vår – jag vet inte. Det har snart gått två år. Det kallar inte jag snabbt. Tänk om näringslivet gick ihop och gjorde det här jobbet och sa att de måste göra detta snabbt och att de kortar tiden! Det har inte hänt någonting i regeringen sedan dess. Det går väldigt långsamt.

Man berör inte ungdomsskolan här; det saknar jag. Hur ska dagens ungdomar möta den nya tekniken? Hur ska vi se till att det inte blir klasskillnader i hur man använder tekniken? Det finns inte ett ord om det, möjligtvis finns det lite om vuxenutbildningen.

När det gäller tillgång till data har jag respekt för att det är en svår fråga, men den berörs inte heller. Så är det dessutom med de flesta av de här strategierna. Det har nu kommit några olika förslag i budgetar, men det är väldigt lite. Det mesta är ofinansierat, och vi vet inte vad som ska hända.

För att avslutningsvis citera branschen var det här väldigt flummigt och rörigt.

(Applåder)

Anf. 73 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Herr talman! Tack, ledamoten Ottosson, för ett väldigt bra svar! Jag håller inte med om all kritik som nämndes, men jag håller med om en del av ledamotens kritik. Jag tackar för detta.

Jag hade en fråga om Socialdemokraternas förslag om AI i betänkandet. Enligt Morgan Johansson med flera är de främsta utmaningarna med AI att det har potential att påverka alla aspekter av samhället, och att det

därför utan adekvat global reglering kan uppstå en snedvriden användning av AI.

Att ha en global AI-reglering är bra – om man kan få en sådan – men jag ser inte en sådan möjlighet. Till exempel vill USA absolut inte reglera AI. De har försökt med detta men vill absolut inte. Kina vill absolut inte reglera det. Socialdemokraternas förslag är bra, men jag undrar om det verkligen är genomförbart – och om det är genomförbart, vem ska då ta ansvaret? Är det FN? FN tar ju i dag inte ens sina egna grundläggande ansvar. Vilket organ ska ta detta ansvar?

Tanken är god, och jag håller med Socialdemokraterna i den här frågan. Det här är vad jag själv också önskar, men hur ska vi genomföra det? Är det genomförbart eller bara ett önskemål?

Anf. 74 MATTIAS OTTOSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tycker att ledamoten berör någonting viktigt, och jag delar också ledamotens syn på att det här är svårt. Att ha ett globalt gemensamt regelverk som hanterar den här typen av frågor skulle naturligtvis vara optimalt. Jag delar nog ledamotens uppfattning att det här är svårt och en utmaning. Jag tror att FN kan vara ett sådant organ, och jag tror att EU kan jobba med frågorna.

Jag tror dock att vi ska gå till oss själva allra först. Jag tycker att det redan i dag finns ett väldigt stort motstånd i Sverige. Vi ser bara att det finns problem och utmaningar. Att ha den inställningen tror jag är det absolut farligaste som kan inträffa, för det gör att vi står still och inte vågar utveckla de här frågorna. Det finns ett stort motstånd i Sverige, tycker jag, och jag tror att det är farligt.

Vi har alltid varit ett litet land som har konkurrerat med teknik och kunskap, och därför måste vi ligga i framkant här. Det gör vi ju inte, utan motståndet finns. Ska jag vara ärlig är kanske motståndet störst i det här huset, och det är farligt när de politiska beslutsfattarna försöker backa och inte går framåt. Det tror jag att vi ska ta tag i.

Ledamoten hör ändå till det största partiet, eller alltså det parti som gör att vi i dag kan ha en regering som har majoritet. Min vädjan till ledamoten är att Sverigedemokraterna ska ta på sig ett ansvar att driva de här frågorna. Jag har nämligen inte sett att det sker någonting över huvud taget. Det verkar verkligen stå still.

Kommissionen sa att vi borde börja jobba med detta på en gång, men än så länge har nästan ingenting hänt. Det har bara kommit lite smulor. Jag tror att Sverigedemokraternas och ledamotens kanske största uppdrag är att se till att få regeringen att agera – för om ni skulle säga nej och göra på något annat sätt skulle regeringen falla, och då skulle det inte hända någonting. Då kanske vi skulle kunna skapa andra varianter, vad vet jag, men detta är någonting jag tror skulle behöva göras.

Det var ett långt svar, men jag tror att ledamoten fick ett hyggligt bra svar på sin fråga.  
(Applåder)

Anf. 75 LEIF GRIPESTAM (M):

Herr talman! Jag ska i dag göra mitt första och troligtvis sista framträdande i riksdagens talarstol efter en lång politisk karriär inom främst kommun- och regionpolitik. Det har varit intressant att under mina fyra måna-

der i riksdagen se arbetet från andra hållet, alltså som riksdagsledamot. Jag var nämligen Moderaternas presschef för 25 år sedan och hade då som nu kontor på Neptunus, så man har ju varit med lite även tidigare.

I dag behandlar vi betänkande TU8 om digitaliseringspolitik. Detta är dock inte bara ett betänkande bland många andra. Detta handlar om Sveriges framtid, vår konkurrenskraft, vår välfärd och vår trygghet.

Vi står vid ett historiskt vägskäl. Artificiell intelligens är inte bara ännu en teknisk innovation. Det är ett tekniksprång som kommer att påverka världen på samma sätt som ångmaskinen och elektriciteten gjorde. Från att ha varit något som företag siktade mot på en femårshorisont har AI på några enstaka år klivit in i många människors vardag. Frågan är inte om AI kommer att förändra samhället. Frågan är om Sverige ska leda förändringen eller bli omsprunget.

Herr talman! Låt mig vara tydlig. Sverige har goda förutsättningar. Det är ett land där många ser fördelarna med ny teknik, och vi har en väl byggd infrastruktur med hög grad av uppkoppling. Regeringen bedömer att Sverige placerar sig mycket högt inom EU när det gäller användning av digitaliseringens möjligheter. Men – och detta är ett stort men – vi når inte målet om att vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Vi ligger efter ledande länder som Danmark, Finland och Nederländerna.

Ännu mer oroande är att vi tappar mark. För tio år sedan var Sverige trea i världen. Prognoserna visar att vi fortsätter nedåt mot plats 22 medan Finland, Estland och Nederländerna håller sig kvar i topp tio.

Detta är dock inte ödesbestämt. Regeringen genomför nu stora reformer för att Sverige ska bli ledande. Det här är inte vackra ord i en utredning som läggs i en byrålåda utan konkreta reformer som genomförs nu.

Låt mig ge konkreta exempel på vad regeringen gör. För det första handlar det om regelförenklingar och rätt förutsättningar. Ett förenklingsråd har inrättats inom Tillväxtverket för att minska företagets regelbörda och främja innovation. Man har också inrättat ett implementeringsråd som tidigt i EU-processen ska lyfta fram ett företagsperspektiv och verka för att EU-lagstiftning över angiven miniminivå inte ska genomföras i Sverige. Det är som ni vet vanligt.

Varför görs detta? Jo, därför att många AI-projekt i myndigheterna har rapporterat om hinder för utveckling och genomförande i form av kompetensbrist, resursbrist och otydligheter i tolkningar av EU-direktiv och lagar. Vi undanröjer nu dessa hinder.

För det andra handlar det om beräkningskraft och infrastruktur. I december 2024 valdes Sverige som värd för en av sju europeiska AI-fabriker. Den svenska AI-fabriken som kallas Mimer etableras nu vid Linköpings universitet. Genom AI-fabriken får företag, startup-företag och forskare tillgång till nödvändig beräkningskapacitet och förutsättningar att utveckla egna AI-lösningar. Detta är avgörande.

Mängden elektricitet som behövs till de serverhallar som krävs kan mätas i hela kärnkraftverk. Alla de främsta amerikanska techbolagen investerar i att utveckla fjärde generationens kärnkraftverk för att i framtiden kunna täcka behovet av elektricitet. Beräkningskraft måste få samma status som annan samhällskritisk infrastruktur.

För det tredje handlar det om forskning och kompetens. Vetenskapsrådet har fått i uppdrag att nationellt samordna arbetet med att främja an-

vändningen av AI inom forskning. Regeringen satsar på strategiska forskningsområden inom bland annat hälsa, life science, AI och kvantteknik. Den stöder också Nordiska ministerrådets initiativ till etablering av ett nordiskt-baltiskt AI-center med samordnande kontor i Stockholm.

För det fjärde handlar det om säkerhet och brottsbekämpning. Regeringen har föreslagit en ny lag som ger Polismyndigheten och Säkerhetspolisen möjlighet att i realtid använda AI-verktyg för ansiktsgenkänning och annan biometrisk fjärridentifiering på allmän plats för att bekämpa brott. Detta är inte ett övervakningssamhälle, utan det är ett tryggt samhälle där vi använder modern teknik för att skydda laglydiga medborgare.

Herr talman! AI handlar inte om teknik för teknikens skull. Det handlar om att förbättra människors vardag, och potentialen är enorm. Myndigheten för digital förvaltning uppskattar att Sverige skulle kunna spara 140 miljarder kronor årligen i effektiviseringar om vi implementerade dagens AI-teknik fullt ut i offentlig sektor. Vad betyder det i praktiken? Jo, det betyder att vårdpersonal kan fokusera på patienterna i stället för på administration. Det betyder att lärare får mer tid för undervisning, och det betyder att socialsekreterare kan hjälpa fler människor.

Herr talman! Digitaliseringen av samhället har en omvälvande effekt på arbetsmarknaden. Jobb kommer att försvinna och nya tillkomma, och AI kommer att påverka hur människor arbetar när vissa arbetsuppgifter kan automatiseras och nya arbetsuppgifter växer fram. Men historien visar att tekniska språng skapar fler jobb än de tar bort om politiken skapar rätt förutsättningar. Därför satsar regeringen på kompetens.

Regeringens digitaliseringsstrategi framhåller att bas-, bredd- och spetskompetensen hos medborgarna behöver stärkas för att öka den digitala inkluderingen, öka användningen av ny teknik på arbetsmarknaden och förbättra innovations- och konkurrenskraften. Vi satsar på högre utbildning och grundläggande forskning inom AI.

Regeringen har gett Digg, E-hälsomyndigheten och Socialstyrelsen i uppdrag att erbjuda kompetenshöjande insatser som stöd för att kommuner ska kunna använda AI på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt. Strukturomvandlingen kräver att ingen lämnas efter, och möjligheter till vidareutbildning och omställning är avgörande för den enskilde.

Herr talman! Tillgång till data är en grundförutsättning för användningen av AI. Data är en strategisk resurs, och 90 procent av alla data som finns i världen har producerats under de senaste två åren. Sverige ligger dock efter andra länder när det kommer till användningen av data – i OECD:s mätning OURdata Index 2019 hamnade vi i botten. Men tack vare regeringens insatser har vi nu börjat klättra. Vi måste kunna nyttja data för att förbättra kvaliteten och effektiviteten i offentligt finansierade tjänster och verksamheter. Samtidigt måste vi värna den personliga integriteten. Det ena utesluter inte det andra.

Herr talman! Låt mig avsluta där jag började, nämligen vid vägskälet. Oppositionen kan välja att stå vid sidan om och tveka. De kan välja att fokusera på riskerna, på problemen och på hindren. De kan välja att bromsa utvecklingen av rädsla för förändring. Vi moderater väljer dock en annan väg: Vi väljer att leda. Vi väljer att se möjligheterna. Vi väljer att bygga framtiden.

Med regeringens insatser tar Sverige steget från ord till handling. Vi skapar förutsättningar för företag att växa och innovera. Vi ger offentlig

sektor verktygen att bli mer effektiv. Vi satsar på forskning och kompetens. Vi värnar säkerhet och integritet. Vi bygger ett Sverige som är rikare, tryggare och mer konkurrenskraftigt – ett Sverige som är ledande i världen på digitalisering och artificiell intelligens. Det är vår vision, det är vår politik och det är vår framtid.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 76 MALIN ÖSTH (V):

Herr talman! I dag behandlar vi ett betänkande som spänner över ett stort område. Här ryms postservice, bredband, digitalisering och AI. Det handlar om stora och aktuella frågor som också är under snabb utveckling, vilket inte minst gäller på AI-området.

Att utvecklingen går snabbt måste vi förhålla oss till politiskt, och det kan man göra på olika sätt. AI-kommissionen, som flera har nämnt här tidigare, lade fram sin slutrapport i november 2024. Kommissionen hade sitt förhållningssätt: Man lade fram rapporten i förtid – åtta månader före utsatt tid – och det övergripande budskapet var närmast övertydligt. Nu är det bråttom, sa man. Sverige riskerar att halka efter i AI-utvecklingen, och det viktiga nu är att agera snabbt.

Det står naturligtvis AI-kommissionen fritt att lägga fram sin rapport på det sätt den finner bäst, men det intressanta är ju vad som händer där efter, när rapporten ska omhändertas politiskt. Om man reagerar reflexmässigt på budskapet att det är bråttom riskerar det att leda till att beslut stressas fram och att åtgärder tvingas igenom snabbt, utan förankring och utan nödvändigt förarbete, och jag tycker att allt tyder på att regeringen har gjort precis det.

I december förra året krävde regeringen via regleringsbrev för 2026 att 100 myndigheter ska utöka sin AI-användning. De myndigheter som inte gör det riskerar anmärkning. När uppdraget presenterades sa ansvarig minister: Det kommer att bli fel här och där.

Det betyder att regeringen accepterar att det kommer att bli fel hos myndigheter som hanterar mycket känsliga data. Det kan alltså bli fel här och där hos polisen, Migrationsverket, Brottsoffermyndigheten, Försäkringskassan och 96 andra myndigheter, och då är det riktiga människor som påverkas och drabbas. Det är människor som är beroende av och har rätt till en säker och korrekt myndighetsutövning.

Jag skulle säga att det här inte bara har stressats fram utan också gjorts i fel ordning. I stället för att börja med att kräva någon form av breddinförande borde regeringen ha börjat med att säkerställa att det finns kompetens och resurser för ett säkert genomförande och att offentliga aktörer får det stöd och de förutsättningar som krävs för att kunna hantera de många risker som finns med AI-användning.

Hur det kan bli när det blir fel har vi sett flera exempel på den senaste tiden. Arbetsförmedlingen är ett exempel; där fick man akut stoppa ett kinesiskt AI-system som installerats på myndighetens servrar. Ett annat exempel är Försäkringskassan, som avslöjats med att flagga personer i sina system utifrån algoritmer som bygger på en uppdelning av människor utifrån kön, ursprung, inkomst och utbildningsnivå. För en kvinna med invandrabakgrund och låg inkomst var sannolikheten för att flaggas i systemet mycket hög. Det här är profilering, vilket strider mot likabehandlingsprincipen. Det är oerhört allvarligt.

Det rimliga i det här läget borde vara att noggrant utreda det som har hänt och sedan vidta åtgärder för att säkerställa att det inte händer igen. I stället väljer regeringen en hantering som gör att felet riskerar att bli fler, och man är dessutom öppen med att det kommer att bli fel.

Jag vill verkligen understryka att AI har stor potential och redan i dag bidrar på flera sätt inom flera områden. Det är en ny teknik som innebär stora möjligheter, men den innebär också stora risker. En säker AI-användning kräver att de här två perspektiven – möjlighet och risk – balanseras, och det har regeringen inte lyckats med i sitt uppdrag till dessa 100 myndigheter.

Herr talman! Nu skulle jag vilja prata lite om postservice. Det är inte vilken vara eller tjänst som helst utan en samhällsviktig verksamhet som måste fungera och hålla en god och likvärdig kvalitet över hela landet. Det är en princip som är väl värd att slå vakt om och stå upp för.

De senaste åren har vi dock sett stora förändringar av postservice i Sverige. År 2022 infördes varannandagsutdelning i Sverige, år 2024 togs nästan 3 000 av de gula postlådorna bort och förra året höjde man portot till 22 kronor. Det är en fördubbling av portokostnaden på fyra år. Fler förändringar kan vänta: Regeringen föreslår i en promemoria som skickades ut på remiss förra året att varannandagsutdelningen ska ersättas med utdelning var tredje dag. Det är ett förslag som har mött omfattande kritik från ett stort antal remissinstanser.

Från Vänsterpartiets sida säger vi tydligt nej till en urholkad, försämrad postservice. Den samhällsomfattande posttjänsten behöver tvärtom stärkas genom ett förtydligt samhällsuppdrag. På samma sätt behöver vi stärka likvärdigheten över landet. Från Vänsterpartiets sida vill vi se en fördjupad analys av landsbygdens och glesbygdens förutsättningar och behov tillsammans med tydliga förslag på hur lantbrevbäringen, som har utarmats under ett större antal år, kan stärkas och utvecklas.

Varannandagsutdelning infördes med ekonomiska argument – för att spara pengar. Enligt samma logik beskrevs postutdelning varje dag som något som inte längre var samhällsekonomiskt hållbart. Men vad är hållbart på samhällsnivå, och vilka principer är det som ska vara styrande?

Vänsterpartiet menar att posttjänsten inte ska inordnas under en marknadslogik där det är vinstintresse och avkastningskrav som avgör vad som ses som samhällsekonomiskt hållbart. Vi måste säkerställa en samhällsomfattande posttjänst som uppfyller lagens krav så som lagen är formulerad, det vill säga en posttjänst som når alla och som håller en god och likvärdig kvalitet över hela landet.

Jag vill yrka bifall till reservation 14.

Anf. 77 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten Östh för anförandet.

Om jag förstod Malin Östh rätt framförde hon i sitt anförande att hon, eller hennes parti, vill se snabbare arbete från regeringen gällande AI-kommissionens färdplan. Jag ser nu på ledamoten att jag förstod henne fel.

Jag går vidare till uppdraget till 100 myndigheter. Jag förstår att ledamoten är kritisk till detta uppdrag från regeringen, men jag hoppas att hon förstår att Sverige redan ligger efter när det gäller AI-utveckling och AI-användning. Enligt Global AI Index ligger Sverige på plats 25. Förenade

Arabemiraten är på plats 20. USA ligger på första plats, och sedan kommer Kina, Frankrike, Tyskland och England.

Förändringen inom AI-världen går väldigt snabbt; ibland kommer nya funktioner och verktyg varje vecka eller varje månad. Hur ska vi lära oss att göra detta om vi inte vågar göra fel?

Jag kommer från teknikvärlden. Inom teknikvärlden kan man inte lära sig utan att göra fel. Vad gör vi om vi inte ens vågar göra fel?

Anf. 78 MALIN ÖSTH (V) replik:

Herr talman! Jag tackar ledamoten för frågorna.

Jag vidhåller det som jag försökte uttrycka i mitt anförande. Jag tycker att det uppdrag som regeringen gav till 100 myndigheter var förhastat och framstressat. Det skedde heller inte i den ordning som jag menar att det borde ha skett i.

Myndighetsutövning är just myndighetsutövning. Det är ingen försöksverksamhet. Som jag sa i mitt anförande: Om det begås fel i de här verksamheterna är det vanliga människor som drabbas. Tycker inte ledamoten att människor har rätt till en säker och korrekt myndighetsutövning? Det skulle jag jättegärna få svar på, för jag tycker att detta är en viktig princip som vi alla borde stå bakom.

Jag tycker också att eskaleringen här är anmärkningsvärd. I slutet av förra året gav man i regleringsbrevet uppdrag till dessa 100 myndigheter. Tidigare under samma år frågade man 25 myndigheter hur deras AI-användning såg ut. Vissa av de 25 myndigheterna sa att de har en del AI-användning i sina verksamheter. Samtliga myndigheter var dock väldigt tydliga med att de bara är i början av processen. De efterfrågade också en tydlig styrning samt att det säkerställs att kompetens och rätt förutsättningar finns på plats. Uppenbarligen har regeringen valt att inte lyssna på vad dessa 25 myndigheter sa. Man har dessutom eskalerat det enormt genom att gå vidare och ge ett uppdrag till 100 myndigheter. Jag tycker att det är anmärkningsvärt att man har gjort på det här sättet.

Anf. 79 RASHID FARIVAR (SD) replik:

Herr talman! Jag tackar Malin Östh för frågorna och svaren.

Ledamoten frågade om jag tycker att individer förtjänar en rättvis behandling från systemet. Jag tycker absolut att rättsordningen måste upprätthållas i våra myndigheter och organisationer; det är väldigt viktigt. Detta handlar dock om teknikutveckling och användning av teknik som utvecklas snabbt. Vi är inte i framkant, utan vi har redan halkat efter. Om vi inte ökar hastigheten och försöker komma i kapp kommer vi att hamna ännu längre efter när det gäller utveckling och användning av ny teknik.

Det ledamoten beskrev här var det som jag adresserade i mitt anförande, nämligen guldplätning. Om vi ska guldplätera alla uppdrag, alla förordningar och all lagstiftning, särskilt sådant som är teknikrelaterat och rör teknik i snabb utveckling och i världsklass, kommer vi inte att kunna göra någonting.

Jag är snarare kritisk till att regeringen inte gav detta uppdrag till 100 myndigheter redan när AI-kommissionen hade släppt sin rapport förra året. Med den syn som ledamoten Östh har kommer vi aldrig att kunna genomföra något av AI-kommissionens 75 förslag.

Jag förstår kritiken, men om vi vill dra nytta av AI måste vi våga göra fel. Vi ska inte göra fel avsiktligt, men vi måste göra vissa saker även om vi inte vet exakt vad resultatet blir.

Anf. 80 MALIN ÖSTH (V) replik:

Herr talman! Det jag hör ledamoten säga är att alla medborgare i Sverige har rätt till en säker och korrekt myndighetsutövning men att regeringen inte är beredd att säkerställa att det faktiskt blir på det sättet. Jag tycker att det är anmärkningsvärt.

Jag ska inte stå här och recensera AI-kommissionens slutrapport, men det kanske blir så indirekt. AI-kommissionen säger nämligen också en massa andra saker. Man beskriver långsamma beslutsprocesser som ett hinder. Man beskriver den svenska förvaltningsmodellen med decentralisering som ett hinder. Man beskriver även reglering som ett hinder och trycker på att Sverige på EU-nivå ska hålla tillbaka ytterligare reglering.

Jag tycker att det här är problematiskt. Om vi ska säkerställa en fungerande AI-användning måste vi också säkerställa att det är en säker AI-användning. Här finns ingen motsättning. Vi måste kunna hantera båda dessa perspektiv politiskt – annars är det inte så mycket med politiken. Om vi ska bygga legitimitet för ny teknik krävs det att vi säkerställer att allt det här finns på plats.

Jag tycker att det är anmärkningsvärt att man problematiserar den svenska förvaltningsmodellen. Vi i Vänsterpartiet ser inte den svenska förvaltningsmodellen med decentralisering som ett hinder utan som en styrka.

Anf. 81 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Herr talman! När jag lyssnade på föregående talare var det inte utan att jag reflekterade lite över ett gammalt ordstäv, även om det inte är hela sanningen: USA utvecklar, Kina säljer och Europa reglerar. Någonstans tror jag faktiskt att det finns en sanning i det. Detta är nog också en av orsakerna till att den europeiska ekonomin har halkat efter de senaste 10–15 åren. Vi ligger långt fram i många delar, exempelvis den gröna omställningen. Vi är duktiga på mycket, men för den som tittar på den ekonomiska utvecklingen och vår iver att reglera är det helt uppenbart att vi halkar efter. Detta var en reflektion över det tidigare replikskiftet.

Jag vill säga något om kommunikation och att vara människa. Vad är det som gör att vi är de vi är? Troligtvis är det just kommunikation. Det är kanske en av de stora skillnaderna mellan oss och andra varelser här på jorden.

Kommunikation har vi ägnat oss åt länge. Det finns jättespännande grottmålningar. Det finns bilder och texter som är inhackade i lera och sten. Redan på 400- och 500-talet byggde perserna upp ett fungerande postsystem. Även romarriket hade ett postsystem. Inkafolket hade ett knutsystem – man knöt knutar och kunde på så sätt förmedla text till varandra. Jag kan också nämna ponnyexpressen och det svenska postverket från 1636 fram till 1994, då det övergick till att bli ett bolag.

Det är nog så att vi människor har ett behov av att kommunicera, och när vi bygger civilisation och går från den lilla, nära byn till ett större samhälle blir kommunikation ännu viktigare.

Kommunikation är intressant ur ett rent historiskt perspektiv eftersom den skiftar. I dag knackar ingen in lerkilskrift, utan vi knackar på datorer.

Men funktionen är densamma: Vi förmedlar någon form av erfarenhet till varandra.

Det har dock skett en stor förändring, och den får konsekvenser. Jag har i kammaren vid ett flertal tillfällen debatterat post och hur ofta den ska delas ut. Det spelar nog ingen roll vilken regering vi har, för om medborgarna inte längre skickar brev utan skickar information digitalt kommer det att vara rätt dyrt att upprätthålla postutdelningen. Å andra sidan, om vi hamnar i ofärd kommer traditionella brev kanske att vara viktiga. I Ukraina verkar man dock klara av att upprätthålla det digitala systemet, så oron för att det digitala ska kollapsa är kanske överdriven. Det här är nog en fråga vi får bära med oss.

Nu släpper jag posten och går in på framtidsdiskussionen. Digitaliseringen är jobbig. Jag blir lika grinig varje gång min 19-åriga dotter berättar för mig hur tv:n funkar.

Utvecklingen går väldigt fort. Men det finns fördelar. Vi var några från arbetsmarknadsutskottet som gjorde ett studiebesök i Japan för att se hur man jobbar med en alltmer åldrande befolkning. Digitaliseringen är här en av lösningarna, också för ensamhet. Ensamhet kommer aldrig att försvinna med hjälp av en dator, men man kan i alla fall koppla upp sig, skriva till en granne och stämma träff vid ett lämpligt tillfälle med mera.

Detta pågår redan. Jag har en kompis som tycker att det är himla kul med Wordfeud. Han spelar med människor från hela världen, och det blir en egen by – en gemenskap.

Det spännande med detta är att det bara sker, och det sker snabbare än vad vi i politiken hinner med.

Jag hörde ett program i P1, och om jag uppfattade rätt går 20 procent av Irlands elkonsument till kylning av datorhallar. När vi går över till nästa generation datorhallar, som ska ha ännu större kapacitet, kommer det alltså att gå åt ännu mer energi. Frågan är vad som är viktigast: elledningen eller datorkapaciteten som styr elledningen?

Vi rör oss i en spännande värld eftersom digitaliseringen redan är här.

Trafikutskottet var förra mandatperioden i San Francisco och tittade på självkörande fordon. Växer denna teknik blir vi helt beroende av AI. Antingen var det Tesla eller Google Maps som sa att självkörande bilar i framtiden inte kommer att kunna krocka med varandra. Google Maps kommer att ha koll på alla fordon inom 100–200 meter, så även om man försöker att krocka kommer AI att hindra kollisionen.

Vad förväntas då av politiken? Vi kommer nog lite till mans att få acceptera att lagstiftningen kommer i efterhand eftersom utvecklingen går så snabbt.

Säg att du sätter dig i din egen självkörande bil efter att ha varit på krogn och druckit några öl. Är du då rattonykter när du åker hem? Om du i stället sätter dig i en självkörande taxi, är du rattonykter då? Om du kan ta tag i en ratt och ta kontroll över fordonet kommer nog de flesta att tycka att du är rattonykter, men om fordonet inte har en ratt är du troligtvis inte rattonykter.

Vi befinner oss i en spännande värld där digitaliseringen övergår vår förmåga. Vi måste nog ha respekt för att vi som politiker inte alltid kommer att ligga helt rätt i tiden. En lärare i dag utbildar elever till yrken som ännu inte finns. När jag var ung var en skola i Gullspång stolt över att ha

den första datorhallen i Skaraborg. Man hade VIC64, och språket var Basic. Två år senare var den datorn stendöd, för då kom Amiga 500.

Vi kommer att behöva ha stor respekt för varandra i det som händer och försöka följa efter med lagstiftning. Tyvärr måste jag hålla med Sverigedemokraterna om att det först kommer att bli en del fel och att vi sedan får stifta lag. Betyder det att jag tycker att det är bra? Nej, här håller jag med Vänsterpartiet. Ordningen ska vara att land skola med lag byggas. Men teknikutvecklingen går ju så fort. Se bara på Västra Götaland. Om jag minns rätt var alla partier eniga om att ta fram ett digitalt system, men sedan körde det fast.

Vad försöker jag komma fram till? Jo, först och främst yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på alla motioner.

AI-kommissionen pekar på en del behov. Regeringen gör en hel del, och jag är övertygad om att det kommer fler förslag innan mandatperiodens slut. Men oavsett detta rör vi oss alla inom ett område där vi inte är helt säkra.

Herr talman! I Sverige är vi duktiga på att prata om säkerhet och tjänster, men en brist som Kristdemokraterna har lyft fram i en intern utredning är hur svartfiber ska garanteras. Staten äger svartfiber på flera olika ställen. Svenska kraftnät äger svartfiber liksom Trafikverket, Telia, Teracom och säkert någon mer. Men ingen har ansvar för att hålla ihop systemet. När vi nu går in i ett paradigmskifte och lämnar stentavlorna bakom oss till förmån för digitala tavlor är det superviktigt att all teknik bakom fungerar. Detta vill jag skicka med.

Som ni hör är jag lite ödmjuk i denna fråga. Jag tror att vi alla här rör oss mot ett mål som vi inte kommer att kunna nå. Det är frustrerande för oss politiker, för vi vill gärna reglera i förväg och vara trygga.

Land skola med lag byggas är den grundläggande principen, men när det gäller it kommer vi nog att göra fel ibland. Här måste vi vara ödmjuka. (Applåder)

I detta anförande instämde Rashid Farivar (SD).

Anf. 82 ANDERS KARLSSON (C):

Herr talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande TU8 *Digitaliserings- och postfrågor*. Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 11 under punkt 6 om tillgång till elektronisk kommunikation.

Herr talman! Digitaliseringen har bara börjat. Vi måste bygga robust från början, och då måste vi också bygga upp ett nät. Vi har hört diskussioner om svartfiber, och här måste vi tänka på robustheten. Även om andra utskott jobbar med det här måste vi också vara med, för allt hänger ihop.

Robusthet handlar i grunden om att bygga stabila nät och att bygga färdigt. Jag tycker att både den nuvarande och den tidigare regeringen gjort detta på ett bra sätt. Man har skjutit till pengar på ett sätt som gör att man har orkat bygga ut. Vi är dock inte färdiga. Vi måste bygga färdigt för att kunna få ut förtjänster, men det kommer jag till sedan.

Robustheten har blivit bättre. I dag bygger vi nät som gör att vi klarar ett brott som vi inte kunde klara i början. Det vi har kvar att göra är att knyta ihop detta med både master för mobilkommunikation och befintligt nätsystem. Där måste vi också ha el vid eventuella strömavbrott. Vi har

sett i Ukraina hur viktigt det är att ha system som man kan få att fungera om de går ned.

Ett extra fokus är marknader som inte fungerar. På många ställen kan marknaden lösa det själv, men i glesbygd och ytterområden fungerar det inte. Där måste staten vara med och se till att utbyggnaden blir färdig. När vi väl är färdiga med den kan vi fortsätta utvecklingen. Då kan vi börja lägga ned 2G och 3G som en följd av det, och vi kan fortsätta med både 5G och 6G och ta stora kliv framåt.

Det här är en nödvändighet för att vi ska ta steget och vilja anamma ny teknik. Det ska vi inte ta för självklart, herr talman. Det problem som vi har i Sverige i dag är att vi har väldigt få som är uppkopplade med tjänst i våra nät. Vi ligger i dag på drygt 50 procent, rätt räknat. Det är alldeles för lågt och för kostsamt. En av orsakerna är att vi inte har byggt färdigt. Man vill inte ha parallella system, och då går man inte in på den nya tekniken. Då kan vi inte växla ut förtjänsterna av digitaliseringen på rätt sätt, speciellt inte inom vårdsektorn, utbildningssektorn och den delen.

När det gäller lösningarna med AI pratar vi om att staten ska ta ett stort ansvar och ha en kontrollverksamhet där. Jag är själv rätt övertygad om att vi ser många privata aktörer här. Vi ser mycket kapital och att man är intresserad av att ge sig in i den här branschen på ett väldigt positivt sätt.

Jag tycker inte att vi ska ha alltför mycket Sverigeperspektiv, herr talman. De företag som vi pratar om i dag och som ska in i den här branschen har inte bara Sverige som marknad utan i princip hela världen, inte minst vårt närområde. Det finns många intressanta aktörer här, och det går fort.

Som kund behöver vi egentligen inte bry oss så mycket om vad som är AI och inte, utan huvudsaken är att det fungerar. En uppgradering kan göra att en produkt som köpts för bara några år sedan och som fungerade ganska dåligt då fungerar i dag. Där ligger det ofta en AI-lösning bakom som gör jobbet. Svårare är det egentligen inte, men någon ska göra jobbet bakom. Där är det marknaden som styr.

AI har framtiden för sig, och vi kommer att få se många superintressanta lösningar, inte minst på energisidan. I dag går det åt mycket energi för AI, men vänta två år! Då har vi andra lösningar där betydligt mindre energi kommer att krävas för samma åtgärd. Vi kommer att få se lösningar där också.

Däremot får vi inte glömma gammal teknik, herr talman. Där kan vi prata lite om postfrågor. När saker och ting inte fungerar är brev en typ av backup för de digitala systemen. Det kommer man inte riktigt ifrån, även om det egentligen knappt känns så.

Jag tror att vi alla har accepterat varannandagsutdelning som en utveckling till följd av den minskade efterfrågan på brevutdelning. Men det finns en lägstanivå, och den tror jag att vi med ägardirektiv och ägarstyrning måste se till att vi håller. Det är ungefär den nivå vi har i dag, vill jag påstå. Det får nog kosta de pengar som det gör i dag för att upprätthålla den backupen i hela landet. Det är Centerpartiets syn på post.

Det finns också privata aktörer som är inblandade i postfrågorna. Här är det viktigt att upprätthålla konkurrensen så att det blir likvärdigt. I den postala infrastrukturen kan exempelvis postnummer delas av alla aktörer, så att det inte blir dubbelarbete och så att konkurrensen fungerar bättre.

Avslutningsvis har vi något som egentligen är en detalj, nämligen digitala id-handlingar, som i dag nästan är synonymt med bank-id. Det är en

viktig fråga. Nästan alla system kräver i dag någon typ av inloggning med bank-id eller liknande. Där har ett antal storbanker tagit på sig en roll, nästan lite ofrivilligt, vill jag påstå, därför att det inte har funnits någon annan lösning. Det är möjligt att vi ska ha den lösningen även i framtiden, men även där måste vi titta på robustheten.

Det problem vi har med dagens handlingar är att de inte riktigt är trovärdiga. Det går inte att använda dem till allting. Du kan inte använda dem som en id-handling på det sätt som du gör med exempelvis ett körkort. Vi måste ha en högre tillförlitlighet. Här har staten en möjlighet att samköra med de större aktörerna eller ta över det på egen hand så att vi får ett mer robust digitalt id-system. Det behövs verkligen. Fördelen skulle kunna vara att alla får tillgång till det. Så är det inte riktigt med bank-id, som alla tyvärr inte har tillgång till. Vi måste få till någon typ av robust lösning här.

Herr talman! Med detta avslutar jag.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Ulrika Heie (C).

Anf. 83 HELENA GELLERMAN (L):

Herr talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande *Digitaliserings- och postfrågor*.

Liberalerna är teknikoptimister. Utvecklingen av AI kommer att få en lika stor påverkan på vårt samhälle i Sverige, i EU och globalt som den pågående klimatutvecklingen. Vi måste därför öka takten i vår användning av AI så att vi i Sverige, baserat på våra värderingar om individens frihet och vår unika position som världens mest innovativa land, kan vara med och styra hur AI – ett AI baserat på etiska riktlinjer – kommer att tillämpas här hemma och i vår omvärld.

Här är det speciellt viktigt att värna och utveckla de strukturer vi har i Sverige som underlättar och driver på det innovativa systemet, till exempel Vinnova och universitetens arbete med nyttiggörande av forskningsresultat och samarbete med näringslivet.

Sverige har goda förutsättningar att vara bland de ledande inom att använda AI, kanske inte genom att utveckla själva algoritmerna men genom att applicera AI i samhället. Det är där Sveriges styrka ligger.

Samtidigt ska vi motverka de negativa sidoeffekterna. Vi är duktiga på att samarbeta och hitta lösningar där många aktörer gör sin del i utvecklingen. Låt oss utnyttja den förmågan!

Vi har dock under lång tid haft självbilden att vi är duktiga på digitalisering. Det är vi på en rad områden, men självbilden har tyvärr lett till att vi inte har sett helheten och att Sverige inte längre räknas till de främsta. Det kan vi dock ändra på med gemensamma krafter.

Socialdemokraternas företrädare i debatten säger att regeringen inte gör något. Inget kunde vara mer fel.

Regeringen tillsatte en AI-kommission, som i början av 2025 redovisade sitt uppdrag och lade fram 75 olika förslag på en rad olika områden.

Regeringen har redan infört en rad åtgärder. Som exempel kan jag nämna att Sverige efter en snabb ansökan från regeringen har valts ut som värd för en av EU:s sju AI-fabriker. Den håller nu på att inrättas i Linköping.

Regeringen ser över registerlagarnas påverkan på datadelning för att underlätta tillgången på data, som är en förutsättning för AI-utveckling, och ger ökade resurser till beräkningskraft för AI-användning.

Dessutom har ett stort antal myndigheter i sina regleringsbrev fått i uppdrag att redovisa hur de utvecklar sin användning av AI för att man ska kunna följa utvecklingen av AI i Sverige.

Skatteverket och Försäkringskassan, som är föregångare i det offentliga Sverige med att använda AI, har i budgeten för 2026 fått 100 miljoner under tre år för att bygga upp möjligheten att testa nya AI-lösningar för offentlig verksamhet.

Den här regeringen skapar förutsättningar för innovation och förenklingar baserade på AI. Politiken kan ge förutsättningar vid snabba tekniskiften, men det är genom företagens innovationer och utveckling inom alla samhällssektorer som vi får ut den stora potentialen av AI.

Den riktigt stora utmaningen är att människor ska kunna förstå och utnyttja potentialen av AI i sitt arbete. Därför har Liberalerna motionerat om en ny hemchattreform i likhet med den hem-pc-reform som lyfte den digitala förmågan på 90-talet. Genom att få tillgång till bra verktyg hemma kan vuxna och barn sitta i hemmiljö och testa och undersöka vad AI kan tillföra. Med en sådan grundkompetens kan man lättare förstå och utveckla sina arbetsuppgifter med hjälp av AI.

Samtidigt kan AI, som alla tekniker, användas för negativa syften: kontrollera befolkningen, sprida desinformation, låta kända personer göra uttalanden som går stick i stäv med deras värderingar – ja, listan kan göras lång. Risken för spridning av desinformation på ett trovärdigt sätt är kanske den största faran för vårt demokratiska system. Vem kan man lita på?

Tiktok har lagrat data om svenskar på kinesiska servrar trots att man idogt förnekat detta.

En studie visar att vi skandinaver är bland världens mest bevakade på nätet, då tredjepartsinsamlingar genomförs digitalt trots att vi klickar i att vi inte vill bli registrerade.

Den svenska användningen av amerikanska molntjänster baseras på en presidentorder, signerad av Biden, att NSA i USA inte ska få tillgång till lagrade personliga data. Trump skulle med en ny presidentorder kunna ta bort den och göra all lagring i dessa molntjänster olaglig.

Den digitala hopkopplingen utgör en möjlighet, men den utgör också en fara. Jag tar upp detta då det är viktigt att kunna ha två tankar i huvudet samtidigt. Vi ska bejaka AI:s och digitaliseringens enorma potential samtidigt som vi måste motverka de negativa effekterna. Nu i vår kommer därför regeringens AI-strategi för att optimera AI:s fördelar och samtidigt parera de negativa riskerna.

AI-utvecklingen sätter också fingret på att den grundläggande digitaliseringen av vår offentliga sektor måste öka markant. Dagens datasystem måste samverka, och vi måste utveckla effektiva sätt att dela data. AI-utvecklingen bygger på att vi kan utnyttja olika sätt att dela data effektivt och samtidigt trygga den personliga integriteten.

I grundstrukturen är också utbyggnaden av vårt 5G-nät och bredbandsnät fundamental. För att öka människors och företags tillgång till bredband behöver vi öppna för olika tekniska lösningar för att få till bredband också i glesbygd och på landsbygd. Regeringen satsar miljardbelopp på den fortsatta utbyggnaden av bredband i hela landet.

Samtidigt är det nödvändigt att lägga en försvarsaspekt på vad vi gör och analysera sårbarheten nu när vi samlar mycket data med lätt data-åtkomst, när 5G-nätet gör att samhället kopplas ihop och när alternativen till det digitala är nedmonterade.

Liberalerna välkomnar det ökade intresset för vårt lands beredskap i dessa frågor. Totalförsvarets krav på en plan B, ett system som fungerar om elen är bortkopplad, är jätte viktigt. Det kan i viss mån också kopplas till att alla människor måste kunna utföra nödvändiga tjänster utan att vara uppkopplade. Vi ska ha en inkluderande digitalisering, inte en som ställer människor i utanförskap.

Herr talman! Posten i Sverige är viktig, inte minst ur ett beredskaps-perspektiv. Digitaliseringen har drastiskt minskat antalet skickade brev, vilket kan vara en naturlig utveckling. Det är dock viktigt att postgången fungerar i hela landet. Post, paket och bredband är viktiga delar av samhällets infrastruktur för att hela Sverige ska fungera och för att människor ska känna sig inkluderade.

Jag vill också ta upp detta med elektronisk id-handling, som har varit uppe i debatten. Nu finns det ju beslut på EU-nivå om att vi ska ta fram en elektronisk id-handling. Regeringen håller på och utvecklar hur den ska se ut här i Sverige. Men det finns alltså redan beslut om att man ska kunna ha en elektronisk id-handling som man kan ta med sig överallt i hela EU, vilket är väldigt positivt. Den ska också ha hög säkerhet. Vi pratade tidigare om bank-id, men bank-id har inte den högsta säkerheten. Den elektroniska id-handlingen ska ha en sådan säkerhet, och man diskuterar vem det är som ska utfärda den.

Slutligen, herr talman: Vi liberaler är som sagt teknikoptimister. Vi tror verkligen på Sveriges förmåga att ta ett ledarskap i Europa inom AI, på vår förmåga till datadriven innovation och på digitaliseringens potential för gamla och nya företag och för att minska kostnaderna inom en fortsatt bra välfärd med goda personliga kontakter. Vi tror också att Sverige kan visa vägen för en utveckling där riskerna minimeras.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag till beslut och avslag på alla motioner.

Anf. 84 JAN RIISE (MP):

Herr talman! Det är, som andra varit inne på, inget litet område som det här betänkandet täcker in. Jag har vid många tillfällen när jag har läst det blivit förvånad eller glatt överraskad över områden som jag kanske inte tänkt på.

I grund och botten är detta relativt okontroversiella frågor om den infrastruktur som får vårt samhälle att fungera. Men det finns några med lite mer abstrakta lager som speglar hur vi ser på detta samhälle, hur vi vill att det ska fungera och vem som ska ha vilka förutsättningar, antingen för att jämna ut skillnader eller för att förstärka dem. Där går i vissa fall våra åsikter isär.

Låt mig ändå börja med beredskapen. Samhället är i allt större utsträckning beroende av fungerande internet och telefoni. En robust digital infrastruktur är avgörande för vårt samhälles motståndskraft och gör det också svårare att angripa samhällets stabilitet.

Jag och Miljöpartiet menar därför att beredskapsavgifterna, det vill säga de avgifter på runt en tia i månaden som tas ut på elräkningen, bör anpassas så att mer resurser kan avsättas för att göra även internet mera robust genom offentlig-privat samverkan mellan bredbandsleverantörerna och PTS.

Jag vill understryka betydelsen av att den digitala infrastrukturen fungerar i hela landet och att uppkopplingen är robust och säker. Fiber och snabbt mobilnät bör byggas ut i hela Sverige, och staten behöver ta ett ökat ansvar för finansieringen av utbyggnaden i glesbygd.

Sverige har varit världsledande när det gäller tillgång till internet-uppkoppling, men jag kan tyvärr konstatera att ett område som är eftersatt är uppkopplingen på tågen. Att resa med tåg borde självklart ha den stora fördelen att det ska gå att kombinera med arbete, ofta digitalt, underhållning eller annan typ av avkoppling. Jag försökte skriva det här anförandet på tåget från Göteborg i måndags, därav min något tveksamma inställning till det hela.

För att kunna utnyttja de positiva faktorer som kommer med tågåkande krävs god internetuppkoppling och förutsättningar för telefonsamtal. Vi menar därför att snabb internetuppkoppling på samtliga tågsträckor i Sverige måste säkerställas.

Herr talman! AI har vi pratat mycket om. AI utgör både hot och möjligheter när det gäller vår beredskap. Å ena sidan kan AI-verktyg tillämpas för att öka vår förmåga att möta olika hot, å andra sidan finns det stora risker kopplat till att olika hotaktörer tillämpar AI i fientligt syfte. Som AI-kommissionen beskriver det i sin slutrapport: ”AI gör det möjligt att snabbt, enkelt och med liten arbetsinsats skapa stora mängder text, ljud och rörlig bild som ett led i desinformations- och påverkanskampanjer. AI kan också användas för att effektivt sprida material och budskap i exempelvis sociala medier.”

AI kan alltså vara ett effektivt verktyg för den som vill påverka samhället, exempelvis genom att polarisera, splittra eller skapa misstro. Det här kan ytterst påverka försvarsviljan och vår demokrati. Utöver denna typ av beteendepåverkan kan AI såklart också användas i en mängd andra syften för att påverka tekniska system och även i militära syften. Det är därför viktigt att regeringen nu arbetar vidare med att implementera AI-kommissionens förslag och ytterligare åtgärder inom AI-området med fokus på att värna säkerhet och personlig integritet samt med beaktande av risker för samhället.

Herr talman! Vi måste inte böja oss för AI-bolagen och AI-förespråkare av skilda slag. Det som de stora amerikanska bolagen säger om allt vi måste göra för att inte bli fullständigt akterseglade är inte nödvändigtvis sant. Det finns några riktigt stora aktörer: Open AI, Anthropic, Google, Meta och en rad andra. Om de säger att vi kan skapa oss en AI-kompis eller att vi behöver förstå att de måste tugga i sig varenda liten informationsbit om oss behöver vi ju inte göra som de säger. Det är dock inte alltid så lätt.

Man ska också komma ihåg att AI innebär en rovdrift på vår personliga information, sådant som vi i all välmening har lämnat ifrån oss eller publicerat på sociala medier, till exempel var vi är, att vi godtar alla kakor, vilka annonser vi tittar på och vad vi söker efter på nätet. Det finns till och med uppgifter som hämtas in om hur vi rör oss i stora affärer, vilka hyllor

vi stannar vid och vad vi kanske köper. Bli därför inte förvånade om det dyker upp annonser för det som ni just har tittat på! Det här sammanställs alltså ofta till annonser men framför allt till kunskaper om allt vi gör, allt vi äger och allt vi säger publikt.

Jag är inte odelat positiv till den här utvecklingen, som ni förstår. Tvärtom – jag tycker att det är en reell utmaning som vi måste diskutera med den övergripande rubriken ”Är det verkligen detta vi vill ha?”.

Herr talman! Jag menar alltså att det behöver ställas högre krav generellt på transparens när det gäller AI. Jag menar att transparens och öppenhet när det gäller exempelvis algoritmer som används är nödvändigt för bedömning och eventuellt ansvarsutkrävande. Vi har ju fallet med fördelningen av skolplatser i Göteborg som havererade och där det visade sig omöjligt att få ta del av hur det hade gått till. Regeringen bör därför verka för och stödja utvecklingen av sådana lösningar på nationell och kanske framför allt på europeisk nivå.

Det behöver tas fram nationella riktlinjer för hur AI ska tillämpas och utvecklas på ett etiskt och transparent sätt. Vi menar också att AI-kommissionens förslag bör genomföras, och det måste säkerställas att AI används och utvecklas med respekt för grundläggande fri- och rättigheter, särskilt när ny lagstiftning, strategier och riktlinjer tas fram. Det är därför viktigt med ett samordnat arbete med data- och AI-användning inom svensk förvaltning.

Jag vill också framhålla att regeringen bör se till att Sverige i EU ska verka för en säker användning av AI som inte kränker integritet och rättigheter och som inte används för att utveckla vapensystem. Jag vill också lyfta fram att Sverige i EU och inom ramen för EU AI Act, eller AI-förordningen, ska verka för en säker utveckling av AI, även inom områden som så kallad transformativ AI. Utvecklingen av AI innefattar både möjligheter och hot i fråga om arbetet med klimatanpassning och klimatförändringarna i sig, vilket naturligtvis är något som jag välkomnar.

Användningen av AI slukar mycket stora mängder energi, främst i form av el. Det är också en industri som kräver mycket stora investeringar i hårdvara, något som i sin tur ställer krav på ytterligare utvinning av exempelvis sällsynta metaller. Därför tycker jag att det är viktigt att ta i beaktande de stora klimat- och miljökostnader som AI-utvecklingen för med sig och att verka för att begränsa skadeverkningar och gynna återvinning av elektronik. Samtidigt vill jag uppmärksamma de möjligheter som tekniken ger att exempelvis analysera och nyttiggöra stora datamängder inom klimatområdet.

Jag hade kunnat prata om det här en halvtimme till, men låt mig bara säga att för att verkligen göra AI till ett demokratiskt verktyg krävs omfattande insatser på utbildning för de många, inte bara dagens studenter utan även gårdagens och dem av oss som gick i skolan något längre tillbaka.

Herr talman! Som hallänning är man, egendomligt nog, en del av Greater Copenhagen Region. Det var väl ingen som förutsåg det på 1600-talet när Halland blev svenskt, och det kanske verkar lite överdrivet. Men icke desto mindre har det ändå fört med sig en del kontakter och information. Bland annat har vi varit inbjudna att ta del av de betydande satsningar som gjorts på digitalisering inom offentlig sektor i Danmark, bland annat det omfattande arbetet för att utveckla ett system för åldersverifiering inom

ramen för arbetet med den digitala plånboken. Låt mig återkomma till det alldeles strax.

Först bara ett par ord om den danska polisens samarbete med Palantir, det amerikanska företag som utvecklat övervakning och AI till tidigare oanade nivåer. Det handlar dels om möjligheter att med hjälp av AI göra existerande information från många olika källor tillgänglig, dels omfattar det system för att med algoritmer förutsäga kriminalitet, vilket riskerar att leda till former av övervakning, allvarliga kränkningar av människors integritet och inte minst ett stort antal felaktiga utpekanden baserade på brister i systemet och felaktiga antaganden om vilka personer man misstänker skulle kunna ägna sig åt dessa verksamheter. Det ligger i farans riktning att detta också kommer att föreslås i Sverige, inte minst efter statsministerns möte med Palantirs grundare Peter Thiel i somras.

Om vi håller oss kvar i Danmark finns uppsidor vad gäller digitalisering som inte har med Palantir att göra, till exempel ett danskt system som kallas F2 som 21 av 24 danska ministerier – departement i vår värld – använder. I det ingår exempelvis sådana stressminskande egenskaper som att ens personliga data bara lämnas en gång för alla. Det finns mallar och frågeformulär, och det ska vara lätt att hitta det man söker.

Herr talman! Det var det hele för nu. Med det vill jag yrka bifall till reservation 19, Främjande av AI-användning.

Anf. 85 INGA-LILL SJÖBLOM (S):

Herr talman! I kväll debatterar vi trafikuskottets betänkande TU8. Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 26.

Vi måste tala om posten – den gamla hederliga posten. Vi har pratat mycket om AI och digitalisering. Mycket har förändrats under de senaste decennierna. Vi minns tiden när posten kom måndag till fredag. Det fanns A-post, B-post och postkontor i varje stad – flera postkontor, för oss som bodde i stora städer. Paket kom hela vägen till dörren för dem som bodde på landsbygden. Den tiden kommer inte tillbaka. I dag får man fundera över vilken dag det är. Är det post i dag? Är det post i morgon? Nej, jag brukar hämta min post på fredagar nu. Då vet jag att det ligger lite brev där.

Herr talman! Färre brev och mer digital kommunikation betyder inte att behovet av posten har försvunnit. Tvärtom – både brev och paket spelar fortfarande en avgörande roll i människors vardag. Det ska inte spela någon roll var i landet man bor. Oavsett om man bor i innerstaden eller i Norrlands inre inland ska man kunna lita på att posten kommer fram i tid och att servicen fungerar som den ska. Det kan inte vara så att kortsiktiga vinstintressen får avgöra hur samhällsviktig service ska se ut. Posten handlar om något större: om samhällsservice, om trygghet och om att hela Sverige ska leva.

Herr talman! Digitaliseringen förändrar vårt samhälle i snabb takt, men den når inte alla på samma sätt. En del äldre, en del personer med funktionsvariation och människor utan stabil internetuppkoppling är fortfarande beroende av fysisk post. Ska deras behov underordnas kvartalsrapporter och lönsamhetskrav? Nej, självklart inte.

Posten är därtill en viktig arbetsgivare. Bakom varje utdelat brev och paket finns brevbärare och terminalarbetare som varje dag ser till att Sve-

rige fungerar. Trygga jobb och sjysta villkor är en del av den svenska modellen. Det är inte ett ansvar vi kan lägga ut på lägsta anbud.

Herr talman! Frågan om posten handlar också om beredskap. I en tid av osäkerhet och ökat säkerhetshot måste vi fråga oss hur vårt land ska fungera i händelse av kris eller krig. Hur ska viktig information nå medborgarna? Hur ska medicinerna och förnödenheterna distribueras? Postnord spelar redan i dag en stor och avgörande roll i totalförsvaret. De anställda är krigsplacerade. Genom att hålla postverksamheten igång kan staten säkerställa att kommunikationen mellan myndigheter och medborgare fungerar även under svåra förhållanden. Det handlar inte bara om brev. Det handlar om att upprätthålla samhällets grundläggande funktioner.

Herr talman! Visst behöver posten utvecklas. Färre brev och fler paket kräver nya lösningar. Men lösningen är inte att avveckla eller försvaga den gemensamma servicen. Lösningen är att investera, modernisera och ta politiskt ansvar. Postväsendet kan inte helt lämnas över till marknaden. Det är och förblir ett samhällsansvar. Det spelar ingen roll vilken regering det är; regeringen har ett ansvar att säkerställa att posten fungerar i hela Sverige, till vardags såväl som i kris. Att stå upp för posten är att stå upp för sammanhållning, rättvisa och ett Sverige som håller ihop. Det är en sossig hållning, men den behövs mer än någonsin.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 25 februari.)

## **§ 9 Riksrevisionens rapport om antagningen till polisutbildningen**

Justitieutskottets betänkande 2025/26:JuU21

Riksrevisionens rapport om antagningen till polisutbildningen (skr. 2025/26:44)

föredrogs.

Anf. 86 PETER LÖBERG (S):

Herr talman! Vi har på riksdagens bord fått en rapport från Riksrevisionen som redan i våras, den 20 maj, lämnades över till regeringen. Sedan har regeringen klurat på den, och nu har den lämnats in till kammaren. Vi ska ta ställning till den. Det finns även några kommentarer från regeringen, som vi kommer att återkomma till.

Det här är inte bara en teknisk rapport. Den handlar om en process som i värsta fall gör två fel samtidigt. Den kan hindra framtida dugliga poliser att komma in på polisutbildningen och därmed få ett bra yrkesliv och göra god nytta för samhället. Och den kanske inte fungerar när det gäller att vara grindvakt och se till att personer som inte ska kunna bli poliser ändå blir poliser. Det är annars två mål man har med antagningen. Det finns dessutom volymmål som vi politiker sätter tillsammans med myndigheten.

Riksrevisionen har effektivitetsglasögonen på. De ska ju främja god hushållning, som det heter på ålderdomlig svenska.

Pliktverket har ganska många balanspunkter att hantera när man ska ta ut personer till polisutbildning.

Vad gäller effektiviteten kommer man med några förslag och resonemang kring att göra säkerhetsintervjun tidigare i processen för att inte låta personer gå igenom ett antal moment och ta upp psykologresurser och annat när det ändå kanske är omöjligt för dem att bli poliser. Det är en aspekt av det hela. Effektivitet handlar också om det faktum att vi inte får missa kompetenser. Det är bärande, tycker jag, i hela den här rapporten.

Polisen behöver kunna hantera alltifrån hedersrelaterade problem till psykisk ohälsa och organiserad kriminalitet på olika sätt. I det arbetet krävs naturligtvis kontextförståelse, kommunikationsförmåga och annat för att det ska bli så bra som möjligt. Det är inte bara mjuka värden; det är ganska hårda operativa förmågor, när det kommer till kritan.

En polis som kan läsa av en situation och förstår koderna vinner förtroende, kan deeskalera konflikter och förebygga brott. Den polisen ska kanske så småningom även utreda. Här kommer behovet av mångfald in. Det är ett ord som inte är speciellt på modet i dag, herr talman. Det är många som tycker att det nästan är ett skällsord. Men att ha en poliskår som förstår många kulturella koder och också språk är en poliskår som är bättre rustad att klara de utmaningar man ställs inför.

Riksrevisionens iakttagelser är ganska tuffa. Granskningen visar att inte bara personer med invandrabakgrund utan även kvinnor riskerar att missgynnas av till exempel styrketest och att en oproportionerligt stor andel personer med utländsk bakgrund väljs bort i samband med psykologtesterna, trots att det egentligen inte kan förklaras av andra variabler som betyg eller högskoleprov. Där har vi inte bara ett problem för de individer som försvinner bort utan kanske också ett systemproblem i urvalsprocesserna.

Poliskårens legitimitet hänger i mångt och mycket ihop med vilka som arbetar och vilka poliser människor ute i samhället möter. Därför behöver man kanske se över processerna. Det skriver också Riksrevisionen på flera ställen.

En annan problematik som lyfts fram är den så kallade falluckeprincipen. Man kanske inte klarar ett moment, men är duktig på andra. Det görs dock inte en helhetsvärdering av personens samtliga eller kompletterande egenskaper. En enda del som man är dålig på kan alltså göra att man faller bort, trots att man skulle kunna bli en alldeles ypperlig polis. Det är någonting som Riksrevisionen också pekar på. Regeringen tar till sig detta.

En del av resonemangen och rekommendationerna lyssnar regeringen däremot kanske inte på. Vi socialdemokrater instämmer till exempel i frågan om volymmål. Den handlar ju i grund och botten om att sätta volymmål utifrån EU:s snitt och definiera vad som är en polis och en väktare respektive andra yrkesgrupper. Det tydliga målet om 10 000 polisanställda har varit en framgångsfaktor även om Riksrevisionen har sett det som ett rätt skynke, inte bara i den här rapporten. De tycker inte att det är rätt sätt att styra. Men det gjorde att vi i Sverige i dag befinner oss i ett mycket bättre läge när det gäller att kunna bekämpa brottsligheten.

Sammanfattningsvis, herr talman: Generellt sett vill vi socialdemokrater ha en antagning till polisutbildningen med de förbättringar jag har beskrivit, som skulle göra den yrkesrelevant, rättssäker och resurseffektiv. I slutänden är antagningsprocessen inte ett isolerat skeende, utan det handlar till syvende och sist om hur väl polisen klarar av sitt samhällsuppdrag. (Applåder)

Anf. 87 MATS HELLOFF (SD):

Herr talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet i sin helhet.

Betänkandet behandlar Riksrevisionens rapport om antagningen till polisutbildningen. Riksrevisionens övergripande slutsats är att antagningen till polisutbildningen inte är effektiv, och man gör i rapporten ett antal iakttagelser till stöd för den ståndpunkten.

Man lämnar också två rekommendationer till regeringen i frågan: dels att genomföra en översyn av tillväxtmålet om att Polismyndigheten ska uppnå en polistäthet som minst motsvarar genomsnittet i EU, dels att genomföra en översyn av finansieringen av Plikt- och provningsverkets provningskapacitet för polisprovningar.

Regeringen instämmer delvis i Riksrevisionens bedömning att målet är förenat med utmaningar. Man anser att det är nödvändigt att säkerställa fler poliser och en ökad polisiär närvaro i hela landet och bedömer därför att det nuvarande tillväxtmålet bör ligga fast. Gott så, tycker även jag; vi behöver fler poliser i yttre tjänst i hela landet.

När det sedan gäller rekommendationen till regeringen om en översyn av finansieringen av Plikt- och provningsverkets provningskapacitet för polisprovningar avser regeringen att ta initiativ till en översyn av finansieringsmodellen och föreslå en kostnadseffektiv och mer flexibel och behovsanpassad modell som bättre speglar faktisk efterfrågan och nyttjandegrad.

I rapporten görs tre kritiska iakttagelser när det gäller antagningen.

För det första: Det är inte säkerställt att antagningsprocessen är anpassad för att selektera ut kandidater som är lämpade för polisyrket.

För det andra: Antagningsprocessen kan bli mer effektiv – jag delar den uppfattningen.

För det tredje: Antagningsprocessen främjar inte god hushållning – det verkar också stämma.

Jag tänker endast uppehålla mig vid den första iakttagelsen, och den stora frågan blir, herr talman: Vem är en lämplig kandidat för polisyrket, och hur kan man veta det?

Riksrevisionen menar att det är otydligt vad som ligger bakom val av tester och beslutade gränsvärden och menar att de fysiska testerna inte är anpassade efter polisyrket. Man fortsätter med att regeringens önskan om ökad mångfald i poliskåren, med fler kvinnor och personer med utländsk bakgrund, inte har omsatts i praktiken.

Här har, menar jag, Polismyndigheten tilldelats en olöslig uppgift. Man kan inte i antagningsprocessen till utbildningen inkludera allt som kommer att krävas av en polis i framtiden. Polisyrket är i grunden mycket komplext, med en mängd olika inriktningar som kräver såväl specialkunskaper som erfarenhet. Att räkna in allt detta i en antagningsprocess låter sig bara inte göras. Antagningskraven skulle då bli ouppnåeliga för det stora flertalet.

Herr talman! De formella kraven är svåra nog att uppnå, vilket är bra; det ska vara svårt att bli polis. Men Riksrevisionen antyder att några av kraven missgynnar vissa kategorier sökande och verkar tycka att Polismyndigheten ska ändra på detta. Det skulle i sak innebära antingen positiv särbehandling av vissa för att underlätta deras antagning eller en sänkning av vissa grundkrav i samma syfte.

Man tvingas då lyfta frågan om kön, etnicitet eller någon annan medfödd egenskap ska vara en faktor, i det här fallet en positiv faktor, i antag-

ningsprocessen. Eller ska grundkraven sänkas generellt för att underlätta intagning av vissa kategorier och underlätta för myndigheten att uppfylla målet om en större polistäthet i hela landet?

De poliser jag talar med – en del pensionerade, som jag, och andra i högsta grad aktiva – tycker tvärtom. De menar att kraven i stället bör skärpas och att detta bör prioriteras före målet om en högre polistäthet.

Herr talman! Att genom kvotering eller någon annan form av positiv särbehandling anta någon som inte uppfyller de formella kraven eller klarar de grundläggande proven menar jag är helt uteslutet. Detsamma gäller att sänka kraven i akt och mening att fler i en viss grupp eller av ett visst kön ska godkännas vid antagningen.

Anf. 88 CHARLOTTE NORDSTRÖM (M):

Herr talman! När vi skickar våra barn till skolan, går en kvällspromenad på stan, tar oss hem från kvällspasset eller sover om natten ska vi känna oss trygga. Trygghet är en grundläggande rättighet för alla medborgare, oavsett var man bor i Sverige. Denna trygghet vilar i hög grad på att vi har en stark, kompetent och välfungerande poliskår.

För att bygga en sådan poliskår behövs inte bara fler poliser utan också rätt poliser – poliser med förmågan att hantera dagens komplexa kriminalitet, poliser med såväl fysisk styrka som psykisk motståndskraft, poliser som representerar hela vårt samhälle och som alla medborgare har förtroende för.

Därför är antagningsprocessen till polisutbildningen så avgörande och viktig. Den lägger grunden för hela vår framtida poliskår. Varje antagning som görs i dag avgör vem som ska bära uniform och tjänstgöra på Sveriges gator om tre, fem eller tio år.

Herr talman! Utskottet liksom regeringen välkomnar Riksrevisionens granskning av antagningen till polisutbildningen. Det är en genomlysande rapport som ger oss värdefulla insikter om hur systemet fungerar i dag, och även om vissa brister. Och dessa brister och iakttagelser tas på största allvar.

Rapportens slutsats är att antagningen till polisutbildningen inte är effektiv. Man menar att det inte är säkerställt att processen är anpassad för att plocka ut kandidater som är lämpade för polisyrket. Detta är ett allvarligt konstaterande. Vi kan inte acceptera ett system där resurser slösas bort, provningskapacitet står oanvänd och potentiellt olämpliga kandidater riskerar att slinka igenom medan lämpliga kandidater faller bort i onödan.

Riksrevisionen rekommenderar att det nuvarande tillväxtmålet om polistäthet ses över. Här vill jag vara tydlig med både regeringens och min ståndpunkt. Visst, jag kan delvis instämma i att målet är förenat med utmaningar, för det finns variationer när det gäller vem som räknas som polis i olika länder. Och målet förändras över tid – det är helt korrekt.

Men samtidigt är det, med de samhällsutmaningar vi har, inte rimligt att Sverige är ett av de länder i EU som har lägst polistäthet. Vi ser konsekvenserna av detta i form av gängkriminalitet, skjutningar och en otrygghet som har brett ut sig i vårt samhälle.

Jag håller till fullo med regeringen om att det därför är nödvändigt med ett riktmärke för att säkerställa fler poliser och en ökad polisiär närvaro i hela vårt land, för att trycka tillbaka brottsligheten. Regeringen bedömer

att det nuvarande tillväxtmålet bör ligga fast, och vi kan inte vänta med att öka antalet poliser medan vi diskuterar exakt hur målet ska formuleras.

I det här sammanhanget bör man också lyfta fram regeringens initiativ för att stärka polisen och göra polisyrket mer attraktivt. Det handlar om sådant som betald polisutbildning, en satsning på polisaspiranternas villkor och att ytterligare en polisutbildning ska etableras.

Riksrevisionens andra rekommendation är att finansieringen av Plikt- och prövningsverkets prövningskapacitet ses över. Att finansieringen bör dimensioneras utifrån faktiskt genomförda prövningar kan man tycka borde vara självklart redan i dag. Regeringen instämmer i att det behövs en ändamålsenlig och kostnadseffektiv finansiering av verksamheten, och man kommer därför att ta initiativ till en översyn av finansieringsmodellen och föreslå, som har sagts här, en modell som är mer kostnadseffektiv, mer flexibel och behovsanpassad och därmed bättre speglar faktisk efterfrågan och nyttjandegrad.

Regeringen instämmer också i bedömningen att prövningskapaciteten åtminstone i dagsläget inte bör utökas ytterligare till följd av ett ökat antal platser på polisutbildningen. Först måste man verkligen se till att den befintliga kapaciteten används effektivt.

Riksrevisionen konstaterar också att Polismyndigheten inte har tagit fram en heltäckande arbetsanalys för polisyrket och att detta får följd effekter när det gäller kravprofil och val av tester och gränsvärden. Det är ju grundläggande. Det är helt klart: För att man ska kunna bedöma vilka som är lämpade för polisyrket måste det finnas en tydlig bild av vad yrket faktiskt kräver.

Herr talman! Riksrevisionen pekar också på problem med informationsdelning mellan Plikt- och prövningsverket och Polismyndigheten. Man pekar på att sekretessen kring psykologintervjun, som i dag hindrar myndigheterna från att dela information, skapar osäkerhet och försvårar möjligheten att upptäcka olämpliga kandidater. Man menar att det finns rättsligt utrymme att dela sådan information, och jag säger bara: Gör det! Det är viktigt att det verkligen görs.

Myndigheterna måste utveckla sitt samarbete, så att relevant information om de prövades lämplighet kan delas. Här har jag lyssnat på mina kollegor som är poliser: Låt polisen vara med i uttagningen tillsammans med psykologerna! Då kanske träffsäkerheten blir lite bättre.

Men det finns ytterligare en orimlig detalj i processen, och det är att sökande som inte godkänns inte får veta varför. Det är absurt. Det måste säkerställas att de får tillräcklig information om varför de inte blivit antagna. Det är inte rimligt att personer ansöker om och om igen utan att förstå varför de inte blir antagna – handlar det om någonting som de kan förbättra, eller är det så att det finns omständigheter som gör att de aldrig kommer att kunna bli godkända? Detta är slöseri med både deras tid och samhällets resurser. Det har skavt hos mig i många år.

Polismyndigheten har beslutat om en ordentlig översyn av hela antagningsprocessen till polisutbildningen. Det är bra. Regeringen kommer att följa denna översyn mycket noga och är beredd att vidta ytterligare åtgärder om det behövs. Man utesluter inte att det kan finnas skäl att återkomma i frågan om huruvida antagningsprocessen kan förbättras ytterligare.

Sammanfattningsvis ser utskottet positivt på de initiativ och steg som regeringen och Polismyndigheten tänker ta gällande de iakttagelser som

Riksrevisionen har gjort för att säkerställa att antagningen till polisutbildningen blir så effektiv och rättvis som möjligt.

Herr talman! Sveriges medborgare förtjänar en poliskår som de kan lita på. Det är en poliskår som är välutbildad, kompetent och representativ för hela samhället. Detta börjar med att man får ordning på antagningsprocessen.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag om att lägga regeringens skrivelse till handlingarna, och jag yrkar avslag på motionsyrkandet med hänvisning till pågående arbete.

Anf. 89 ULRIKA LILJEBERG (C):

Herr talman! Polisen har en viktig och många gånger avgörande roll för att skapa och återskapa tryggheten för oss alla i Sverige. Jag vill ta tillfället i akt att tacka alla poliser och polisanställda för de insatser som de gör dygnet runt, året runt, för alla oss i Sverige: Stort tack!

Vi i Centerpartiet har stått bakom de historiskt stora och välbehövliga ökade resurser till svensk polis som nu förverkligas. År 2022 var polisens budget 32 miljarder. I år är den 48 miljarder. Det är en 50-procentig ökning. En viktig del i expansionen är att vi ska ha fler poliser.

Det vi debatterar i dag är Riksrevisionens rapport om antagningen till polisutbildningen. Den är sannerligen ingen munter läsning. Där står att det inte är säkerställt att antagningsprocessen är anpassad för att välja ut lämpade kandidater till polisyrket. Riksrevisionen säger helt enkelt att man inte har någon heltäckande analys av vad polisyrket kräver eller vilken kravbild man ska ha. I rapporten sägs vidare att antagningsprocessen kan bli mer effektiv och att den inte främjar god hushållning. Kritiken är alltså allvarlig. Det som behövs är rätt kravbild, rätt kompetens och rätt förutsättningar.

Herr talman! Brottsligheten utvecklas. Vi har fortfarande mängdbrotten, som drabbar boende och småföretagare i hela vårt land. Vi har våldet mot barn och våldet mot kvinnor. Detta kräver en stabil och kompetent grundbemanning av poliser i hela landet.

Men vi har också den växande organiserade brottsligheten som ökar. Man säger att brotten blir färre men värre. Det handlar om avancerade företagsupplägg, digitala brott och internationella brott. Detta kräver betydligt mer av våra poliser. Det krävs nya förmågor och nya egenskaper, men det krävs också en polis med kunskap och erfarenhet. Vi har alltså en mer avancerad brottslighet.

Detta ska också ses i ljuset av det faktum att hälften av dagens poliser har varit i tjänst i mindre än tio år. De flesta poliser som lämnar yrket gör det för att gå i pension. En polis i statistiken kan vara en polis med över 40 års erfarenhet, men det kan också vara en polis med bara fyra månaders erfarenhet. Detta har såklart en påverkan, och det är inget vi kan ta lätt på.

Därför tycker Centerpartiet att det siffersatta målet bör kompletteras med andra mål, så att vi bättre kan mäta poliskårens förmågor. Allt detta innebär också att urvalet och utbildningen är helt avgörande. Det ligger ett stort ansvar på nuvarande regering och kommande regering att se till att det blir en effektiv och ändamålsenlig utbildning, både vad gäller urvalet och utbildningens innehåll.

Jag vill ta tillfället i akt att lyfta fram just polisutbildningen, alltså det som tar vid efter antagningen. Med en expansion av Polismyndigheten be-

höver fler utbildas, och det behövs även fler polisutbildningar. Man ansåg att det behövs polisutbildning vid ytterligare en högskola. Polisutbildning finns på fem platser: Malmö, Växjö, Borås, Huddinge och Umeå.

Regeringen sa då att man önskade ytterligare en skola och att den skulle vara i Mellansverige. Då räckte Örebro universitet, Högskolan Dalarna och Högskolan i Gävle upp handen och förklarade att de var beredda att starta en ny polisutbildning. Men regeringen valde Uppsala, rikets fjärde största stad, som ligger ungefär 30 minuter från Stockholms innerstad.

Det här är ytterligare ett exempel på att regeringen och SD inte ser vikten av hela landet och att inte allt behöver ligga i landets största städer. Vi ifrågasätter regeringens regionalpolitik när man i den här satsningen inte ser att akademisk infrastruktur, som en ny polisutbildning, är av största vikt för mellansvenska städer som Falun, Gävle och Örebro. Vi beklagar detta.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 90 TORSTEN ELOFSSON (KD):

Herr talman! Riksrevision har kommit med en gedigen men också starkt kritisk rapport om den nuvarande polisutbildningen där man pekar på ett antal brister.

Det sades av föregående talare att det var poliser med kort erfarenhet. Men vissa har lång erfarenhet, upp till 40 år. Jag är en av dem som har 40 års erfarenhet av polisverksamheten. Det är klart att det har präglat min syn på rekrytering, utbildning och antagning i polisverksamheten.

Det har skett förändringar över tid. När jag anställdes en gång i tiden blev man anställd direkt och fick sin utbildning efter anställningen. Man fick lön under tiden. År 1998, tror jag det var, ändrade man utbildningen. Man införde en polisexamen och hade polisstudenter. Kort därefter fick Södertörns högskola den första polisutbildningen. Jag tror att man hade polisprogram i Umeå och Växjö också.

När det gäller den här omläggningen var det mycket påtryckningar från Polisförbundet, som ville att polisen skulle ha en mer akademisk touch på det hela. Man ville faktiskt ha en högskoleutbildning, och man ville också ha akademiska poäng. Det sistnämnda har man inte uppnått, utan man går igenom polisprogrammet som polisstudent och får sin examen men inga akademiska poäng.

Detta började 2015. År 2018 tog Plikt- och prövningsverket över antagningsprocessen. Plikt- och prövningsverket hade i huvudsak hand om mönstring av värnpliktiga men fick då också ta hand om antagningsprocessen för polisutbildningen. Jag kan förstå tanken till viss del, men jag finner det ändå märkligt att just Polismyndigheten som arbetsgivare överlåter i stort sett hela ansöknings- och antagningsprocessen till en annan myndighet och inte har ansvaret själv.

Noterbart är att polisens intervjuledare uppger att de upptäcker allt fler som inte bör vara poliser i samband med den säkerhetsintervju som genomförs. Ett skäl till detta är, enligt dem, att fler prövande godkänns i psykologiintervjun till följd av förändringar i kravprofilen. Här menar jag att det krävs en översyn och att Polismyndigheten blir mer delaktig i processen i den mån Plikt- och prövningsverket fortsatt ska ha det nuvarande ansvaret.

Herr talman! I dag har vi faktiskt flera myndigheter som är involverade i rekrytering, antagning och utbildning av poliser. Det är Polismyndigheten. Det är som sagt Plikt- och prövningsverket och också ett antal högskolor. Man bygger nu ut det ytterligare med Uppsala, som nämndes av föregående talare. Man brukar ibland säga: Ju fler kockar, desto sämre soppa. Det finns kanske fog för det ordspråket i det här sammanhanget. Mot bakgrund av Riksrevisionens kritik finns det kanske anledning att fundera över om så är fallet just med polisutbildningen.

Ett exempel som kanske är praktiskt och som man pekar på i rapporten är frågan om avskiljande av polisstudenter som bedöms olämpliga, där lärosätena gör olika bedömningar. Vissa lärosäten har tagit fram egna bedömningar av vad som anses lämpligt och inte lämpligt. Från Polismyndighetens sida har man genomfört möten med lärosätena för att försöka få information om hur man ska hantera det här. Men från Polismyndighetens sida upplever man att det finns ett motstånd från högskolornas sida att lämna ifrån sig den informationen på ett bra sätt. Det gagnar inte polisverksamheten, kan man tycka. Och i min värld blir det minst sagt problematiskt om den blivande arbetsgivaren inte har sista ordet i en sådan viktig fråga.

Överlag kan man ifrågasätta värdet av att förlägga polisutbildningen till ett antal högskolor. Jag skulle gärna se att polisen i likhet med Försvarsmakten har en egen högskola för antagning, utbildning och forskning. Den får gärna vara utlokaliserad men med Polismyndigheten som huvudman och ett ökat fokus på yrkesutbildning snarare än akademisk utbildning, även om det sista krävs i vissa delar.

Baserat på mina egna erfarenheter är jag av uppfattningen att utbildningen och rekryteringen måste bli mer verksamhetsanpassade. Som nämndes av någon tidigare talare är polisarbetet väldigt brett. Det är ett brett spektrum av arbetsuppgifter och utmaningar i yrket. Det är stor skillnad beroende på var i polisverksamheten man är verksam. Man borde kanske då fundera över att verksamhetsanpassa utbildningen och rekryteringen på ett helt annat sätt.

Fru talman! Det finns anledning att ägna lite tid åt de tester som ingår i antagningsprocessen. Man har slopat språkprovet, som gick ut på att läsa en text och svara på ett antal frågor kopplade till denna. Likaså har man sänkt kravet för godkänt på begåvningsstestet. Den något besvärande förklaringen är att man vill öka förutsättningarna för att fylla platserna på polisutbildningen. Det är alltså kvantitet före kvalitet. Man kan fundera på om det tjänar verksamheten på sikt.

Kravet på historia togs också bort. Det ansågs utgöra ett hinder för lämpliga sökande. Man gjorde också en uppdatering av begåvningsstestet 2022.

I praktiken innebär förändringen att det inte krävs lika många poäng för att få en så kallad trea och därmed klara gränsen för godkänt för polisutbildningen.

Riksrevisionen kritiserar även falluckeprincipen, som Plikt- och prövningsverket använder sig av. Jag är benägen att hålla med om att det är bättre att göra en helhetsbedömning. Man nämner Norge som ett gott exempel – där genomför man de här testerna på ett bra sätt. Det finns anledning att se över även detta.

Anmärkningsvärt är också att polisintervjuledare som genomför säkerhetsintervjuerna med kandidaterna tidigare inte hade behörighet att göra registerslagningar. Hur tänkte man där? Det kan man fråga sig. Här är det folk som ska in i ett yrke där man ska svara för rikets inre säkerhet, och då får de inte göra registerslagningar. Tack och lov har regeringen nu ändrat på det, så nu blir det väl ordning på den saken. Men att detta över huvud taget ifrågasätts kan man fundera över.

Fru talman! Sammanfattningsvis är jag av uppfattningen att ansvaret för rekrytering och antagning bör återföras till Polismyndigheten, som då ska tillföras erforderlig kompetens för uppgiften. Jag anser också, som jag sa tidigare, att polisen i Sverige bör ha en renodlad polishögskola – i likhet med Försvarmakten, som har en försvarshögskola – och att det inte ska vara en uppdragsutbildning på ett antal av våra högskolor, som det är i dag. Därmed yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 91 MARTIN MELIN (L):

Fru talman! Egentligen kanske det inte är så himla mycket vi har att debattera här i dag. Det kanske snarare handlar om att reflektera över vad Riksrevisionen har kommit fram till i sin granskning av antagningen till polisutbildningen. Det är en rapport som kom förra året.

Det är en hel del kritik i rapporten. Jag har själv gått igenom en variant av uttagningsprocessen när jag sökte polisutbildningen. Det var för 35 år sedan, men processen då var väldigt lik den som är i dag.

Jag har även varit en av dem som hållit i dessa uttagningar. Jag har alltså gjort sådana här intervjuer med sökande till polisutbildningen. Jag har därför viss insyn i processen, och jag har också en del åsikter om processen. Med det sagt tycker jag att Riksrevisionens rapport och den kritik de nämner är ganska befogad.

Det är lite intressant att Riksrevisionens kritik bland annat handlar om de farhågor som jag och många andra av de poliser som för 17–18 år sedan höll på med rekryteringar till polisen då påtalade. En av dessa, som Riksrevisionen lyfter, är att vi inte borde låta Pliktverket sköta rekryteringen. Det var en miss att detta överlämnades till Pliktverket från Polismyndigheten. Riksrevisionen poängterar just detta extra tydligt i sin rapport.

Även det andra man påtalar i rapporten är en brist som jag och många med mig påtalade inte är bra med dagens system, nämligen att en sökande till polisutbildningen i dag kan falla ifrån i uttagningsprocessen utan att det har gjorts en helhetsbedömning av den sökande.

Det är en sak om du till exempel ska utföra de fysiska testen och inte ens orkar knyta skorna – om jag raljerar lite. Jag förstår att man då kanske får komma tillbaka en annan gång när man har tränat lite. Men låt oss ta simtestet som ett exempel. I det ska man simma och utföra livräddning och så vidare, och man har sju minuter på sig. Om man då ligger precis under de krav som ställs för momentet och gör testet på 7 minuter och 20 sekunder kanske man kan bedömas som godkänd och sedan få tid på sig att under utbildningens gång komma tillbaka och visa att man har tränat och klarat de sju minuterna. Det vill säga att man gör en helhetsbedömning.

Det är inte helt ovanligt att detta görs när man söker en tjänst internt inom Polismyndigheten. Då ser man ofta till den sökandes potential. Om man missar på skjutmomenten kan man få träna upp sig, och när man fått den nya tjänsten får man komma och visa att man kan hantera vapnet. Jag

tycker att det är mycket bra. Som det är nu faller sökande till polisutbildningen ifrån vid varje moment. Det är troligt att flera personer som skulle bli bra och duktiga poliser inte blir antagna. Som sagt: Se till potentialen!

Fru talman! Några av de tyngsta momenten i antagningsprocessen är slutintervjuerna, eller säkerhetssamtalen som de heter nu, och psykologsamtalen. Riksrevisionen lyfter i sin kritik fram att det i dag inte sker någon dialog mellan de poliser som gör intervjuer och den psykolog som genomför samtal med den sökande.

När Polismyndigheten för 17–18 år sedan höll i uttagningarna träffade den sökande först två erfarna poliser. Man samtalade i en timme, varpå poliserna gjorde sin bedömning. Sedan gick den sökande till psykologen och hade en timmes samtal där. Direkt efter detta träffades psykologen och de två poliserna, och man satt sedan gemensamt och diskuterade den sökande. Poliserna kunde även internt göra olika bedömningar.

Jag var som sagt en av de poliser som gjorde dessa intervjuer. Oftast var vi tre väldigt överens, men ibland fanns det någonting som psykologen hade studsat på och som vi poliser hade missat. Ibland var det vi poliser som tyckte någonting som psykologen inte höll med om. Det var mycket bra och konstruktiva diskussioner, och oftast var vi faktiskt ense.

Man kan läsa i Riksrevisionens rapport att de efterfrågar just denna dialog mellan polisen och psykologen. Som jag nämnde förut kan den sökande i dag bli diskvalificerad efter att bara ha pratat med psykologen. Polismyndigheten får då inte veta vad det var psykologen inte gillade med den sökande.

Fru talman! Det är svårt att bli polis i dag. År 2024 sökte 25 500 utbildningen, och 2 100 blev antagna. Förvisso var det många som sökte som nog inte riktigt förstod vad de sökte till eller vad som krävdes, för det var bara 11 000 som var behöriga. Av de 11 000 blev alltså 2 100 antagna till polisen.

I Sverige har vi faktiskt världens bästa polisutbildning. Våra poliser är i och med detta bland de mest välutbildade i världen. Det ska vi vara stolta över, men vi ska också värna om det.

Det finns några saker som jag studsar på i rapporten. Ett exempel är att språkstestet togs bort 2016 och att nivån för godkänt på begåvningsstestet är satt väldigt lågt. De här sakerna får man inte tumma på. Att språkstestet togs bort är för mig obegripligt med tanke på att en stor del av polisarbetet handlar om att författa skrivelser. Det är skrivelser som många människor och instanser ska ta del av och även fatta beslut med hjälp av. Det är viktigt att kunna det svenska språket, inte bara i tal utan även i skrift.

Fru talman! Efter att ha läst rapporten från Riksrevisionen pratade jag med flera erfarna poliser. Jag pratade bland annat med sådana som jobbar med nyexaminerade poliser. Jag ville höra deras syn på den kritik rapporten gav. De menar att det i dag är stor skillnad mellan olika poliser som kommer från polisutbildningen. De allra flesta är bra. De är hungriga, nyfikna, kunniga och väl lämpade för yrket. Det finns dock också sådana som, för att citera en polis, kanske inte är riktigt lämpade för yrket. Det intressanta är att det inte handlar om att de är dåliga människor. De är bara inte på rätt plats.

Jag vill slutligen säga att jag verkligen hoppas att Polismyndigheten tänker på kvalitet före kvantitet, oavsett om regeringen nu står och hejar på och säger att vi måste utbilda fler poliser. Det handlar om kvalitet före

kvantitet. Mitt råd är att göra uttagningsprocessen bättre och se till att de sökandes potential tillgodoses. Då kommer detta att lösa sig av sig självt, och vi kommer att kunna fylla polisutbildningen med bra och duktigt folk. (Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 25 februari.)

## § 10 Nya regler för att underlätta noteringar av värdepapper

Finansutskottets betänkande 2025/26:FiU29  
Nya regler för att underlätta noteringar av värdepapper (prop.  
2025/26:86)  
föredrogs.

Anf. 92 PATRIK LUNDQVIST (S):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till vår reservation i ärendet.

Vi socialdemokrater är naturligtvis inte motståndare till propositionen i sin helhet. Det finns flera anledningar till att gå vidare med dessa förslag, som också är en direkt konsekvens av EU-lagstiftning. Som alltid med frågor som härstammar från EU har de enskilda länderna dock ett skapligt stort handlingsutrymme.

Regeringen har valt att hantera det här på ett sätt som gjort att flera av remissinstanserna höjt ett varningens finger. Man kan till exempel i Stockholms universitets remissvar läsa att de påpekar att Sverige inte lider av de problem som orsakat att EU agerar för att öka investeringsviljan i små bolag. Sverige går nämligen emot trenden i EU, Storbritannien och USA, där antalet noterade bolag minskar.

I Sverige har vi redan innan de här förändringarna kommer på plats i stället ett ökande antal bolag. Vi behöver i Sverige alltså inte den medicin som EU skriver ut, men vi tar stora risker för att få de bieffekter som riskerar att följa med. Det hade varit fullt möjligt att gå långsammare fram. På många sätt hade det varit rimligare att här anta en försiktighetsprincip i stället för att köra på för fulla muggar.

Regeringen föreslår att tröskelvärdet för prospektskyldighet ska höjas från 2,5 till 12 miljoner euro. Det är en rejält kraftig höjning, och den genomförs trots allvarliga varningar från Finansinspektionen, Ekobrottsmyndigheten och Konsumentverket. Dessa myndigheter pekar på att försämrade informationskrav riskerar att göra det lättare för oseriösa aktörer att utnyttja investerare, i synnerhet småsparare.

Ekobrottsmyndigheten lyfter fram risken för att enskilda med bristande insyn riskerar att bli lurade att investera i bolag som inte bär sig eller inte ens varit tänkta för annat än att lura folk på pengar. Kriminella kan utnyttja reglerna för att lura medborgarna.

Tillsammans med Konsumentverket lyfter man även vikten av att ställa krav på information på svenska. EU medger möjligheten att lämna information på engelska eller landets eget språk, och här har regeringen valt att inte ställa krav på att informationen ska finnas på svenska.

Finansinspektionen skriver i sin remiss att förslagen innebär en omotiverad försämring av investerarskyddet och transparensen på marknaden. Förslagen riskerar också att försvaga investeringsviljan, vilket är motsatsen till vad ambitionen ska vara, fru talman. Vidare skriver man att detta i förlängningen kan försvåra kapitalanskaffningen för framför allt små och medelstora företag och att förslagen därmed riskerar att motverka själva syftet med regleringen. Det är ganska allvarlig kritik.

Fru talman! Vi motsätter oss såklart inte utveckling av kapitalmarknaden, men utvecklingen får inte ske på bekostnad av konsumenters trygghet eller på bekostnad av kampen mot den ekonomiska brottsligheten. Det gäller särskilt eftersom de som riskerar att drabbas hårdast är de som har minst pengar, som har minst resurser för att ta reda på vad som faktiskt gäller och som lider störst skada av att luras.

Därför kräver vi att regeringen återkommer med en utvärdering av effekterna av det nya systemet. Om risken för bedrägerier ökar, om konsumentskyddet försvagas och om investeringsviljan minskar måste vi agera så snabbt som möjligt för att stärka skyddet för enskilda på marknaden. Det duger inte att hänvisa till de olika handelsplatsernas egna regler och hoppas att de ska göra jobbet.

Fru talman! Vi vill ha en trygg kapitalmarknad, och vi vill skydda småsparare. Vi vill motverka ekonomisk brottslighet och kriminella element, och vi vill inte se fler människor förlora sina besparingar till bedragare som utnyttjar luckor i regelverket. Men det är precis så här vi har kommit till det läge vi i dag är i, med kriminella i välfärden och på arbetsmarknaden – genom förenklingar och justerade gränser som gör att maskorna i samhällets nät har blivit så stora att kriminella till och med kan äga domstolsbyggnader.

Jag yrkar återigen bifall till vår reservation och hoppas att regeringen snarast, oavsett vad som sker under behandlingen i den här kammaren, återkommer med ett regelverk som ser till att enskilda människor i Sverige som vill investera på marknaden också skyddas när de gör det.

(Applåder)

Anf. 93 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Sverige har kommit att bli ett av världens mest dynamiska länder för kapitalmarknad och entreprenörskap. Vår börs är nästan dubbelt så stor som vår bnp. Vi har fler noterade bolag per capita än nästan något annat land och en stark aktiemarknad. Inom EU uppfattas Sverige som ett föredöme när det gäller kapitalmarknaden.

Vi har ett brett folkligt sparande. Kapitalmarknaden i Sverige är inte något enbart för de rika utan något som alla hårt arbetande svenskar faktiskt får del av via sin pension – och kanske också genom ett eget sparande på börsen, i aktier eller fonder. Detta är ingen slump, utan det är resultatet av politiska beslut som har värnat ägande, sparande och tillgång till kapital.

Visste ni förresten att det var den dåvarande ekonomiministern och moderatledaren Gösta Bohman som på 1970-talet drev igenom det första skattefundsparandet, som senare utvecklades till allemansfundsparande och därefter har utvecklats vidare till en mångfald av hushållssparande i olika värdepapper och fonder? Tack vare en moderat minister på 1970-

talet har detta sparande gett svenska hushåll möjlighet att ta del av värdeutveckling i det svenska näringslivet.

Jag har ett förflutet som bland annat placeringsrådgivare i bankvärlden, och jag minns så väl många vanliga löntagare – även sådana med lite lägre inkomst – som varit med i skattefondsparandet och allemansfondsparandet från starten och hade fått ihop miljonbelopp i dessa fonder. Om de har behållit pengarna i de fonderna under de snart 20 år som jag har varit riksdagsledamot har beloppen växt till sig ytterligare, på ett dramatiskt sätt.

Att ha ett eget sparande ger trygghet och oberoende och gör att människor kan klara olika livskriser ekonomiskt. En del av sparandet hamnar i Sverige, ofta i värdepapper på olika sätt, och på köpet bidrar man till att växande företag kan få likviditet. Nu stärker vi också incitamenten för sparande ytterligare genom att göra de första 300 000 kronorna på investeringssparkonton skattefria.

Kapitalmarknaden är dock inte statisk – regelverk förändras, och konkurrensen mellan länder ökar. Om Sverige ska fortsätta vara en attraktiv plats för att starta bolag som får växa och sedan noteras måste vi också våga modernisera våra regler, och det är det betänkandet handlar om. Vi föreslår nu förändringar som förenklar och underlättar noteringar av värdepapper, särskilt för mindre och växande bolag. Det handlar om att sänka onödiga trösklar, minska administrativa bördor, förenkla prospektregler och göra regelverket mer proportionerligt.

Oppositionen målar i debatten upp en riskbild av försämrat investerarskydd och sänkta krav. Man oroar sig för att marknaden ska bli mindre trygg. Med min erfarenhet från den här verksamheten tycker jag faktiskt att det är en felaktig bild. Det här är inte en ansvarslös avreglering, och det är inte ett avskaffande av skydd. I stället är det en modernisering av hur skyddet utformas. Investerarskyddet ligger fast, transparenskraven ligger fast och tillsynen ligger fast.

Det vi gör är att anpassa regelverket så att det är rimligt i förhållande till bolagens storlek och kapitalanskaffningens omfattning. Om vi inte gör detta riskerar vi något annat, nämligen att bolag väljer bort den svenska marknaden. Vi riskerar att kapital söker sig till andra länder, att färre bolag tar steget till notering och att färre svenska sparare får möjlighet att investera i tillväxt. Det vore faktiskt ett svek mot både entreprenörer och hushåll.

Som svar på Socialdemokraternas motion vill jag bara påpeka att all lagstiftning utvärderas löpande och att vi utöver regeringen och riksdagen har flera myndigheter som just har som uppgift att följa denna typ av frågor. Jag ser alltså inte att det finns skäl att besluta om uppföljning i någon speciell ordning i just den här frågan. Jag kan också konstatera att Socialdemokraterna inte yrkar avslag på själva propositionen utan att det man vill ha är en utvärdering. En sådan kommer naturligtvis att göras precis som vanligt.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservationen.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 25 februari.)

## § 11 Bordläggning

Prot. 2025/26:72  
17 februari

Följande dokument anmäldes och bordlades:

### Propositioner

- 2025/26:116 En ny funktion för operativ krishantering i den finansiella sektorn  
2025/26:120 Föreskrifter om förbud mot användning och innehav av vissa läkemedel för djur  
2025/26:123 Explosiva varor – förbättrade möjligheter till kontroll  
2025/26:126 Uppgiftsskyldighet för vissa e-legitimationsföretag  
2025/26:128 Åtgärder mot mervärdesskattebedrägerier  
2025/26:129 Utlämnande av uppgifter ur registret över verkliga huvudmän  
2025/26:141 En ny vapenlag

### Skrivelser

- 2025/26:110 Riksrevisionens rapport om Polisreformen 2015  
2025/26:122 Riksrevisionens rapport om statens arbete med underlag och utvärdering inom det klimatpolitiska ramverket

### Framställningar

- 2025/26:RB1 Årsredovisning för Sveriges riksbank 2025  
2025/26:RB2 Riksbanksfullmäktiges beslut om resultatdisposition 2025 samt fullmäktiges verksamhetsberättelse

## § 12 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

*den 16 februari*

### **2025/26:341 Moms på parkeringsplatser**

av *Marie Olsson (S)*  
till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

## § 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

*den 16 februari*

### **2025/26:512 Gratulationer till Iran från FN:s generalsekreterare**

av *Björn Söder (SD)*  
till utrikesminister Maria Malmer Stenergard (M)

### **2025/26:513 Köp av snusdosor online**

av *Josef Fransson (SD)*  
till sjukvårdsminister Elisabet Lann (KD)

### **2025/26:514 Tonårsutvisningar**

av *Daniel Bäckström (C)*  
till migrationsminister Johan Forssell (M)

Prot. 2025/26:72  
17 februari

---

**2025/26:515 Handläggningstider för aktivitetsersättning vid förlängd skolgång**

av *Jessica Rodén* (S)

till äldre- och socialförsäkringsminister Anna Tenje (M)

**2025/26:516 Svenska diplomatkopplingar till Jeffrey Epstein**

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Maria Malmer Stenergård (M)

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 21.17.

Sammanträdet leddes

av förste vice talmannen från dess början till och med § 5 anf. 48 (delvis),

av andre vice talmannen därefter till och med § 8 anf. 70 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med § 9 anf. 90 (delvis) och

av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

REBECCA HEINEMANN

*/Olof Pilo*

<b>§ 1 Återrapportering från informellt möte mellan EU:s stats- och regeringschefer den 12 februari.....</b>	<b>1</b>
Anf. 1 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	1
Anf. 2 MATILDA ERNKRANS (S) .....	5
Anf. 3 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	5
Anf. 4 MATILDA ERNKRANS (S) .....	5
Anf. 5 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	6
Anf. 6 MARTIN KINNUNEN (SD) .....	6
Anf. 7 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	7
Anf. 8 MARTIN KINNUNEN (SD) .....	7
Anf. 9 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	8
Anf. 10 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V).....	8
Anf. 11 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	8
Anf. 12 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V).....	9
Anf. 13 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	9
Anf. 14 ANNA LASSES (C).....	9
Anf. 15 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	10
Anf. 16 ANNA LASSES (C).....	10
Anf. 17 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	11
Anf. 18 REBECKA LE MOINE (MP).....	11
Anf. 19 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	12
Anf. 20 REBECKA LE MOINE (MP).....	12
Anf. 21 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	12
Anf. 22 ERIK OTTOSON (M).....	13
Anf. 23 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	13
Anf. 24 ERIK OTTOSON (M).....	14
Anf. 25 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	14
Anf. 26 MAGNUS BERNTSSON (KD) .....	15
Anf. 27 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	15
Anf. 28 MAGNUS BERNTSSON (KD) .....	16
Anf. 29 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	16
Anf. 30 ELIN NILSSON (L).....	16
Anf. 31 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	17
Anf. 32 ELIN NILSSON (L).....	17
Anf. 33 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	18
Anf. 34 ULF HOLM (MP) .....	18
Anf. 35 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	18
Anf. 36 JYTTE GUTELAND (S).....	19
Anf. 37 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	19
Anf. 38 ERIK HELLSBORN (SD) .....	20
Anf. 39 Statsminister ULF KRISTERSSON (M).....	20
<b>§ 2 Justering av protokoll.....</b>	<b>21</b>
<b>§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....</b>	<b>21</b>
<b>§ 4 Ärenden för hänvisning till utskott .....</b>	<b>22</b>
<b>§ 5 Vägtrafik- och fordonsfrågor.....</b>	<b>23</b>
Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU9 .....	23
Anf. 40 THOMAS MORELL (SD).....	23

Anf. 41	ULRIKA HEIE (C)	24
Anf. 42	STEN BERGHEDEN (M)	26
Anf. 43	ULRIKA HEIE (C) replik	29
Anf. 44	STEN BERGHEDEN (M) replik	29
Anf. 45	ULRIKA HEIE (C) replik	30
Anf. 46	STEN BERGHEDEN (M) replik	30
Anf. 47	CARINA ÖDEBRINK (S)	31
Anf. 48	THOMAS MORELL (SD) replik	33
Anf. 49	CARINA ÖDEBRINK (S) replik	33
Anf. 50	THOMAS MORELL (SD) replik	33
Anf. 51	CARINA ÖDEBRINK (S) replik	34
Anf. 52	STEN BERGHEDEN (M) replik	34
Anf. 53	CARINA ÖDEBRINK (S) replik	35
Anf. 54	STEN BERGHEDEN (M) replik	35
Anf. 55	CARINA ÖDEBRINK (S) replik	36
Anf. 56	MAGNUS JACOBSSON (KD)	36
	(forts. § 7)	38
	<b>Ajournering</b>	<b>39</b>
	<b>Återupptaget sammanträde</b>	<b>39</b>
	<b>§ 6 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 4 februari</b>	<b>39</b>
	KU22 Minoritetsfrågor	39
	KU23 Trossamfund och begravningsfrågor	40
	SoU13 Alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel	41
	SoU14 Läkemedel och tandvård	42
	SoU24 Specialiseringstjänstgöring för sjukhusfysiker	43
	JuU17 Processrättsliga frågor	43
	KrU3 Ett nytt förbud mot spel på kredit	44
	UbU14 Studiestöd	45
	<b>Ajournering</b>	<b>46</b>
	<b>Återupptaget sammanträde</b>	<b>46</b>
	<b>§ 7 (forts. från § 5) Vägtrafik- och fordonsfrågor (forts. TU9)</b>	<b>46</b>
	Anf. 57 ULRIKA HEIE (C) replik	46
	Anf. 58 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	47
	Anf. 59 ULRIKA HEIE (C) replik	47
	Anf. 60 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	48
	Anf. 61 MALIN ÖSTH (V)	48
	Anf. 62 HELENA GELLERMAN (L)	50
	Anf. 63 ULRIKA HEIE (C) replik	52
	Anf. 64 HELENA GELLERMAN (L) replik	53
	Anf. 65 ULRIKA HEIE (C) replik	53
	Anf. 66 HELENA GELLERMAN (L) replik	54
	Anf. 67 RASHID FARIVAR (SD)	54
	Anf. 68 JAN RIISE (MP)	56
	(Beslut skulle fattas den 25 februari.)	57
	<b>§ 8 Digitaliserings- och postfrågor</b>	<b>57</b>
	Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU8	57
	Anf. 69 RASHID FARIVAR (SD)	57
	Anf. 70 MATTIAS OTTOSSON (S)	60
	Anf. 71 RASHID FARIVAR (SD) replik	61
	Anf. 72 MATTIAS OTTOSSON (S) replik	61

Anf. 73 RASHID FARIVAR (SD) replik.....	61
Anf. 74 MATTIAS OTTOSSON (S) replik .....	62
Anf. 75 LEIF GRIPESTAM (M).....	62
Anf. 76 MALIN ÖSTH (V).....	65
Anf. 77 RASHID FARIVAR (SD) replik.....	66
Anf. 78 MALIN ÖSTH (V) replik.....	67
Anf. 79 RASHID FARIVAR (SD) replik.....	67
Anf. 80 MALIN ÖSTH (V) replik.....	68
Anf. 81 MAGNUS JACOBSSON (KD) .....	68
Anf. 82 ANDERS KARLSSON (C).....	70
Anf. 83 HELENA GELLERMAN (L) .....	72
Anf. 84 JAN RIISE (MP) .....	74
Anf. 85 INGA-LILL SJÖBLOM (S).....	77
(Beslut skulle fattas den 25 februari.).....	78
<b>§ 9 Riksrevisionens rapport om antagningen till</b>	
<b>polisutbildningen.....</b>	<b>78</b>
Justitieutskottets betänkande 2025/26:JuU21 .....	78
Anf. 86 PETER LÖBERG (S) .....	78
Anf. 87 MATS HELLHOFF (SD).....	80
Anf. 88 CHARLOTTE NORDSTRÖM (M) .....	81
Anf. 89 ULRIKA LILJEBERG (C).....	83
Anf. 90 TORSTEN ELOFSSON (KD) .....	84
Anf. 91 MARTIN MELIN (L) .....	86
(Beslut skulle fattas den 25 februari.).....	88
<b>§ 10 Nya regler för att underlätta noteringar av värdepapper .....</b>	<b>88</b>
Finansutskottets betänkande 2025/26:FiU29.....	88
Anf. 92 PATRIK LUNDQVIST (S).....	88
Anf. 93 JAN ERICSON (M) .....	89
(Beslut skulle fattas den 25 februari.).....	90
<b>§ 11 Bordläggning .....</b>	<b>91</b>
<b>§ 12 Anmälan om interpellation .....</b>	<b>91</b>
<b>§ 13 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....</b>	<b>91</b>
<b>§ 14 Kammaren åtskildes kl. 21.17.....</b>	<b>92</b>