

Kl. 13.00–15.55

18.00–21.12

§ 1 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 10 juni

AU11 En god arbetsmiljö för framtiden – regeringens arbetsmiljöstrategi 2021–2025 m.m.

Punkt 1 (En god arbetsmiljö för framtiden – regeringens arbetsmiljöstrategi 2021–2025)

1. utskottet

2. res. 1 (L)

Votering:

53 för utskottet

2 för res. 1

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 MP, 1 -

För res. 1: 2 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Punkt 2 (Systematiskt arbetsmiljöarbete m.m.)

1. utskottet

2. res. 2 (M)

Votering:

25 för utskottet

11 för res. 2

19 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 1 L, 3 MP

För res. 2: 11 M

Avstod: 10 SD, 4 V, 3 KD, 1 L, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Prot. 2020/21:141
15 juni

Punkt 4 (Preskriptionstiden för arbetsmiljöbrott)

1. utskottet
2. res. 9 (M, SD)

Votering:

34 för utskottet

21 för res. 9

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 2 L, 3 MP, 1 -

För res. 9: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Punkt 6 (Åtgärder mot arbetslivskriminalitet)

1. utskottet

2. res. 12 (C)

Votering:

45 för utskottet

5 för res. 12

5 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 3 KD, 2 L, 3 MP

För res. 12: 5 C

Avstod: 4 V, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Punkt 12 (Arbetsmiljö och skyddsutrustning i vård och omsorg)

1. utskottet

2. res. 25 (KD)

Votering:

52 för utskottet

3 för res. 25

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 2 L, 3 MP, 1 -

För res. 25: 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Punkt 14 (Hemarbete)

1. utskottet

2. res. 28 (C, L)

Votering:

38 för utskottet

7 för res. 28

10 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 4 V, 3 KD, 3 MP, 1 -

För res. 28: 5 C, 2 L

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Punkt 15 (Arbetstidslagen m.m.)

1. utskottet

2. res. 29 (V)

Votering:

50 för utskottet

5 för res. 29

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 2 L, 3 MP

För res. 29: 4 V, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

AU12 Riksrevisionens rapport om statens insatser mot exploatering av arbetskraft

Punkt 1 (Riksrevisionens rapport om statens insatser mot exploatering av arbetskraft)

1. utskottet

2. res. 1 (SD)

3. res. 2 (V)

Förberedande votering:

10 för res. 1

5 för res. 2

40 avstod

294 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

40 för utskottet

10 för res. 1

5 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 15 S, 11 M, 5 C, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 1: 10 SD

Avstod: 4 V, 1 -

Frånvarande: 85 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 2

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU24 Socialtjänst- och barnfrågor

Punkt 5 (Ny socialtjänstlag)

1. utskottet

2. res. 7 (S, C, V, MP)

Votering:

27 för utskottet

29 för res. 7

293 frånvarande

Kammaren biföll res. 7.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 3 KD, 3 L

För res. 7: 16 S, 5 C, 4 V, 3 MP, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 7 (Legitimationskrav och specialistutbildning)

1. utskottet

2. res. 9 (SD)

Votering:

43 för utskottet

10 för res. 9

3 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 MP, 1 -

För res. 9: 10 SD

Avstod: 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 12 (Möjlighet att dela information)

1. utskottet

2. res. 17 (M, KD, L)

Votering:

39 för utskottet

17 för res. 17

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 MP, 1 -

För res. 17: 11 M, 3 KD, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 16 (Anhörigstödet i övrigt)

1. utskottet

2. res. 22 (C)

Votering:

30 för utskottet

5 för res. 22

21 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 3 MP

För res. 22: 5 C

Avstod: 10 SD, 4 V, 3 KD, 3 L, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 20 (Övriga frågor om försörjningsstöd)

1. utskottet

2. res. 35 (V)

Votering:

41 för utskottet

5 för res. 35

10 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 35: 4 V, 1 -

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 45 (Uppföljning av förverkligandet av barnkonventionen i svensk rätt)

1. utskottet

2. res. 66 (SD, KD)

Votering:

43 för utskottet

13 för res. 66

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 66: 10 SD, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU12 Internationella adoptioner

1. utskottet

2. res. (S, MP)

Votering:

37 för utskottet

19 för res.

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 1 -

För res.: 16 S, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

§ 2 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 14 juni

KU21 Behandlingen av riksdagens skrivelser

Kammaren biföll utskottets förslag.

KU32 Undantag från sekretess för vissa beslut som rör stöd vid korttidsarbete

Kammaren biföll utskottets förslag.

MJU24 Hållbarhetskriterier – genomförande av det omarbetade förnybartdirektivet

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Definition av odikad mark)

1. utskottet
2. res. 1 (M, SD, KD)

Votering:

32 för utskottet

24 för res. 1

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 1: 11 M, 10 SD, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 3 (Långsiktighet i hållbarhetskriterierna)

1. utskottet
2. res. 2 (M, KD)

Votering:

42 för utskottet

14 för res. 2

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 2: 11 M, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 4 (Skogsbruket och hållbarhetskriterierna)

1. utskottet
2. res. 3 (V)

Votering:

51 för utskottet

5 för res. 3

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 3: 4 V, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

SoU25 En förnyad strategi för politiken avseende alkohol, narkotika, dopning, tobak och nikotin samt spel om pengar 2021–2025

Prot. 2020/21:141
15 juni

Punkt 1 (En förnyad strategi för politiken avseende alkohol, narkotika, dopning, tobak och nikotin samt spel om pengar 2021–2025 och dess övergripande mål)

1. utskottet
2. res. 1 (S, MP)

Votering:

37 för utskottet

19 för res. 1

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 1 -

För res. 1: 16 S, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 20 (Tillgång till beroendevård)

1. utskottet
2. res. 30 (V)

Votering:

19 för utskottet

5 för res. 30

32 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 3 MP

För res. 30: 4 V, 1 -

Avstod: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 21 (Huvudmannaskap för beroendevården)

1. utskottet
2. res. 32 (SD, C, V, KD, L)

Votering:

30 för utskottet

26 för res. 32

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 3 MP

För res. 32: 10 SD, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 25 (Överdosisstrategi och en nationell strategi för systematisk suicidprevention)

1. utskottet

2. res. 36 (M, SD)

Votering:

35 för utskottet

21 för res. 36

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 36: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 27 (Genomförande av ANDTS-strategin)

1. utskottet

2. res. 41 (KD)

Votering:

19 för utskottet

3 för res. 41

34 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 3 MP

För res. 41: 3 KD

Avstod: 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 L, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 30 (Kunskapscentrum för insatser mot narkotikarelaterade skador och dödsfall)

1. utskottet

2. res. 45 (C, V)

Votering:

46 för utskottet

10 för res. 45

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 45: 5 C, 4 V, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 3 (Tidsbegränsade anställningar)

1. utskottet

2. res. 2 (M, C)

Votering:

40 för utskottet

16 för res. 2

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 2: 11 M, 5 C

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 4 (Nationella yrkespaket)

1. utskottet

2. res. 3 (C)

Votering:

51 för utskottet

5 för res. 3

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 3: 5 C

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 5 (Validering)

1. utskottet

2. res. 4 (V)

Votering:

52 för utskottet

4 för res. 4

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 4: 4 V

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Prot. 2020/21:141
15 juni

Punkt 6 (Lämplighet m.m.)

1. utskottet
2. res. 5 (SD)

Votering:

46 för utskottet

10 för res. 5

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 5: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 7 (Avgift)

1. utskottet
2. res. 7 (KD)

Votering:

48 för utskottet

3 för res. 7

5 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 7: 3 KD

Avstod: 5 C

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU32 Anpassningar till EU:s nya förordningar om medicintekniska produkter – del 2

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU38 Frågor om tvångsvård

1. utskottet
2. res. (S, MP)

Votering:

38 för utskottet

18 för res.

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 1 -

För res.: 15 S, 3 MP

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

§ 3 Justering av protokoll

Protokollet för den 25 maj justerades.

Prot. 2020/21:141

15 juni

§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:752

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:752 Buller från vindkraftverk
av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 24 september 2021.
Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid
på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 14 juni 2021

Miljödepartementet

Per Bolund (MP)

Enligt uppdrag

Egon Abresparr

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:800

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:800 Hanteringen av elbilsbränder
av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

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

Interpellationen kommer att besvaras den 21 september 2021.

Stockholm den 14 juni 2021

Justitiedepartementet

Mikael Damberg (S)

Enligt uppdrag

Jenny Kvarnholt

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:808

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:808 Svenska Jägareförbundets uppdrag att
sköta jakt- och viltvård

av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 21 september 2021.

Prot. 2020/21:141
15 juni

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.
Stockholm den 11 juni 2021
Näringsdepartementet
Jennie Nilsson (S)
Enligt uppdrag
Annica Sandberg
Expeditionschef

Interpellation 2020/21:809

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:809 Behovet av att minska vargstammen
av Alexandra Anstrell (M)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 21 september 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 11 juni 2021

Näringsdepartementet

Jennie Nilsson (S)

Enligt uppdrag

Annica Sandberg

Expeditionschef

Interpellation 2020/21:816

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:816 Överskuldssättning
av Angelica Lundberg (SD)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 9 september 2021.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor och sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 14 juni 2021

Finansdepartementet

Åsa Lindhagen (MP)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Interpellation 2020/21:820

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:820 Biogasbilars status som miljöbilar
av Lars Thomsson (C)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 2 september 2021.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 14 juni 2021

Infrastrukturdepartementet

Tomas Eneroth (S)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:822 Säkerhetspolisens utredningar om personer med kurdiskt ursprung

av Ilona Szatmari Waldau (V)

Interpellationen kommer inte hinna besvaras inom tidsfristen.

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

Interpellationen kommer att besvaras den 9 september 2021.

Stockholm den 14 juni 2021

Justitiedepartementet

Mikael Damberg (S)

Enligt uppdrag

Jenny Kvarnholt

Expeditionschef

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motioner

2020/21:4086 och 4091 till arbetsmarknadsutskottet

§ 6 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Finansutskottets betänkanden

2020/21:FiU20 Riktlinjer för den ekonomiska politiken

2020/21:FiU21 Vårändringsbudget för 2021 samt extra ändringsbudget – förstärkt nedsättning av arbetsgivaravgifterna för 19–23-åringar under juni–augusti 2021

2020/21:FiU24 Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2018–2020

2020/21:FiU30 Årsredovisning för staten 2020

Justitieukskottets betänkande

2020/21:JuU41 Åtgärder för att förbättra polisens effektivitet

Utbildningsutskottets betänkanden

2020/21:UbU13 Gymnasieskolan

2020/21:UbU20 Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfonds verksamhet och årsredovisning 2020

2020/21:UbU21 Riksrevisionens rapport om styrning av ämneslärarutbildningen vid Högskolan i Gävle, Linnéuniversitetet och Stockholms universitet

§ 7 Förarbevis för vattenskoter

Trafikuskottets betänkande 2020/21:TU12
Förarbevis för vattenskoter (prop. 2020/21:190)
föredrogs.

Anf. 1 JENS HOLM (V):

Fru talman! "Äntligen!" skulle jag vilja utbrista. Äntligen lägger regeringen fram ett krav på förarbevis, körkort, för att få köra vattenskoter. Hur vi har hanterat dessa farkoster, vattenskotrar, i Sverige är en ganska lång och stundtals tragisk historia.

Redan i början av 1990-talet fick vi ett generellt förbud mot vattenskotrar formulerat i vattenskoterförordningen från 1993. Där var vattenskotrar förbjudna förutom i allmänna farleder och på andra utpekade områden. Men så fick vi inte ha det för EU, som ansåg att det var en begränsning av den fria rörligheten. Det slutade med en dom i EU-domstolen 2009, och ända sedan dess har vi haft en lång diskussion i Sverige om hur vi ska kunna få ordning på sjön och hur vi ska kunna reglera dessa farkoster som kallas för vattenskotrar.

Vi i Vänsterpartiet har länge varit tydliga. Vi tycker att det ursprungliga förbudet var bra. Om vi inte kan använda oss av det har vi länge drivit att det ska finnas körkortskrav för vattenskotrar, och det ska också finnas en tydlig åldersgräns.

Det behövs, för vattenskotrarna är farkoster med en motorkapacitet jämförbar med en normalstor bil. De har flera hundra hästkrafter och en topphastighet på över 100 kilometer i timmen. De är också grundgående, så de kan framföras nästan överallt. Det är ett stort problem eftersom man kan köra väldigt nära stränder med dem, där till exempel badande barn, kanotister, sjöfåglar och många andra vill vara.

Dessvärre är framförande av vattenskotrar förenat med många olyckor. Varje sommar får vi nya förfärliga rapporter från sjöpolisen och andra om hemska olyckor som till och med kan sluta med dödsfall, invalidisering etcetera.

Vi måste alltså få en bättre ordning på sjön, och det är nu väldigt välkommet att regeringen föreslår ett krav på förarbevis för att ha vattenskotrar.

Fru talman! Jag sa "äntligen". Men när man tittar lite noggrannare på förslaget från regeringen ser man att det inte träder i kraft i sommar. Det är helt i strid med det förslag som regeringen lade fram för bara ett halvår sedan. I den promemoria som kallats just *Förarbevis för vattenskoter*, som regeringen lade fram den 7 december 2020, förutskickades att ett krav på förarbevis skulle träda i kraft nu i sommar. Så blir inte fallet. Körkortskravet träder i kraft först nästa sommar. Det innebär att vi kommer att få ännu en sommar med stora risker för fortsatta olyckor och olägenheter orsakade av framföring av vattenskoter.

Jag kan inte annat än hålla regeringen ansvarig för denna saktfärdighet. Jag förstår inte varför det ska ta så lång tid för regeringen att agera. Det här är en fråga som har utretts och föreslagits flera gånger om. Det finns tillkännagivanden från riksdagen där vi vädjar till regeringen att lägga fram krav på förarbevis för vattenskoter. Havs- och vattenmyndigheten har också föreslagit det. I interna dokument och promemorior från regeringen

sedan många år tillbaka finns det också förslag om körkort för vattenskoter. Jag har också från 2013 och framåt föreslagit detta i flera interpellationsdebatter i riksdagens kammare och i skriftliga frågor.

Jag förstår alltså inte varför det inte kan träda i kraft i sommar, varför vi måste vänta ännu en sommar. Regeringen föreslog detta i december. Då pågick pandemin; redan då visste regeringen att det pågick en pandemi. Ändå sa man att detta skulle träda i kraft till sommaren 2021. Nu blir det alltså inte så. Det blir ett underbetyg för regeringen i denna fråga.

Fru talman! Jag förstår inte heller varför regeringen inte passar på att höja åldersgränsen för att köra vattenskoter. För två år sedan trädde regeringens åldersgräns, 15 år, i kraft. Man ska vara 15 år för att framföra ett fordon med flera hundra hästkrafter och med en topphastighet på över 100 kilometer i timmen. Vi skulle förstås aldrig tillåta detta på land. Man skulle inte få köra en motorcykel med motsvarande hastighet och motorstyrka om man är 15 år. Men på sjön får man tydligen göra det.

Vänsterpartiet har därför lagt fram ett konkret förslag i betänkandet om att passa på att införa en åldersgräns på 18 år för att få köra vattenskoter. Den åldersgränsen kan träda i kraft redan nu i sommar. Jag yrkar bifall till reservation nummer 8, som handlar om just detta.

Fru talman! Jag vill dra riksdagens uppmärksamhet till två viktiga tillkännagivanden, förslag till beslut, som en majoritet i riksdagen har föreslagit och som Vänsterpartiet förstås står bakom. Det första rör hur själva utbildningsverksamheten för förarbevisen ska utföras. Vi anser att vi förstås ska dra nytta av båtlivets befintliga utbildningsorganisationer. Redan i dag kan man gå en utbildning för att ta förarintyg eller kustskepparexamen för vanliga båtar och fartyg. Det sköts på ett alldeles utmärkt sätt genom olika organisationer med koppling till sjöfart, båtar och annat.

Vi tycker inte att vi behöver uppfinna hjulet igen och ta fram en ny utbildningsorganisation för just förarbevis för vattenskotrar. Låt oss dra nytta av båtlivets befintliga utbildningsorganisationer. Just ett sådant förslag hoppas jag att vi kommer att fatta beslut om när vi röstar om det här betänkandet. Det finns en majoritet som är för det, och det är något som vi i Vänsterpartiet bland annat har lyft fram.

Fru talman! Det finns ett andra tillkännagivande som jag vill uppmärksamma riksdagen och kammaren på. Här debatterar vi förarbevis för vattenskotrar. Men när man tittar lite närmare på frågan är det inte helt enkelt att definiera exakt vad en vattenskotter är. Utvecklingen går ganska fort. Det som här och i dag definieras som en vattenskotter kanske inte är det i morgon eller nästa år. I grunden behöver vi ett krav på förarbevis för alla snabbgående fordon som kan framföras till sjöss. Det är vi också överens om i betänkandet.

Vi vill ha en teknikneutral definition för snabbgående fordon till sjöss, och vi vill att de ska omfattas av krav på körkort. Exakt vilken hastighet det ska gälla kan regeringen få återkomma med. Vi i Vänsterpartiet tycker att gränsen ska dras någonstans vid 20–25 knop, med andra ord motsvarande ungefär 50–60 kilometer i timmen. Vi tycker också att det är viktigt att det förslaget ska läggas fram utan fördröjning av det krav på förarbevis för vattenskoter som vi nu debatterar.

Låt oss ta ett bredare grepp och se till att alla snabbgående vattenfordon omfattas av krav på körkort. På så sätt kan vi få bättre ordning och reda på sjön. På så sätt kommer liv att sparas. På så sätt kommer vi också att värna

djurlivet och det marina livet. Det hotas nämligen av att vattenskotrar kör i områden där bland annat sjöfåglar häckar.

Fru talman! Det är bra att det här äntligen kommer. Men det borde ha gått mycket fortare.

Anf. 2 JOHAN BÜSER (S):

Fru talman! Nu är sommaren här. Med den väntar förhoppningsvis ledighet och fler möjligheter att vara utomhus i vårt vackra land. Kanske blir det i skogen, i stan, på stranden eller till sjöss – vem vet?

På sommaren är vi många som uppskattar närheten till våra vatten. Ett inslag som på senare år diskuterats mycket och framför allt på sommaren är just användningen av vattenskotrar. De används allt som oftast för nöjeskörning, inte sällan i närheten av våra hamnar och badplatser. Men tyvärr har vi på senare år också fått se en hel del otäcka olyckor där förarna emellanåt visar sig ha bristande båtlivserfarenhet. Om vattenskotern körs på ett olämpligt sätt kan även såväl skyddade kustområden som djurlivet – till exempel fåglar, häckning och annat – ta skada.

För att såväl öka sjösäkerheten och se färre olyckor som undvika att vattenskotrarna blir ett störande moment har ett förslag om förarbevis för vattenskotrar diskuterats under en tid. Det är många som har motionerat om det på olika nivåer, alltifrån C-G Haglund i Socialdemokraterna hemma i Göteborg till mina göteborgska riksdagskollegor Gunilla Carlsson och Mattias Jonsson och en rad andra motionärer som representerar olika partier här i kammaren.

För kännedom har riksdagen dessutom sedan tidigare riktat ett tillkännagivande om just de frågor som vi debatterar i dag. Och den lag som nu presenteras av regeringen är väl avvägd, nödvändig och klok.

Fru talman! Syftet med det lagförslag om förarbevis för vattenskotrar som nu ligger på bordet för riksdagen att hantera är som sagt att säkerställa att vattenskotrar används på ett miljövänligt och säkert sätt.

Bestämmelsen om förarbevis, kontroll och straffbestämmelser föreslås träda i kraft den 1 maj 2022. Bestämmelserna om tillstånd för utbildare, utbildningens innehåll och utfärdande av förarbevis föreslås träda i kraft redan den 1 juli 2021. På så vis genomförs lagen i två steg. Under ett år från ikraftträdandet av kravet på förarbevis ska personer som redan har bland annat förarintyg för fritidsbåt kunna få ett förarbevis för vattenskotrar utan att behöva genomgå utbildning. Det är tanken.

Jag kan nämna något mer om vad lagen innehåller. Föraren måste, som vi redan har hört, ha fyllt 15 år och ha genomgått en utbildning för förarbevis med godkänt resultat. Utbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska inslag. Fokus under utbildningen ska förstås ligga på både säkerhetsfrågor och hänsyn till miljö och naturliv. Om någon kör vattenskotrar utan förarbevis ska böter kunna aktualiseras. Undantag från kravet ska kunna gälla statliga myndigheter, och det ska av uppenbara skäl kunna omfatta räddningstjänsten.

För att få bedriva utbildningen ska tillstånd krävas. Det ska också utövas viss tillsyn över verksamheten. Tillstånd för att bedriva utbildningen ska få beviljas juridiska personer som har förutsättningar för att klara av detta. Vi socialdemokrater anser till exempel att det är rimligt att överlåta uppgiften till sådana aktörer som NFB, Nämnden för båtlivsutbildning, som har nämnts här.

Vi ser gärna att dessa är med och tar det här ansvaret. Ideella föreningar kan, som vi vet, utgöra juridiska personer. Uppfyller de kraven som ställs kommer de att kunna få tillstånd att bedriva utbildning för vattenskoter för förarbevis.

Det kommer också att införas ett förarbevisregister. Efter genomgången utbildning ska den som kör skotern ha med sig både sitt förarbevis och en giltig identitetshandling. Enligt förslaget är det Transportstyrelsen som kommer att utfärda förarbevisen. Vi tycker att det är en rimlig ordning, även sett ur ett rättssäkerhetsperspektiv.

Det är också viktigt att nämna att lagen ska omfatta samtliga vattenskotrar, oavsett om de drivs med elmotor eller förbränningsmotor. Regeringen har alltså valt att anpassa definitionen av vattenskoter på ett sådant sätt att båda dessa typer av motorer omfattas. Detta är naturligtvis viktigt. Det är också någonting som har framförts här i kammaren av andra partier, som kommer att debattera den här frågan vidare senare.

Vi noterar att det i dagens debatt och utifrån betänkandet kommer önskemål om att vidga lagen ytterligare, så att även snabbgående fritidsbåtar omfattas av lagstiftningen. Men då vill jag påpeka att det finns en del skillnader mellan vattenskotrar och snabbgående motorbåtar. Bland annat är ofta tillgången till de här motorbåtarna lite mer begränsad. Det skiljer sig också lite hur man brukar använda dem. Det är oftast mer erfarna förare som kör de snabbgående motorbåtarna. Man ska också komma ihåg att båtar faktiskt ibland används till livsnödvändiga dagliga lösningar, som den dagliga transportlösningen så att säga, för transport till allt från bostad till skola och sjukvård. I dagsläget anser vi från Socialdemokraternas sida att det inte finns tillräckliga skäl att införa behörighetskrav för andra snabbgående fritidsbåtar än vattenskotrar.

Fru talman! Att införa lagen om förarbevis för vattenskoter är det som sagt många som har efterfrågat. Vi ser det som viktigt att lagen nu införs så snabbt som möjligt. Självklart kommer det att finnas anledning att utvärdera den lite längre fram. Redan i december i år kommer till exempel Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen att utvärdera den sedan tidigare införda åldersgränsen om 15 år, som vi hörde föregående talare, ledamoten Jens Holm, tala om.

Med anledning av den nämnda åldersgränsen, som infördes 2019, och detta förslag om förarbevis, som så småningom kommer att klubbas, får det tillkännagivande som riksdagen tidigare riktat mot regeringen anses vara slutbehandlat. Jag vill härmed inför kommande debatt avsluta med att yrka bifall till reservation 2 om lagens omfattning, reservation 3 om utbildningsverksamhet samt reservation 4 om utfärdare av förarbevis, enligt motiveringar i detta anförande. Samtliga reservationer som jag nämnde och som jag har yrkat bifall till är gemensamma för Socialdemokraterna och Miljöpartiet. I övrigt vill jag yrka bifall till förslaget gällande resterande del av trafikskottets betänkande TU12 *Förarbevis för vattenskotter*. Det känns gott att lagen förhoppningsvis kommer på plats så snart som möjligt. Med det sagt vill jag passa på att önska alla ledamöter och alla som lyssnar på debatten en riktigt skön och härlig sommar.

(Applåder)

I detta anförande instämde Teres Lindberg och Jasenko Omanovic (båda S).

Anf. 3 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! I min hand har jag en promemoria från regeringen. Den är daterad den 7 december 2020 och heter *Förarbevis för vattenskoter*. I denna promemoria föreslår regeringen precis samma sak som vi debatterar nu, nämligen att det ska vara ett krav på förarbevis för att köra vattenskoter och att det här ska träda i kraft den 15 juli 2021. Det var en promemoria, inte en proposition. Sedan har regeringen även tagit fram en proposition. Innehållet är nästan identiskt, men med en stor skillnad. Enligt propositionen ska detta inte träda i kraft den 15 juli 2021, det vill säga denna sommar, utan först nästa sommar, 2022, som Johan Büser redogjort för.

Jag skulle vilja fråga Johan Büser: Vad var det som hände mellan den 7 december och våren 2021? Varför kunde ni inte lägga fram ett förslag som träder i kraft nu i sommar?

Jag har en andra fråga. Vi vet alla att vattenskotrar har en motorkapacitet stor som en bil, 200–300 hästkrafter, och att de kan gå i över 100 kilometer i timmen. Enligt förslag från den socialdemokratiska regeringen har en åldersgräns på 15 år införts för dessa fordon. Anser Johan Büser att 15 år är en rimlig åldersgräns för ett fordon på 300 hästkrafter som kan framföras i en hastighet av 130 kilometer i timmen?

Anf. 4 JOHAN BÜSER (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Holm för frågan. Precis som jag sa i talarstolen är vi väldigt glada över att nu kunna presentera den här lagstiftningen. Som alltid är inte det svåra att tala om vad som ska göras. Det svåra och viktiga är att faktiskt göra det, att få saker och ting gjorda. Vill man få på plats lagstiftning som är klokt avvägd, bra och rimlig måste remissinstanser komma med sina synpunkter. Vi har eventuella kommande utbildningsanordnare som får vara med och tycka till. Självklart är det så att det ibland tar tid att få fram en lagstiftning. Det vet ledamoten Holm också.

Jag är stolt över den lagstiftning vi har. Jag tycker att det är klokt och väl avvägt att vi inför den i två delar. Vi börjar med att få på plats utbildningen. De stegen införs redan i år. Nästa år får vi förarbeviset, så att man kan börja utbilda på plats. Det är också rimligt att man får tid att ställa om och förbereda sig på detta, eftersom det är en ny situation, då ett förarbevis tidigare har saknats.

År 2019 införde vi åldersgränsen på 15 år. Tidigare fanns inte den. Vi har lyssnat på vad riksdagen har sagt i de tillkännagivanden som har gjorts. Socialdemokraterna tycker att det är rimligt. Vi tycker att regeringen har gjort ett bra jobb med förslag till lagstiftning. Åldersgränsen på 15 år är som sagt införd relativt nyligen, 2019. Den ska utvärderas av Transportstyrelsen, och utvärderingen ska presenteras den 1 december. Ungefär så tänker vi.

Anf. 5 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag förstår fortfarande inte detta. I december lägger man fram ett förslag om att kravet på förarbevis ska träda i kraft till sommaren 2021. Människor tänker: Äntligen får vi lite ordning och reda på sjön! Sedan blir det inte så. Varför?

Jag tolkar Johan Büsers svar som att Johan Büser och Socialdemokraterna tycker att 15 år är en väl avvägd åldersgräns för ett fordon som kan framföras i 130 kilometer i timmen. Jag undrar: I vilket annat sammanhang skulle vi tillåta det? När man nu lägger fram det här förslaget förstår jag inte varför man inte också passar på att höja åldersgränsen, så att vi får samma åldersgräns på sjön som på land, nämligen 18 år.

Anf. 6 JOHAN BÜSER (S) replik:

Fru talman! Det är ett stort steg vi tar, eftersom det inte fanns någon reglering tidigare. Vi införde en åldersgräns på 15 år 2019. Nu kommer denna lagstiftning, som vi genomför i flera steg i år och under nästa år. Det kommer att bli en viktig förändring som bidrar till ökad sjösäkerhet och mer hänsyn till hamnar, badplatser och vårt djurliv, vilket både jag och ledamoten Holm brinner för.

Frågan om ålder kommer att behöva utvärderas. Vi kommer att få en rapport om det från Transportstyrelsen den 1 december i år. Då är vi förstås beredda att ta nya tag. Det kan gälla definitioner såväl som åldersgränser och annat. Om man behöver ta nya steg är vi förstås beredda att göra det. Men i det förslag vi har här i dag är det 15 år som gäller. Det blir ett förarbevis. Utbildningsanordnarna kan börja planera för detta. Nästa år får vi en fullständig lagstiftning på plats. Det ser jag fram emot. Jag tycker att det är bra och viktigt att de här stegen har tagits för en säkrare miljö till sjöss.

Anf. 7 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! I dag när vi ska diskutera regleringar kring vattenskotrar är regering och opposition faktiskt helt överens om problembilden. Vattenskotrar är snabba farkoster på vatten som ofta körs av människor som inte har någon större vana vid sjön och som saknar utbildning. De går att köra in på grunt vatten, det vill säga i områden där oskyddade människor simmar och leker. Förutom att de är ett irritationsmoment finns det risk för svåra olyckor, och det finns statistik på att sådana tyvärr har inträffat.

Normalt sett är vi moderater inte de största pådrivarna för nya regleringar, och särskilt inte när det gäller båtliv. Det är med tanke på att just båtliv innebär stor frihet för människor och möjlighet att komma ut i naturen. Men när det gäller vattenskottrarna kan vi inte blunda för de problem som finns.

Vi har i dag en oreglerad situation på svenska vatten. De som kör vattenskotrar behöver veta hur man uppför sig på sjön. I dag kan de köra hur fort som helst utan någon utbildning alls. Nu går vi tyvärr mot en sommar till utan några krav på dem som kör vattenskotrar. Det innebär att vi har människor därute som kör omkring på våra badstränder bland badande och lekande barn utan något som helst vett om hur man uppför sig på sjön.

Vi behöver en ny lagstiftning. Vi hade egentligen behövt att den var på plats redan till den här sommaren. Men vi är överens om att ny lagstiftning behövs. Regeringen lyckades se problembilden och sedan fullständigt bortse från remissinstanser och deras påpekanden om brister i de förslag den lägger fram. Lagstiftningen som regeringen föreslår riskerar att vara inaktuell innan den ens träder i kraft och riskerar att inte lösa de problem vi ser på svenska vatten.

Det finns redan i dag en väl utvecklad utbildningsverksamhet när det gäller svenskar som frivilligt tar förarintyg för båttrafik. Det hade kunnat vara en väldigt bra grund att stå på. Privata aktörer har också visat intresse inför möjligheten att kunna utbilda för det nya förarbeviset.

Det finns med andra ord en mycket god tradition att bygga vidare på och ge uppdrag med krav på de nya skärpta obligatoriska förarintygen. En lösning byggd på den organisation för förarintyg som redan finns hade dessutom kunnat sjösättas redan i år.

Vi vill gärna se en modern lagstiftning som löser de faktiska problemen på svenska vatten. Den behöver vara teknikneutral, och det är rimligt att man kopplar lagstiftningen till hastighet. Det är där problemen ligger. Människor kör för fort utan att ha koll på reglerna på sjön. Det finns en stor risk att lagstiftningen inte får önskat resultat. Därför har vi moderater krävt att man ska göra en utvärdering ganska snabbt efter att den är införd för att säkerställa att man kommer åt de problem vi ser.

Den lag som regeringen föreslår bygger på längd och teknik. I propositionen står att med ”vattenskoter avses i denna lag en vattenfarkost vars skrovlängd understiger fyra meter och som har ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla, och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på skrovet snarare än i farkosten”.

Det finns ganska många synpunkter man kan ha på denna väldigt snäva definition. Vattenskoterbranschen säger för det första att det kommer att komma vattenskotrar som är längre än fyra meter. Man kan också tänka sig att det börjar säljas särskilda förlängningsdelar som sätts på en befintlig vattenskoter så att den blir över fyra meter. Då kan den köras utan förarbevis.

För det andra kommer många vattenskotrar som är på väg ut på marknaden att drivas av el. De eldrivna vattenskotrarna kommer att ha propeller, enligt vad branschen säger, och inte vattenjet. Det innebär att lagstiftningen inte heller gäller dem.

För det tredje kommer alla andra vattenfordon att kunna köras oreglerat i hög hastighet och var som helst.

Det är fortfarande så att den här lagstiftningen riskerar att bli ett slag i luften, eller man kanske ska säga ett slag i vattnet, utan att få någon större effekt. Vad borde man då föreslå i stället?

En majoritet i utskottet är överens om att det är viktigt att den är teknikneutral och att man kopplar lagstiftningen till hastighet och inte till utformningen av själva fordonet.

Det är viktigt att människor som ger sig ut på sjön vet hur man beter sig och vilka regler som gäller. Ska man köra i hög hastighet ute på sjön är det viktigt att man har ett förarbevis där man har fått bevisa att man vet vad som krävs. Då kan man hantera risker, och man vet var man får köra.

Sammanfattningsvis riskerar lagstiftningen att vara otillräcklig och omodern redan när den träder i kraft den 1 juli 2022. Hade regeringen gjort sitt jobb ordentligt kunde vi ha haft en enig riksdag som löst ett stort problem och kanske minskat olyckorna redan i år. Det finns rimligen inga ideologiska spänningar i detta eller frågor där vi för den delen inte är överens. Regeringen har genom slarv och oförmåga lyckats skapa en konflikt i en fråga där vi egentligen är överens. Det är faktiskt ganska sorgligt.

Det är glädjande att vi i det parlamentariska arbetet i utskottet har majoritet för att göra förändringar i lagstiftningen så att den kan bli mer effektiv. Det föreslås hela tre tillkännagivanden till regeringen i detta betänkande. Det innebär att vi bara har en reservation att yrka bifall till, och det är reservation nummer 6.

Anf. 8 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! År 2015 gav riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att det behövde införas förarbevis och åldersgräns för framförande av vattenskoter. Det var 2015, fru talman. Smaka på den! I dag är det 2021. Det har tagit sex år för regeringen att ta fram detta lagförslag. Visst kan man ha respekt för att det ska utredas. Det ska inte bli fel när man inför nya lagar och regler. Men det roliga – eller rättare sagt det tragiska – är att på det lagförslag som regeringen har lagt fram har det getts nya tillkännagivanden, då förslaget från regeringen enligt trafikutskottet inte höll måttet.

Vi vill till exempel att man ska införa ett teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart. Vi sverigedemokrater anser till exempel att 35 knop hade varit en bra hastighet. Det är en hastighet som motsvarar ungefär 65 kilometer i timmen. Det bör gälla alla farkoster.

Det andra är att man inom befintlig utbildning ska kunna fortsätta utbildningen så att man inte, som tidigare talare har sagt, uppfinner hjulet en gång till, utan att det går väldigt fort.

Fru talman! Sjösäkerheten är mycket viktig, och det har den alltid varit. Under pandemin har vi dessutom sett att det blivit ett enormt tryck på försäljningen av båtar och andra flytetyg. Det är inte konstigt att det har blivit mer populärt att köpa en båt och vistas i skärgården eller längre ut till havs. Då det inte längre går att resa utomlands har väldigt många valt att köpa en båt och semestra på hemmaplan.

Den som går i båtköpartankar och har läst på vet att det är väldigt svårt att få tag i en båtplats i vissa delar av landet. Där kan man få vänta i upp till tio år eller mer för en båtplats.

Den som har gjort sin läxa och vet att det är svårt att få en båtplats men ändå vill ha ett vattengående fordon kan välja att köpa en mindre båt eller en vattenskoter som man med släp kan köra ned i vattnet via en ramp. Senare när man är färdig för dagen kan man lasta på den på släpet och köra hem den igen då det inte finns båtplatser.

Utskottet reagerade redan 2015 på att sjösäkerheten behövde ses över och att olyckor med just vattenskotrar var överrepresenterade. Varje sommar sker otäcka olyckor med snabbgående båtar och vattenskotrar. Att framföra en snabbgående båt eller en vattenskoter kan inte liknas vid vägtrafik. Det lurar väldigt många faror i vattnet: grund, grynnor och märken som är utplacerade. De med sjövana kan lätt navigera sig förbi dessa hinder, men för dem som inte har sjövana kan olyckan vara ett faktum.

Utskottet har valt att innefatta snabbgående flytetyg och inte bara vattenskotrar i detta lagförslag. Socialdemokraterna och Miljöpartiet har motsatt sig detta. De hävdar att konstruktionen är annorlunda. Här får jag ge Socialdemokraterna och Miljöpartiet rätt. Ja, en båt är en båt, och en vattenskoter är en vattenskoter. Men när man preciserar hur en vattenskoter ser ut i lagtext kommer tillverkarna – och de har redan möjliggjort det – enkelt att kunna modifiera vattenskotern så att den liknar en båt. I dag finns

det dessutom båtår med vattenjet som inte är mycket större än en vattenskoter, och dessa kan framföras i hiskeliga hastigheter.

Fru talman! Sedan ska vi inte glömma att de som framför snabbgående båtar inte är speciellt skyddade. Om man kör på ett grund i hög fart blir det tvärstopp. Man kan lätt slå ihjäl sig. Vi är absolut inte emot vare sig snabba båtar eller vattenskotrar. Självklart ska man få köra fort. Man ska kunna åka vattenskidor, hoppa på vågor eller bara transportera sig fram snabbt. Men det ska ske med kunskap och omdöme.

Fru talman! Vi yrkar bifall till reservation 7 och i övrigt till utskottets förslag i betänkandet.
(Applåder)

I detta anförande instämde Patrik Jönsson och Thomas Morell (båda SD).

Anf. 9 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Det har länge funnits en irritation bland traditionella båt-turister och badande avseende vattenskotrar som framförs i hög hastighet nära andra båtar eller personer som badar. Det är därför positivt att det nu kommer en reglering som syftar till att få dem som framför dessa fordon att uppträda på ett mer korrekt och säkert sätt.

Samtidigt väljer regeringen lösningar som inte stämmer överens med den tradition som finns inom sjöfarten. KD står därför bakom utskottets tre förslag till tillkännagivanden avseende ett teknikneutralt obligatoriskt förarbevis, att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis samt att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utfärda förarbevis.

Fru talman! Samtidigt som vi nu ser över lagen avseende förarbevis för vattenskoter ska vi vara medvetna om att det finns allt fler båtar som är konstruerade på ett sådant sätt att de kan framföras med en väldigt hög fart. Vi har därför pekat på behovet av en mer generell översyn av behovet av förarbevis när det gäller båtar som går i förhållandevis höga hastigheter.

Vi anser inte att obligatoriska praktiska moment ska ingå i utbildningen för det nya förarbeviset för vattenskoter. Ett skäl till detta är att de praktiska momenten i regel inte utgör ett problem. Tvärtom verkar dessa personer ofta ha god kunskap om hur man kör själva fordonet. Man brister dock i sjövätt och respekt för övriga personer som befinner sig i eller på vattnet. Ett annat skäl att avstå från praktiska utbildningsmoment är att det är kraftigt kostnadsdrivande. Samtidigt bidrar det troligtvis inte till något substantiellt i själva utbildningen.

Fru talman! Vi står bakom de tillkännagivanden som föreslås i betänkandet. Vi står även bakom våra egna reservationer, men för tids vinning yrkar vi bifall enbart till reservation nummer 9.

Anf. 10 EMMA BERGINGER (MP):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna från Socialdemokraterna och Miljöpartiet – reservationerna 2, 3 och 4. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Vattenskoterkörningen har kontinuerligt ökat över tid. Och det har varit ett växande problem som jag tror att de som badar och de som bor vid sjöar och vattendrag har uppmärksammat, inte minst vid kusten.

Det kan såklart vara spännande att köra ett snabbt fordon på vatten, där man till synes inte har några begränsningar. Men det får också en rad negativa effekter och konsekvenser. Det handlar inte minst om risken för allvarliga olyckor och om störningar av miljö och naturliv och djurliv. Det handlar som sagt också om de störningar som människor upplever – människor som badar eller som bor vid vatten eller som transporterar sig på vatten.

Hittills har det inte funnits något krav på förarbevis eller utbildning för att få köra vattenskoter, trots att det är ett fordon som kan komma upp i riktigt höga hastigheter, över 100 kilometer i timmen. Det enda som krävs är att föraren ska ha fyllt 15 år. Därför har regeringen nu lagt fram en proposition om en ny lag om förarbevis för vattenskoter. Det är väldigt positivt.

Kraven för förarbevis är att föraren ska ha fyllt 15 år, precis som tidigare, och ska ha genomgått en utbildning med både teoretiska och praktiska moment med ett godkänt resultat. Undantag från detta krav skulle möjligtvis finnas till exempel inom statliga myndigheters verksamhet och i räddningstjänsten. Men i övrigt skulle förarbeviset gälla. Det skulle också kunna återkallas om innehavaren har gjort sig skyldig till exempelvis sjöfylleri eller vårdslöshet i sjötrafik eller om innehavaren har brutit mot sjövägsreglerna eller framfört en vattenskoter i vissa områden där det inte är tillåtet. Det finns alltså en sanktionsmöjlighet när man har ett förarbevis.

Som jag sa: Vattenskoterkörningen har ökat. Det finns inte några säkra uppgifter om hur många vattenskotrar som finns, men man beräknar att antalet uppgår till runt 12 000. Det är alltså inte så konstigt att problemen med vattenskoterkörningen uppfattas som omfattande.

Redan i dag omfattas en vattenskoterförare av vissa lagar, till exempel sjölagen, fartygssäkerhetslagen och sjötrafikförordningen. De reglerar hur trafik till sjöss ska bedrivas rent generellt. Men jag misstänker att den 16-åring – eller 23-åring, 35-åring eller 45-åring – som sätter sig på en vattenskoter för första gången och ska testa att köra lite på semestern inte fullt ut vet vad lagstiftningarna innebär och vad det innebär i form av ansvar och gott sjömanskap. Därför är kravet på utbildning och förarbevis väldigt välkommet. Det kommer att leda till bättre kunskaper hos de personer som kör vattenskoter.

Utbildningen ska bedrivas med särskilt fokus på säkerhet och med hänsyn till miljö och naturliv. Samtidigt vill jag säga att vi från Miljöpartiets sida inte är främmande för att vidta ytterligare åtgärder om det skulle krävas för att få ett förändrat beteende hos dem som kör vattenskoter. Vi tycker nämligen att det är väldigt viktigt att man beaktar trafiksäkerhet, miljö och naturliv när det gäller alla transportformer.

Med anledning av de diskussioner som har varit här tidigare kan jag konstatera att vi från Miljöpartiets sida gärna hade sett att man hade infört detta så snart som möjligt. Nu har man gjort en avvägning från regeringens sida. Man har valt att just de delar som rör utbildningen, utbildare, utbildningsinnehåll och utfärdande av förarbevis ska träda i kraft den 1 juli 2021 och att de bestämmelser som gäller just förarbeviset ska träda i kraft den 1 maj 2022. Det blir alltså ett successivt införande av lagstiftningen.

Jag ser också fram emot att följa den utvärdering som baserar sig på ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen, där man ska utvärdera just åldersgränsen på 15 år. Detta ska komma den 1 december 2021.

Med anledning av detta har jag yrkat bifall till utskottets förslag om att införa lagstiftningen, men jag har också yrkat bifall till de tre reservationer som Socialdemokraterna och Miljöpartiet har lagt fram. Jag är också tydlig med att jag är öppen för skärpningar av lagen om det skulle behövas framöver.

Anf. 11 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Det kom ett tillkännagivande 2015 om förarbevis för vattenskoter, men det kommer att ta sex år, kanske sju eller åtta år, innan det blir verklighet.

Jag har faktiskt ett eget förarbevis, som jag tog för att jag kunde och för att jag har ett intresse för sjöfart. Jag ville få lite djupare kunskaper om hur man agerar på sjön. Jag äger ingen båt, men jag vill ha kunskapen.

Tidigare har det egentligen inte funnits krav på förarbevis, utan det har funnits en möjlighet för personer att lära sig mer om sjölivet. Man har inte haft någon nytta av förarbeviset, förutom kunskapen. Förarbeviset har, rent praktiskt, inte gällt någonting.

Fru talman! Jag tänkte fråga ledamoten varför man motsätter sig förarbevis för snabbgående båtar. Utskottet har kommit på att även snabbgående båtar bör inkluderas i förarbeviset. I dag finns vattenjetbåtar som gör samma hiskeliga hastigheter. För att ta förarbeviset får du lära dig väjningsplikt, vem som har företräde, vad det är för skillnad på motorbåt och segelbåt i farlederna, hur du ska agera, vilka faror som finns och att planera din rutt innan färd. Det är sällan det på en vattenskoter eller på de snabba båtarna finns en plotter där djupen syns och så vidare.

Fru talman! Varför vill regeringspartierna inte införa förarbevis för snabbgående fordon?

Anf. 12 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Det tar, som bekant, tid för lagstiftandets kvarnar att mala. Jag är den första att säga att jag i många fall önskar att de kunde mala lite snabbare. Men just därför är jag glad över att vi i dag är framme vid att fatta beslut om en lagstiftning som gäller förarbevis för vattenskotrar.

Precis som det har redogjorts för tidigare, bland annat av min socialdemokratiske kollega Johan Büser, finns vissa skillnader mellan vattenskotrar och andra typer av fritidsbåtar och båtar. Även om det finns båtar som kör riktigt snabbt – ledamoten Jimmy Ståhl nämnde vattenjetbåtar – har man i detta läge valt att inrikta sig på vattenskotrarna, som är populära för nöjeskörning, framför allt bland människor som annars inte har en relation till båtliv eller vatten som många som har en något större, riktig, båt har.

Egentligen finns ingenting som hindrar att man går vidare och tittar på en ytterligare utökning av förarbevis, men i det här läget har man valt att gå fram med en lagstiftning som omfattar just förarbevis för vattenskotrar. Jag skulle tro att det är en något större process om man ska titta på ett mer generellt förarbevis som gäller flera typer av båtar. Som jag har nämnt tidigare tycker jag att man kan överväga den typen av åtgärder i de fall där de behövs. Det handlar om att säkerställa att det råder säkerhet på sjön och

att ta hänsyn till djurliv och natur. I nuläget är jag glad att vi har ett förslag till lagstiftning om förarbevis.

Prot. 2020/21:141
15 juni

*Förarbevis för
vattenskoter*

Anf. 13 JIMMY STÅHL (SD) replik:

Fru talman! Att införa förarbevis för snabbgående båtar hade varit enkelt. Förarbevis är inte något nytt, utan de har funnits länge. Det hade varit lätt att föra in krav på förarbevis för snabbgående båtar i lagstiftningen.

Jag är glad över att regeringen har kommit till skott med en proposition. Under pandemin har vi sett att regeringen kan vara snabb med att lägga fram lagförslag. Man behöver inte dra förslagen i långbänk. Vi vet att det är möjligt att snabbare införa lagstiftning.

Jag är fortfarande förvånad över att man inte har inkluderat snabbgående fartyg. Problemet i dag är att i och med att det saknas båtplatser blir det mer och mer vanligt att köpa små snabbgående båtar och även vattenskotrar som man sätter på släp och använder för dagsutflykter. Många av dem som är sjövana bor i skärgården med sina fartyg och båtar, och de har inte de hiskeligt snabba båtarna och vattenjetskotrarna som man far runt med till vardags. Till exempel 35 knop motsvarar 65 kilometer i timmen. Jens Holm anförde tidigare hastigheter uppåt 100–130 kilometer i timmen. Det är monstruösa motorer på just vattenjetbåtar och även på vanliga båtar.

Du är inte skyddad i en båt. Det finns ofta inte säkerhetsbälten, krockkuddar med mera. Därför är du grymt utsatt i en båt. Får du tvärstopp och åker in i ratten krossar du magen, njurar och så vidare. Jag önskar att dessa frågor hade tagits med.

Anf. 14 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag kan förstå den oro som ledamoten Jimmy Ståhl känner inför snabbgående farkoster på vatten och de risker som finns för den som framför ett sådant fordon. Men jag skulle också vilja påpeka de risker som de innebär för medtrafikanter på sjön, badande och simmande personer, barn och ungdomar, djurliv och natur. De störs också av framförandet av sådana farkoster.

Vi kan konstatera att i det här läget har regeringen valt att gå fram med en lagstiftning som rör förarbevis för vattenskoter. Det har varit ett särskilt problem med förare av vattenskotrar, och många som framför den typen av fordon är ovana vid att befinna sig på sjön. Då har man valt att gå fram med en lagstiftning som rör det området.

Men samtidigt är jag inte främmande för att i framtiden gå vidare med förarbevis för ytterligare typer av fordon som förs fram på sjön, i den mån det behövs för trafiksäkerheten, för respekten för djur- och naturliv och för miljön.

I detta läge är jag glad att vi har kommit fram till en lagstiftning som innebär att det införs ett förarbevis för vattenskoter och att det kommer att införas en utbildning för dem som ska föra fram en vattenskoter på sjön. Fokus ska vara på trafiksäkerhet och hänsyn till djur- och naturliv. Det är något som vi ska vara tacksamma för eftersom det har varit ett omfattande problem. Förhoppningsvis får det goda effekter. Men jag är inte främmande för att gå fram med ytterligare åtgärder om så skulle krävas.

Anf. 15 MIKAEL LARSSON (C):

Fru talman! Intresset för vattenskotrar och mindre båtar har ökat stort de senaste åren. Att ha båt och vattenskotter har blivit en aktiv folkrörelse. Just med vattenskotrar genomförs även flera arrangemang och tävlingar runt om i landet.

Nu när denna typ av farkost blivit så populär måste man också kunna hantera den med förstånd och respekt.

För flera år sedan riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att införa förarbevis för vattenskotrar, vilket Centerpartiet välkomnade. På så sätt kan utbildning om säkerhet, miljö med mera bli mer känd bland dem som far fram på dessa farkoster.

I den proposition som regeringen har lämnat till riksdagen har man utrett förarbevis för vattenskotrar. I betänkandet som vi nu debatterar har en majoritet av riksdagens partier också fått med att det förarbevis som ska införas ska vara teknikneutralt. Det är viktigt att koppla förarbeviset till flera olika typer av farkost, men det är också oerhört viktigt att man kopplar det till hastigheten.

Centerpartiet står därför bakom de tillkännagivanden till regeringen som föreslås i betänkandet. Vi tycker att det är viktigt att de utbildningsinstanser som utbildar i dag ska få fortsätta göra detta.

Vi vill dock peka på det viktiga i att det är just hastigheten som vi ska ha stort fokus på. En liten plastbåt eller eka som far fram i väldigt låga hastigheter ska man självklart inte behöva ha ett förarbevis för.

Detta är en bransch där teknikutvecklingen går väldigt fort, och nya farkoster kommer hela tiden. Därför är det bra att betänkandet har vidgats och även innefattar snabba båtar och vattenskotrar av flera olika modeller.

Detta handlar i grunden om säkerhet till sjöss, både för personer som framför fordonet och för personer som åker med men också för personer runt om i andra fordon och längs vägen, till exempel på badstränder.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag bara meddela att Centerpartiet står bakom de tillkännagivanden som föreslås i betänkandet.

Anf. 16 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! I dag debatterar vi betänkandet TU12 *Förarbevis för vattenskotter*. Jag ställer mig bakom utskottets förslag och även mitt särskilda yttrande, som pekar på att Liberalerna helst hade sett att den nya lagen började gälla redan i sommar. Men nu är vi där vi är, och därför ställer vi oss bakom den här lagen så att den kommer på plats så snart som möjligt och inte fördröjs ytterligare.

Vattenskotrar har en viktig funktion att fylla vid myndighetsutövning av olika slag och som arbetsredskap längs kusterna. Vattenskotrar är ett bra komplement till mindre båtar, bland annat för att man med dem kan komma åt mindre tillgängliga delar av kusterna.

Majoriteten av dagens vattenskotrar används dock till nöjesåkning, dessutom nära land där många andra människor befinner sig. Vi ser också allt yngre förare av vattenskotrarna. Vi har på senare år sett en ökning av antalet vattenskotterolyckor tillsammans med att lagar som gäller miljöhänsyn inte har respekterats. Kustbevakningen konstaterar också att många förare kör vattenskotter på ett sätt som visar att de har dålig båtlivserfarenhet.

Fru talman! År 2015 tillkännagav vi i riksdagen för regeringen att vi ville se ett förarbevis och en åldersgräns för att köra vattenskoter. Det skulle dröja ända till 2019 innan regeringen införde en åldersgräns på 15 år. Under tiden har som sagt antalet vattenskotrar ökat dramatiskt. Det finns i dag 12 000 vattenskotrar i Sverige. Samtidigt beräknas cirka 75 000 personer köra vattenskoter.

Då regeringen inte hörsammade hela tillkännagivandet från 2015 motionerade jag i höstas om att ett förarbevis snarast skulle införas så att utbildning skulle kunna genomföras under våren och kravet på förarbevis införas till sommaren 2021.

En av anledningarna till att jag motionerade var att vi hade en väldigt tragisk olycka i min hemkommun förra sommaren som skakade om hela samhället. De här förarbevisen behövs verkligen.

Det är bra att det nu ligger en proposition på riksdagens bord. Avsikten med propositionen är att säkerställa att den som framför en vattenskotter har tillräcklig kompetens för att göra det på ett sjösäkert och miljövänligt sätt. Utöver att förstå hur en vattenskotter beter sig i olika situationer ska man känna till de delar i sjölagen, fartygssäkerhetslagen och sjötrafikförordningen som gäller för vattenskotter.

Liberalerna anser som jag sa att det är viktigt att lagen börjar gälla snarast, och därför ställer vi oss bakom det förslag som ligger på riksdagens bord i dag.

Jag anser dock att förslaget hade kunnat göras mer teknikneutralt. Förslaget begränsas till vattenskottrar under fyra meter som drivs av ett vattenjetaggregat. Denna definition riskerar att bli förlegad redan innan den införs om ett år. Enligt branschen utvecklar man nu vattenskottrar på över fyra meter.

Vi hörde också tidigare talare ta upp detta att man lätt kan förlänga sin vattenskotter med några decimeter med något tillbehör, varvid lagen inte gäller.

I övergången till elmotorer finns det koncept som kombinerar elmotorn med propellrar. Då är fordonet inte en vattenskotter enligt den här lagen.

Jag anser att förslaget inte är tillräckligt teknikneutralt, och jag har ställt mig bakom det föreslagna tillkännagivandet om att det ska införas ett förarbevis som är kopplat till hastighet för vissa farkoster. Jag hoppas att regeringen kan ta tag i detta snarast.

I dag finns det som sagt cirka 75 000 förare av vattenskottrar. Ska vi hinna utbilda dem till nästa sommar är det viktigt att vi utnyttjar de organisationer som redan finns etablerade, till exempel Nämnden för båtlivsutbildning, som har lång erfarenhet. Vi anser att dessa organisationer efter utfärdat utbildningstillstånd för vattenskotter ska kunna utbilda, examinera och även utfärda förarbevis. Genom att samma organisation genomför hela processen kan en hög effektivitet erhållas.

Regeringen bör i stället för att utpeka en myndighet för utfärdande av förarbevis utse en myndighet som ska utföra tillsyn av de utbildande organisationer som kan utfärda förarbevis. På det sättet belastas inte våra myndigheter i lika hög grad, och vi har en möjlighet att till sommaren 2022 hinna utfärda förarbevis till alla som nu vill utbilda sig.

Med detta som bakgrund ställer jag mig bakom förslagen till tillkännagivanden om att externa utbildningsaktörer ska få möjlighet att utbilda, examinera och även utfärda förarbevis.

Dessa förslag till tillkännagivanden har funnit en majoritet i trafikutskottet, och det tycker jag är väldigt positivt. Det är min förhoppning att det inte ska gå ytterligare sex år innan regeringen uppdaterar lagen som läggs fram i dag. Då kan vi täppa igen de tekniska kryphål som lagen ger upphov till och underlätta hela processen för att de som vill ska kunna erhålla ett förarbevis på ett smidigt sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 8 Järnvägsfrågor

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU15
Järnvägsfrågor (skr. 2020/21:86)
föredrogs.

Anf. 17 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Tåget är ett fantastiskt transportmedel. Det är effektivt, och om tåget drivs av fossilfri el är det dessutom ett klimatsmart sätt att resa.

Även tågresandet, både regionalt och långväga, har påverkats av pandemin. Men nu kan vi väl alla förhoppningsvis se ett ljus i tågtunneln i och med att fler och fler vaccinerats så att vi kan börja resa som vanligt igen.

Svensk järnväg har en hel del utmaningar, utmaningar som vi som politiker behöver ta tag i.

Det är trångt på spåren på vissa håll. Det påverkar inte minst möjligheterna att pendla till jobbet men också möjligheterna att skicka varor via järnväg. Det behövs nya spår, och vi behöver komplettera, optimera och framför allt underhålla det vi har. Vi har en stor underhållsskuld, och risken är att den ökar om vi inte satsar mer på att underhålla våra gemensamma anläggningar.

Det finns en lång önskelista över järnvägsprojekt, och vår uppgift blir att prioritera. I vilken ordning ska vi genomföra projekten? Då gäller det att vi har bra underlag, och en viktig parameter att titta på är samhällsekonomisk lönsamhet. Den behöver väga tyngre, för den visar vilka projekt som ger bäst valuta för våra skattepengar. Om vi är rädda om dem måste vi säkerställa att vi har bra kalkyler så att vi kan sätta den samhällsekonomiska lönsamheten högt när vi ska prioritera mellan olika projekt.

Fru talman! Det projekt som tar upp mest syre i järnvägsdebatten är väl ändå frågan om höghastighetståg. Prislappen bara stiger, och tidpunkten för när banan ska vara klar skjuts på framtiden. Riksrevisionen har riktat hård kritik mot regeringens planering av höghastighetståg eftersom den helt har frångått de riktlinjer vi är överens om ska gälla när man prioriterar mellan olika projekt.

Tanken är att man först ska identifiera vilka brister som finns och sedan använda sig av den så kallade fyrstegsprincipen, som vi är överens om ska gälla; det har vi till och med fattat beslut om i riksdagen. Detta innebär att man först ska se på hur man kan öka, det vill säga förbättra, kapacitetsutnyttjandet. Nästa steg är att optimera och trimma anläggningen. Därefter ska man komplettera och när det inte räcker bygga nytt. I fallet med hög-

hastighetståg har man valt att hoppa över steg ett till tre och gå direkt till nybyggnation.

Riksrevisionen konstaterar också i sin rapport att höghastighetståg inte är samhällsekonomiskt lönsamma; vi får inte valuta för skattepengarna. Man kan också, med tanke på hur snabbt teknikutvecklingen går och på att det kommer nya sätt att transportera sig, undra hur transportsektorn kommer att se ut när höghastighetsbanorna är färdigbyggda. Risken är att vi skaffar oss en ny Göta kanal, det vill säga något som bara blir en turistattraktion.

Ju snabbare utvecklingen mot fossilfrihet går inom alla trafikslag, desto mindre relevanta blir dessutom de klimatrelaterade argumenten för höghastighetståg. När höghastighetsbanorna är färdigbyggda har de under konstruktionstiden byggt upp en stor klimatskuld, och tanken är att denna skuld ska betalas av i och med att människor ska välja bort bil och flyg och ta tåget. Men om de transportmedlen är fossilfria kan skulden helt enkelt inte betalas av.

Vi moderater vill se en satsning på svensk järnväg över hela landet – en satsning där fokus ligger på samhällsekonomiska vinster, där vi bygger på det vi har, bygger bort flaskhalsar och ökar kapaciteten i vårt befintliga nät. Det finns satsningar som till exempel Stockholm–Oslo, där vi borde ta nästa steg tillsammans med Norge. Där finns möjlighet att i det närmaste halvera restiden mellan våra huvudstäder. Oslo–Stockholm borde också vara ett projekt där man skulle kunna pröva någon form av alternativ finansiering eller brukarfinansiering.

Något vi också vill se för att öka kapaciteten är både längre och tyngre tåg, vilket går betydligt snabbare att åstadkomma än att bygga ny räls.

Fru talman! Moderaterna tror på mångfald och sund konkurrens. Svensk järnväg präglas fortfarande av tidigare decenniernas monopol. Vi ser detta exempelvis när det gäller tilldelning av spårtider vid rusningstrafik och svårigheter för konsumenter att boka biljetter från olika bolag. Monopolet är avskaffat, men strukturerna lever fortsatt kvar. Detta är olyckligt. En sund konkurrens driver utvecklingen och gynnar konsumenten med lägre priser och större tillgänglighet.

Förutom tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem är frågan om tillgänglighet till biljettsystem viktig. Utredningen om ett nationellt biljettsystem är klar och remissrundan också, och vi får väl anledning att återkomma till den frågan.

Detta gäller inte bara Sverige. EU har arbetat med att underlätta bokning av tågbiljetter men verkar inte nå ända fram med det förslag som utarbetats. Det borde vara lika enkelt att boka en tågbiljett via en app eller online som det är att boka flyg via till exempel flygresor.se och liknande applikationer. I dag dominerar SJ:s plattform försäljningen av tågbiljetter, och det underlättar inte för konsumenter att det inte finns en plattform som säljer alla operatörers biljetter på likvärdiga villkor. Det ska vara enkelt att välja tåget och inte kräva ett större projekt för att sy ihop biljetter.

Fru talman! Vi måste säkerställa att vi optimerar användningen av den räls vi har. Det behövs åtgärder för att hindra obehöriga från att springa på spåren. Det handlar om högre böter och bättre skydd kring anläggningarna. Det behövs även sanktionsavgifter för tågoperatörer som bokar tåglägen som de inte utnyttjar.

Fru talman! Det finns en fråga när det gäller järnväg men även andra satsningar på infrastruktur som vi moderater ser som en av de största utmaningarna framåt: att säkerställa att de pengar vi satsar på underhåll och även nybyggnation faktiskt används så effektivt som möjligt.

I april 2015 lämnade forskaren Gunnar Alexandersson ifrån sig ett delbetänkande som heter *Koll på anläggningen*. För alla som är rädda om skattebetalarnas pengar kan jag tala om att det kan ge mardrömmar att läsa denna utredning – mardrömmar om hur mycket av våra skattepengar som försvinner i svarta hål utan tillräcklig kontroll.

I april 2015 konstaterade utredningen att Trafikverket saknar system för att ha kunskap om järnvägens status. Utan sådan kunskap går det inte att göra bra upphandlingar. Man konstaterade också att det saknas en nationell underhållsplan samt att det inte finns rutiner för att följa upp de underhållskontrakt som tecknats.

I oktober 2020, det vill säga fem år efter att utredningen presenterats, kom Riksrevisionen med en rapport som tydligt visade att samtliga dessa brister fortfarande finns kvar. Utredningen som Alexandersson gjorde ledde aldrig till någon proposition; den lades i en byrålåda. I stället tillsatte den här regeringen en ideologiskt färgad utredning med en S-märkt utredare som skulle utreda hur järnvägsunderhållet ska förstatligas, det vill säga läggas under Trafikverket.

I Alexanderssons utredning är man väldigt tydlig med att detta inte är rätt väg att gå – det är inte där problemen ligger. De största bristerna ligger i att man inte har kontroll på anläggningen, och detta måste åtgärdas först.

Jag läser ett stycke från utredningen inantill: ”Trafikverket har ett stort arbete att göra för att komma till rätta med de brister som i dag föreligger bl.a. vad gäller kunskapen om anläggningen och planeringen av åtgärder, som är centrala för att Trafikverket ska kunna ta ansvar för underhållet. Ingenting talar för att en samtidig förändring i form av att Trafikverket skulle utföra hela eller delar av underhållet i egen regi skulle bidra till att Trafikverket kommer till rätta med de problem som identifierats.”

I slutrapporten skriver Alexandersson om stora behov av omorganisation och effektivisering av arbetsmetoder på Trafikverket. Även slutrapporten lades i en byrålåda – utredningen resulterade inte i någon proposition.

Vi moderater ser detta som djupt oansvarigt av den här regeringen. Jag har gått igenom regleringsbrev och uppdrag till Trafikverket och kan inte se att regeringen någonstans visar att man tar denna utomordentligt allvarliga kritik på allvar. Man är fullt fokuserad på att återförstatliga järnvägsunderhållet av ideologiska skäl i stället för att säkerställa att de 4 ½ miljarder per år som går till underhåll faktiskt kommer till nytta ute på rälsen.

Det som är mest samhällsekonomiskt lönsamt av allt är att satsa på underhåll. Det skapar bättre förutsättningar för pendlande människor att komma till jobbet och hinna hem för att hämta barn från förskolan. Välunderhållna järnvägar är en förutsättning för att företag ska våga skicka tidskritiskt gods med järnväg.

Får vi inte ordning på denna miljardrullning ned i ett svart hål, som många aktörer pekar på, riskerar vi jobb och tillväxt i hela landet. Den här regeringen behöver ta tag i de verkliga problemen och inte förblindas av ideologiska skygglappar i tron att bara vi förstatligar underhållet löser vi problemen.

Fru talman! Vi står bakom alla våra reservationer men väljer i dag att bara yrka bifall till reservation nummer 1.

Prot. 2020/21:141
15 juni

Järnvägsfrågor

Anf. 18 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! Vi sverigedemokrater står bakom samtliga våra motioner, men jag yrkar bifall endast till reservation 2, som handlar om stärkt drift och underhåll av järnvägar och återtagande av visst underhåll i Trafikverkets egen regi.

Fru talman! Vi står inför ett beslut i nästa vecka om anslagen för infrastruktursektorn för den kommande tolvårsperioden. Anslagen föreslås öka kraftigt, i synnerhet för järnvägsdelen. Samtidigt brottas vi med att mer pengar går till administration och en allt mindre andel till direkt underhåll av spår.

Som ni förhoppningsvis minns har jag vid flera tillfällen i denna talarstol tagit upp problemen för järnvägsentreprenörerna, där flera mindre bolag gick i konkurs när Trafikverket drastiskt stoppade ett stort antal projekt på hösten 2019. Detta resulterade i massuppsägningar, där några hundra varslades och ett par hundra sas upp – detta i en bransch där tidigare 3 700 var verksamma och det nu är 300–400 färre anställda som jobbar med att bygga och underhålla den svenska järnvägen.

Sedan detta dråpslag har branschen fört en tynande tillvaro. Nu är det återigen flera företag som står vid ruinens brant. Man riskerar konkurs eller nedläggning. Anledningarna är framför allt två. För ett arbete utan tvist har tiden för att få betalt gått från i genomsnitt en månad till nu cirka två månader. Detta spelar stor roll för mindre företag.

Det är dock inte ovanligt att entreprenören och Trafikverket är oeniga om huruvida ett arbete är rätt utfört. Tidigare betalade Trafikverket då i tid ut summan för utfört arbete. Sedan cirka ett år tillbaka håller man dock ofta inne med hela betalningen till bolagen. Detta är direkt förödande. Man håller alltså inne pengar som inte har med tvisten att göra och väljer oftare att ta en rättslig tvist i stället för att som tidigare lösa problemen i samförstånd med entreprenörerna.

Detta har till exempel drabbat bolaget Infraservice. Bolaget har utfört ett jobb för 82 miljoner, inkopplingstider har följts och trafiken har släppts på enligt plan, men en tvist om ATA-arbeten råder. Trafikverket gick i tvist om detta och valde att hålla inne hela summan för de utförda arbetena. Detta fick till följd att bolaget fick genomgå en rekonstruktion, och 25 av bolagets cirka 40 anställda fick sägas upp.

Jag har tagit del av andra exempel där Trafikverket har gjort ändringar i ett påskrivet kontrakt och inte vill betala för ändringarna trots att man som beställare själv ändrat i beställningen efter ingångna avtal. På det sätt som Trafikverket numera agerar blir bolagen hårt drabbade. Det finns många exempel där företag inte kan betala ut löner utan måste avskeda anställda, lägga ned eller gå i konkurs.

Det andra skälet till att vi snart inte har några externa järnvägsentreprenörer kvar är att Trafikverket knappt lägger ut några arbeten längre. Detta drabbar inte bara de små aktörerna utan även medelstora bolag som Infranord, Strukton och andra. Varför är för mig en gåta: Vart tar de ökade anslagen vägen?

Vanliga jobb som yttersträngsbyten, slipersbyten, komponentbyten, besiktningsåtgärder och svetsning av växlar läggs inte längre ut, trots att

behovet av dessa snarare ökat än minskat med tiden. Vart tar pengarna vägen?

Ett annat exempel från verkligheten är Signalbolaget, som innan pandemin hade 18 spårsvetslag. När pandemin kom hade antalet minskat till 13. Som ni säkert minns berättade jag om varselvägen hösten 2019. Nu är man nere på två spårsvetslag. Kom då ihåg att spårsvetsare är ett bristyrke och tar lång tid att utbilda. Vart tar de vägen? Jo, de söker sig västerut, närmare bestämt till vårt grannland Norge, när det inte finns jobb i Sverige.

Utöver detta har Trafikverket nu valt att sätta i system att slå ihop delar i de få anbud som läggs ut, så att endast större internationella företag kan lägga anbud, utan att detta är nödvändigt. Snarare minskar konkurrensen då våra egna utförare i Sverige knappt har möjlighet att ta sig an dessa stora projekt.

Man måste ställa sig frågan: Varför agerar Trafikverket på detta sätt? Vill man slå undan benen för de svenska järnvägsentreprenörerna? Vill man bara ge utländska megaaktörer möjlighet att jobba på de svenska järnvägarna? Är det så här vi vill att våra svenska myndigheter ska agera? Jag förväntar mig att regeringen ger direktiv till Trafikverket att underlätta för de mindre företagen i branschen. I synnerhet vill jag att man ska ge direktiv till Trafikverket att betala i tid för utfört arbete.

Fru talman! Vi ser förhoppningsvis en ände på pandemin och kan snart summera två tragiska år med tusentals döda i en för tidig död bara i Sverige och en hårt ansträngd sjukvårdssektor. Men under pandemin har det också givits tillfälle att utföra bättre underhåll på spåren då tågtrafiken varit gle sare, i synnerhet i början av pandemin. Tyvärr har dock denna möjlighet försuttits av regeringen. När det efter en lång tid äntligen togs beslut om extra pengar till järnvägsunderhåll påstod regeringen att man satsade 720 miljoner på ökat järnvägsunderhåll. Av dessa pengar blev det en högst marginell summa om 200 miljoner som de facto skulle gå till ökat underhåll; resten gick till ordinära fördyringar av projekt och kompensation för minskade banavgifter till Trafikverket. Och vad gäller de kvarstående 200 miljonerna har jag inte sett ett enda projekt som finansierats med dem. Inte heller har någon annan i branschen som jag talat med sett något projekt, utan pengarna verkar ha hamnat i Trafikverkets stora svarta hål. Detta får jag kalla ett fiasko av rang för regeringen.

Fru talman! I detta betänkande behandlas flera motionsyrkanden från Sverigedemokraterna. Ett av de absolut tyngsta handlar om behovet av att stärka kompetensen inom Trafikverket när det gäller underhåll i egen regi. Vi förespråkar även att Trafikverket ska återgå till att vara ett vägverk och ett banverk.

Trafikverket har tappat en stor del av sin egen kompetens, då den förr naturliga karriärvägen försvunnit där de som jobbat i spåret eller på vägarna gjorde en karriärväg inom dåvarande Banverket eller Vägverket. I dag är konsultberoendet enormt, det egna kunnandet är nästan borta och kostnaderna rusar i höjden för Trafikverkets egen personal, som ökat med över 30 procent när den i stället borde minska med tanke på påstådda synergieffekter.

Detta är snudd på ett hån mot Sveriges skattebetalare, som lägger mångmiljardbelopp i skatter och avgifter på infrastrukturen samtidigt som underhållsskulden skenar. Det är därför inte konstigt att Riksrevisionen riktar skarp kritik mot undermåliga upphandlingar, där kontraktssumman

kraftigt överskrids på kontrakt efter kontrakt. I Riksrevisionens granskning framgår att kostnadsöverskridandet mellan upphandlade och slutförda kontrakt gällande basunderhåll för järnvägar är i genomsnitt 74 procent. Jag är inte förvånad. Har man inte koll på sin anläggning kan man heller inte skriva ett adekvat anbudsunderlag, och har man inte jobbat i branschen är det givetvis svårt att ta fram ett korrekt anbudsunderlag. Det ligger i sakens natur.

Därför är frågan om underhåll i Trafikverkets eller helst Banverkets egen regi så otroligt viktig. Samtidigt ser vi vinsten i att ha kvar en stor andel av underhållet i privat regi för att jämföra, utveckla och ha kvar en konkurrens på marknaden.

Fru talman! Vi har också en samskriven reservation med Moderaterna och Kristdemokraterna om längre och tyngre godståg. Att öka möjligheten för längre och tyngre godståg innebär förvisso en kostnad för Trafikverket, men detta arbete måste likväl skyndas på. Lönsamheten för godstågsoperatörer är generellt dålig, och det är dyrt att skicka gods med tåg jämfört med lastbil. Här skulle transportpriserna kunna sänkas, lönsamheten förbättras och mer gods överförs från lastbil till tåg.

Vi ser också ett behov av att öka såväl underhållet som kapaciteten. Några av de viktigaste sträckorna är Ostkustbanan, som behöver byggas ut till dubbelspår för 250 kilometer i timmen – med detta skulle man i princip kunna halvera restiden –, Norrbottenbanan, som måste färdigställas ända upp till Luleå, och Sveriges mest belastade enkelspår, det mellan Hässleholm och Kristianstad, som måste bli dubbelspårigt. Inte mindre än fyra av landets fem hårdast belastade enkelspårssträckor ligger i Skåne; den femte är Alvesta–Växjö. De här sträckorna måste byggas ut till dubbelspår. Likaså lider sträckan Hässleholm–Lund och Ostlänken av stora kapacitetsproblem. Allt om detta återfinns ni i vår kommittémotion.

Fru talman! Detta är mycket mer angelägna satsningar än storvulna drömmar om höghastighetståg.

Fru talman! Låt mig också fokusera på säkerheten i järnvägssystemet, vilket en stor del av vår kommittémotion viks åt. Mer resurser måste läggas på att öka säkerheten inom järnvägssektorn.

Under 2000-talet valde årligen mellan 50 och 98 personer att ta sitt liv inom bantrafiken. I fjol var siffran 81 personer, och i 70 fall var tåg inblandat.

Givetvis måste ett stort ansvar läggas på psykiatrin, men vi måste också öka svårigheten att komma åt järnvägsområdet. Den absolut vanligaste platsen att begå självmord på är inte inne på ett stationsområde utan i mer ensliga områden, ofta nära städer och byar. Genom ökat inhägnande kan många liv räddas, men även med ökad kameraövervakning och andra fysiska hinder kan vi minska suicid inom den spårbundna trafiken.

Problemet med obehöriga i spår växer och orsakar tusentals förse- ningsminuter, och risken är stor att bli påkörd. Här motionerar vi precis som Moderaterna om straffskärpningar för olovlig vistelse i spårområdet.

Likaså måste mer resurser läggas på att minska antalet obehöriga plan- korsningar och dem med bara ljud och ljus. Varje år läser vi om hur kol- lisioner inträffar mellan tåg och vägfordon, och ofta är utgången dödlig.

Intrångsskyddet till lokföraren behöver förbättras. Så sent som för två veckor sedan löpte en naken kvinna amok på ett lokaltåg, förvisso i Dan-

mark, och lyckade sparka upp dörren till lokföraren. Även om det slutade lyckligt visar det hur lätt det är att iscensätta en tågkapning.

Fru talman! Avslutningsvis anser jag att det är hög tid för regeringen att vakna upp och ta itu med hot och våld mot ombordanställda. Den 6 juni hade Seko en debattartikel där rubriken löd: ”Ska en tågvärd behöva dö innan något görs?” Enligt Sekos undersökning 2019 svarade varannan ombordanställd Sekomedlem att det dagligen eller någon gång i veckan förekom hot på arbetsplatsen. Hot, våld, spottloskor och sexuella trakasserier är vardagsmat för de ombordanställda. Vem hade accepterat det på sin arbetsplats?

Jag frågar därför regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet: Varför blundar ni för detta? Varför agerar ni inte? Var är straffskärpingarna? Var är tillträdesförbudet för våldsamma personer inom kollektivtrafiken? Var är åtgärderna som minskar ensamarbetet?

Vi har debatterat detta tidigare och kommit med förslag, men inget görs. Därför, fru talman, upprepar jag Sekos fråga: Ska en tågvärd behöva dö innan något görs?

(Applåder)

I detta anförande instämde Thomas Morell och Jimmy Ståhl (båda SD).

Anf. 19 MIKAEL LARSSON (C):

Fru talman! Järnvägen binder samman hela landet och är viktig för transport av människor och gods. I dag debatterar vi järnvägsbetänkandet, och Centerpartiets ingångar är följande.

Järnvägsunderhåll av statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmissiga villkor. Dock är det viktigt att understryka att Trafikverket måste ha rätt kompetens för detta. I Riksrevisionens rapport *Drift och underhåll av järnvägar* pekar man just på att en utvecklad och förstärkt beställarkompetens hos Trafikverket är oerhört viktig för att uppnå högre effektivitet i järnvägsunderhållet.

Centerpartiet anser därför att regeringen bör se till att Trafikverket inför beslut om upphandlingar av järnvägsunderhåll gör en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Vidare anser vi att regeringen bör se till att järnvägsunderhåll av statliga järnvägar även fortsättningsvis och på basis av den omreglering som tidigare beslutats upphandlas i konkurrens på en marknad. Detta förutsätter att regeringen ger Trafikverket mandat och instruktion att besitta rätt kunskap och kompetens för att kunna agera som en effektiv upphandlare av underhållstjänster.

Centerpartiet vill också peka på de remissvar som har inkommit från flera aktörer inom järnvägssektorn med anledning av betänkandet *Framtidens järnvägsunderhåll*, som redovisades den 31 mars 2020. Vi anser att dessa svar är en tydlig signal om att regeringen tänkt fel i de delar som rör ambitionen att återföra underhållsansvaret till Trafikverket.

Vi konstaterar att coronapandemin har lett till en kraftig nedgång i trafikarbetet för en rad olika trafikslag. När det inträffar omfattande och långvariga störningar uppstår goda förutsättningar att bedriva underhåll. Det innebär att det finns möjligheter att utföra underhåll, reparationer och byggnation i en utsträckning som inte är möjlig vid ordinarie trafikflöde.

Det tidsfönster som öppnas upp i dessa fall kan nyttjas bättre om upphandlande myndigheter kan få ett mer flexibelt regelverk att använda sig av.

Centerpartiet anser därför att regeringen bör se över möjligheten för Trafikverket att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när det är lite trafik på järnvägen.

Fru talman! Centerpartiet anser att det är av största vikt att effektivisera och modernisera den svenska järnvägstrafiken. För att nå klimatmålen måste gods i större utsträckning än i dag flyttas över till järnväg och tåg.

En del i att modernisera järnvägen är att se över och utveckla signal-systemet. För att införa det nya signalsystemet ERTMS krävs både åtgärder i infrastrukturen och i fordonen.

Kostnaderna för åtgärderna fördelas mellan Trafikverket, som ansvarar för åtgärder i infrastrukturen, och fordonsägarna, som ansvarar för tågens ombordutrustning. Tågoperatörer har dock framfört både frågor och farhågor om kostnader och påstådda nyttor, såsom höjd kapacitet, med ERTMS.

Centerpartiet är medvetet om att under tiden som projektering och förberedande arbete för att införa ERTMS har pågått har nödvändiga reinvesteringar i det befintliga signalsystemet varit undermåliga. Detta innebär att alternativet, det vill säga att inte införa ERTMS som ett nytt signalsystem, dessvärre inte längre verkar vara möjligt.

Vi anser dock att balansen mellan nytta och kostnader i projektet behöver redas ut. De kostnader som beräknas för att fullskaligt införa ERTMS ska också vägas mot kostnader som tågoperatörerna har för ökade banavgifter och i en del fall för investeringar i nya bromsblocks-system med keramiska bromsar.

Centerpartiet vill peka på rapporten *Kommersiell riskanalys av ERTMS – Påverkan på branschaktörer och deras kunder av ERTMS-införandet i Sverige*, som ett konsultbolag har ställt samman på uppdrag av Trafikverket.

I rapporten uttrycker tågoperatörerna en mycket stor oro för den sammanvägda riskbilden av ERTMS. I rapporten konstateras att införandet av den nya tekniken skulle underlättas om myndigheter, bransch och andra berörda aktörer tar fram en handlingsplan för hur riskerna ska kunna hanteras utan att tågtrafiken blir lidande.

Centerpartiet menar att rapporten skulle kunna utgöra en start för en diskussion om arbetet framåt. Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör utreda förutsättningarna för att underlätta införandet av ERTMS vad gäller både statens infrastruktur och tågoperatörernas ombordutrustning.

Centerpartiet anser även att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att i samverkan med övriga järnvägsintressenter ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med att ERTMS införs.

Vi anser också att regeringen bör utreda förutsättningarna för att söka delfinansiering av ERTMS inom ramen för EU:s finansieringsinitiativ.

Fru talman! Genom att använda transporter med längre och tyngre tåg i det svenska järnvägsnätet finns det möjlighet att få stora miljö- och samhällsnyttor. Längre och tyngre tåg innebär att ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt, att utsläppen av bland annat koldioxid minskar och att konkurrenskraften för transportberoende näringar ökar. Vi kan konstatera att längre och tyngre tåg för person- och godstransporter också är det snabbaste sättet att öka kapaciteten i järnvägssystemet.

Vi är medvetna om att längre tåg kräver en del mindre investeringar i bland annat mötesstationer, förbispår och plattformar, som i dagsläget inte är tillräckligt långa. Centerpartiet vill dock påpeka att genom små åtgärder kan kapaciteten öka på ett kostnadseffektivt sätt på Sveriges järnvägar.

Vi anser därför att regeringen bör se till att åtgärder vidtas för att med stöd i de utredningar som genomförts och de beslut som redan fattats säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Fru talman! Centerpartiet vill att man hittar andra drivmedel på de järnvägssträckor där diesellok används i dag. Detta är nödvändigt för att reducera de kvarvarande utsläppen inom järnvägssektorn. Vi anser inte att det är långsiktigt hållbart att subventionera fossil diesel, utan alternativen till detta måste utvecklas och främjas. Vi anser därför att regeringen bör se till att kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn fasas ut och att man ser över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till Centerpartiets reservation nummer 3.

Anf. 20 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att vi kristdemokrater står bakom alla våra reservationer, men för tids vinning yrkar vi bifall till enbart reservation 1.

Fru talman! Människor har i alla tider kommunicerat med varandra. I början var det mindre vägar, floder och hav som band oss samman. Men under 1800-talet började vi bygga järnvägar i Europa, Amerika och övriga världen. Dessa järnvägar band samman inlandet med havet, vilket bidrog till en ökad världshandel och en förbättrad ekonomi. Järnvägen bidrog även till att människor och idéer kunde röra sig över allt längre sträckor. Ånglok, ångbåtar och telegrafan förändrade världen.

Även i dag ser vi hur järnvägen binder samman människor. Vi har nationella och regionala operatörer som kör tåg i hela Sverige. Tusentals personer arbetspendlar varje dag med tåg och annan spårbunden trafik, fjärrtåg transporterar passagerare mellan alla våra större städer och godstågen korsar vårt vackra, avlånga land.

Järnvägen är en viktig del av den svenska infrastrukturen, och vi önskar göra investeringar som underlättar för arbetsmarknadsregionerna samt godstrafiken.

Fru talman! Enligt en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har konkurrensutsättningen av järnvägens underhåll sänkt kostnaderna med cirka 12 procent med bibehållen kvalitet, vilket gör att det är svårt att förstå varför regeringen väljer att återförstatliga järnvägsunderhållet. Det finns flera nationella och internationella aktörer som jobbar med järnvägsunderhåll, och att då backa tillbaka in i en monopol-situation kommer enbart att leda till högre kostnader och på sikt ett sämre underhåll.

Riksrevisionen har i en rapport kritiserat Trafikverkets upphandlingar, och även de olika företag som arbetar med underhåll har fört fram kritik. Vår uppfattning är att vi i stället för att återförstatliga underhållet bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla dagens upphandlingar så att man drar nytta av den teknikutveckling som sker inom järnvägssektorn.

Samtidigt som det är viktigt att Trafikverket blir bättre på att genomföra upphandlingar med fokus på både pris, kvalitet och teknikutveckling är det viktigt att Trafikverket fortsätter att ansvara för besiktning av järnvägsinfrastrukturens samt anläggningarnas underhållsbehov. Vi i Kristdemokraterna vill alltså ha en tydlighet om att Trafikverket har kontroll på anläggningen men att det är andra som rustar upp den.

Vi anser att det bör tillsättas en utredning där hela den svenska modellen för att planera upphandlingar och genomföra underhåll samt infrastrukturprojekt ses över. Utredningsuppdraget ska underlätta för att använda fyrstegsprincipen samt kartlägga hur andra länder upphandlar infrastruktur.

Fru talman! Jag kan inte låta bli att förvånas över att SD i dessa frågor bedriver mer eller mindre samma politik som S, V och MP och vill att staten ska sköta fler entreprenader.

I stället för att förstatliga underhållet önskar vi i KD att Trafikverket ska bli bättre på att genomföra upphandlingar som tar hänsyn till den teknikutveckling som i dag sker. Vi behöver inte mer egen drift, utan vi behöver bättre och tydligare upphandlingar.

Fru talman! Längre och tyngre tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och att persontågen kan köras med fler vagnar. Detta ger förbättrade pendlingsmöjligheter, minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren. Längre och tyngre tåg innebär förbättrad lönsamhet och stärkt konkurrenskraft för järnvägen i relation till andra transportsystem. Längre och tyngre tåg är också viktigt för att stärka Sveriges konkurrenskraft när det gäller den tunga basindustrin.

Vi anser att regeringen måste påskynda arbetet med att rusta upp spåren så att man klarar ett högre axeltryck samt investera på våra stationer så att de klarar av den nya tågstandarden.

Fru talman! Samtidigt som man rustar upp stationerna måste man vidta åtgärder för att obehöriga inte ska röra sig i spårområdet. Obehöriga inom spårområdet orsakar förseningar i tågtrafiken för både regiontåg och fjärrtåg. Vi anser att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på våra järnvägsspår. I detta sammanhang är det också viktigt att påpeka att hot och våld mot personal inom järnvägssystemet aldrig är acceptabelt. Här behöver vi tillsammans ta fram en strategi för att öka säkerheten för dem som jobbar inom järnvägssektorn.

Fru talman! För oss kristdemokrater är järnvägen en viktig del av det svenska transportsystemet. Vi vill se en utveckling av järnvägen med fokus på regionförstoring och bättre arbetsmarknadsregioner samt att det ska bli möjligt att flytta mer gods på järnväg. För att lyckas med detta vill vi se strategiska investeringar som underlättar för lokaltrafik, fjärrtrafik och godstrafik. Vi vill också förstärka kopplingen mellan järnväg och sjöfart samt järnväg och så kallade inlandshamnar. Vår målsättning är att mer gods ska kunna transporteras på de längre sträckorna med järnväg samt att den slutliga distributionen ska ske med så miljövänliga fordon som möjligt.

Det är också viktigt att vi utvecklar den nordiska triangeln samt våra järnvägar längs med Norrlandskusten.

Vi kristdemokrater ställer inte olika transportslag mot varandra, utan för oss har varje transportslag sina fördelar. Genom att investera både i

järnväg och i väg kommer vi att underlätta för industrin samt för alla dem som är beroende av bilen för att klara sin vardag.

Anf. 21 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Magnus Jacobsson från Kristdemokraterna ifrågasatte Sverigedemokraternas ställningstagande om ett återtagande av underhåll i egen statlig regi och förstod inte det. Jag kan förstå varför ledamoten Magnus Jacobsson inte förstår det, för till skillnad från Magnus Jacobsson har jag varit verksam sedan 1988, då jag började på SJ. Jag har i princip i hela mitt liv, undantaget ett år, jobbat inom SJ, Banverket och Trafikverket och sett utvecklingen.

Vi kan först titta på underhållet och vad det har kostat, och även om penningvärdet såklart har ändrats kan jag konstatera att enligt en rapport från riksdagens utredningstjänst lade vi ungefär en tredjedel mer pengar på underhåll på Banverkets tid i början av 2000-talet. I dag lägger vi tre gånger mer på underhåll. Då var det i princip helt statligt. Vi får inte ut tre gånger så mycket underhåll i dag. Tvärtom får vi, såvitt jag kan se, snarare ut mindre underhåll. Det är objektiva fakta. Jag tycker att ledamoten Magnus Jacobsson kan förklara om han ser tre gånger mer underhåll i dag än var det var då.

Den andra orsaken är, precis som jag tydligt redogjorde för, att Trafikverkets kompetens att upphandla inte finns. Riksrevisionen påpekar också problemen med detta. Denna kompetens erhåller man genom erfarenhet av att jobba med dessa frågor.

Jag skulle jättegärna vilja ha svar från Magnus Jacobsson på frågan hur han tror att det skulle bli bättre om Trafikverket har mindre kompetens i upphandlingarna än om man har mer kompetens.

Anf. 22 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag har den största respekt för Patrik Jönssons erfarenhet och har vid flera tillfällen haft förmånen att få lyssna på argumentationen från Sverigedemokraterna.

Vi kristdemokrater delar upp den inre kompetensen och upphandlingen. När man lyssnar på dem som i dag jobbar med underhållet säger egentligen alla operatörer samma sak, nämligen att det finns en stor risk att det blir mindre kompetens om man återförstatligar verksamheten. Det innebär att man kommer att få en kunskapsflykt när personer som inte vill tillbaka under det statliga paraplyet helt enkelt väljer att jobba i andra branscher. Vi vet redan i dag att det är svårt att få fram personal med rätt kompetens.

Det som lyfts fram är helt korrekt, alltså att Riksrevisionen har kritiserat Trafikverket för bristande kompetens. Jag sa också i mitt anförande att det är där som vi kristdemokrater skulle vilja sätta fokus: att man blir bättre på att upphandla och att man blir bättre på att hålla kontroll på spåret. Det måste ägaren göra. Sedan gör man seriösa upphandlingar där den som genomför underhållet har en bra motpart.

Från kristdemokratiskt håll delar vi alltså uppfattningen att motparten i detta fall brister. Det är också det som flera av utredningarna har visat. Men lösningen att återförstatliga kommer inte att lösa problemet. Den stora risken med att återförstatliga är snarare att vi får fler som lämnar branschen, och då har vi verkligen ställt till det för oss, fru talman.

Anf. 23 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Nej, Magnus Jacobsson, så är det inte. De som jag träffar inom branschen är ganska tydliga och säger att så gott som alla skulle ha bytt hatt. Blir det statligt fortsätter man för att man gillar sitt jobb.

Vi har sett liknande händelser. Jag kan ta ett exempel från Region Skåne, där jag var regionråd 2014–2018. Där gick tre av fyra ambulansdistrikt i konkurs, och det är ganska allvarligt när ambulansverksamheten går i konkurs. Då blev det två distrikt i egen regi, men jag hade gärna sett fler. Den offentliga arbetsgivaren var den mest attraktiva, och man har sett vissa problem med personalflykt från det privata till det offentliga.

Farhågorna kommer nog snarare från dem som leder dessa företag och som påstår detta för att skrämma upp andra.

Sedan är vi inte för ett totalt övertagande av detta, utan jag var mycket tydlig med att vi vill att andelen ska vara i paritet med hur det är i dag. Redan i dag har Infranord ungefär halva kakan av marknaden, och ungefär den nivån tänkte vi från Sverigedemokraterna behålla. Det innebär att alternativet med privata aktörer finns kvar.

I praktiken blir det så att det som i dag är ett bolag i statlig regi blir en egen verksamhet inom Trafikverket eller, som jag helst hade sett, Banverket.

Jag vill bestämt hävda att ledamoten Magnus Jacobsson inte förstår problematiken med att det sitter personer och upphandlar som inte har jobbat med detta. Jag har själv jobbat som el- och bandriftsledare och förvaltad den statliga infrastrukturen inom järnvägen i elva år, och jag hade haft svårigheter med att börja jobba som upphandlare eftersom jag inte har varit ute i spåret och kan dessa anläggningar tillräckligt väl trots detta.

Anf. 24 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! VTI:s undersökning pekar på att det har skett besparingar genom den metod som vi använder i dag.

Riksrevisionen är otroligt tydlig i sin kritik. Den handlar framför allt om bristen på förmåga att upphandla på ett korrekt sätt. De olika operatörer som åtminstone vi kristdemokrater har lyssnat till signalerar väldigt tydligt att de upplever samma brist från Trafikverket. De upplever att man är sen på bollen när det gäller digitalisering av kontrollen av spåren och att man är sen på bollen att använda sig av tågens nya teknik där även lok och annat kan känna av standarden på ett spår. De upplever egentligen en frustration över att de inte har en tillräckligt stark motpart.

Vi kristdemokrater skulle vilja att man stärker Trafikverkets förmåga att göra goda upphandlingar. I den delen tror jag att vi är helt överens, nämligen att vi vill ha ett bättre fungerande underhåll.

Däremot finns det grupper som även vi har talat med och som delar Sverigedemokraternas uppfattning. Det är framför allt de fackliga parterna. Det är kanske här det går en mer ideologisk skiljelinje. Vi kristdemokrater tror på marknadskrafterna och på idén om att man har olika parter som kan lägga anbud, medan de fackliga parterna tror på idén att gå tillbaka till mer av det gamla.

Jag var lite förvånad över att Sverigedemokraterna har landat i den hållning som Socialdemokraterna, Vänstern och Miljöpartiet har. I deras fall förstår jag det. Det hänger liksom ihop med deras ideologiska rötter. I Sverigedemokraternas fall var jag något mer förvånad.

I grunden tror jag däremot att om vi ska få ordning på underhållet måste fokus ligga på bättre upphandlingar. Att återta personal som ska göra jobbet hjälper inte om arbetsledningens beställning är dålig.

Anf. 25 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Jag vill börja mitt anförande här i dag med att säga att det nu finns väldigt positiva tecken på att vi snart lämnar pandemin bakom oss. Det har varit en tuff tid för oss alla. Det har i sin tur påverkat persontransporterna, inte minst inom järnvägen. Krav på att bara utnyttja varannan stol har lett till stora förluster för bolagen. Låt oss hoppas att vi efter sommaren kan återgå till mer normala förhållanden igen och börja träffa släkt och vänner och ha fysiska arbetsmöten. Det mänskliga mötet skapar gemenskap, kreativitet och glädje. Det är faktiskt källor till energi och vår välfärd.

Fru talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande *Järnvägsfrågor*. Liberalerna anser att järnvägen är en mycket viktig pusselbit för att Sverige ska nå sina transport- och klimatmål. Järnvägen har många fördelar jämfört med andra transportmedel, bland annat är den energieffektiv, ger låga utsläpp vid drift och kan transportera många resenärer och stora mängder gods över stora avstånd. Samtidigt är den spårbunden och måste kompletteras med andra trafikslag. Därför är det viktigt att också fokusera på övergångarna till andra transportmedel från järnvägen, eftersom det är den totala tiden från dörr till dörr som är väsentlig, inte tiden för en specifik sträcka på resan.

Två av det viktigaste parametrarna för tåg är att de är tillgängliga och punktliga. Den totala kapaciteten samt drift och underhåll spelar avgörande roller här. För att öka punktligheten måste flaskhalsar i Sverige byggas bort så att vi får sammanhängande stråk och kan utnyttja hela stråkets kapacitet. Samtidigt har vi glädjande nog haft en positiv utveckling inom drift och underhåll. Sedan monopolet av underhållet av järnvägen togs bort har kostnaden för underhållet minskat med 11 procent med bibehållen kvalitet. Kort sagt får vi mer underhåll för våra gemensamma pengar. Och underhåll är viktigt för att öka punktligheten.

Fru talman! Vi liberaler vill se ett fortsatt konkurrensutsatt järnvägsunderhåll på statliga järnvägar som upphandlas på marknadsmässiga villkor. Trafikverket måste samtidigt ha rätt kompetens för att säkerställa upphandlingen så att underhållet fortsatt blir effektivt och av hög kvalitet.

I Riksrevisionens rapport *Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser* pekar man just på behovet av en bättre beställarkompetens hos Trafikverket och att det är viktigt för att uppnå högre effektivitet i järnvägsunderhållet. Jag anser därför att regeringen ska se till att Trafikverket gör en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet för järnvägsunderhållet.

Här är det samtidigt viktigt att prioritera uppbyggnaden av ett it-system som gör att de data om järnvägens kvalitet som samlas in vid varje arbete blir tillgängliga. De kan ge en samlad bild av var underhållsbehovet i Sverige är som störst och därmed effektivisera hela järnvägsunderhållet. Detta är också en stor källa till den beställarkompetens som Trafikverket är i behov av.

Fru talman! Jag vill också ta upp regeringens ambition att återföra själva utförandet av underhållet till Trafikverket. Jag anser att det är fel

väg att gå. Avregleringen har gett oss mer underhåll till högre kvalitet. Fler goda argument mot en återgång finns dessutom att läsa i remissvaren till utredningen *Framtidens järnvägsunderhåll* från 2020.

Fru talman! I infrastrukturpropositionen, som Liberalerna och Centerpartiet har tagit fram tillsammans med regeringen, satsar vi stora belopp på både underhåll och nyinvesteringar i järnvägen. Ska det bli något av denna satsning krävs det mycket och kompetent personal. Pengar är bara en del av det som behövs.

Det råder i dag brist på många yrkeskompetenser, som vi har hört tidigare talare exemplifiera. Därför är det viktigt att satsa på specialinriktade utbildningar samtidigt som vi skapar en attraktiv marknad för både svenska och utländska bolag för att kunna bygga upp en ökad kompetens i järnvägsunderhåll och byggnation i Sverige inför framtiden.

Fru talman! År 2029 är ett årtal som är på mångas läppar, för då är det tänkt att den stora Fehmarn Bält-länken mellan Danmark och Tyskland ska stå klar. Den kommer att erbjuda stora möjligheter att öka person- och godstrafiken till Europa på järnväg. Bland annat kommer 1 050 meter långa tåg att tillåtas.

I Sverige har vi samtidigt i dag stora kapacitetsbrister på järnvägen. En gemensam lösning är att tillåta längre och tyngre tåg på våra svenska järnvägar, vilket skulle ge stora klimatnyttor. Vi skulle också snabbt kunna öka järnvägskapaciteten och förbättra konkurrenskraften för transportberoende företag. Det kräver mindre investeringar, bland annat i mötesstationer, förbigångsspår och längre plattformar, men det är små investeringar i förhållande till de nyttor som skapas.

Slutligen, fru talman, vill jag rikta blickarna mot framtagandet av underlaget för den nationella infrastrukturplan som efter nästa veckas beslut här i riksdagen kommer att starta på Trafikverket. Mitt och Liberalernas fokus är att det ska bli en nationell plan för hela Sverige. Vi vill att den dagliga pendlingen till jobb och studier ska prioriteras. Transportsystemet ska stärka utbildning, jobb och företagets konkurrenskraft.

Liberalerna vill se att flaskhalsar öppnas, kapacitetsbrister byggs bort och tillgängligheten ökar. Det gäller inte minst Sveriges värsta flaskhals, Göteborg–Alingsås. Infrastrukturbristen i Västsverige är ett problem för hela landet. Här måste dubbelspår byggas för att trygga Norrlandstågens tillgänglighet till Göteborgs hamn och för att ge en ökad kapacitet mellan Stockholm och Göteborg i närtid. Pendlare och företag med behov av godstransporter kan inte vänta i decennier på att kapaciteten ska komma.

Fru talman! Transportsystemen måste hänga ihop, och det ska fungera från dörr till dörr för både personer och gods. Det är den totala transporttiden som ska vara i fokus. Anslutningarna mellan väg, järnväg, sjöfart och flyg ska fungera, och infrastrukturinvesteringar i järnväg i Sverige måste knyta an till infrastrukturinvesteringar i våra grannländer. Behovet är stort av att minska trafiken när det gäller de 2 000 lastbilar som varje dag passerar gränsen mellan Norge och Sverige. Med tanke på denna gräns, och inte minst med hänsyn till Fehmarn Bält-byggnationen, behöver vi ha stort fokus på vad som händer i våra grannländer.

Liberalerna vill se en näringslivspott, som ska användas till mindre anslutningsbanor för att underlätta företags behov av ökade transporter.

Sverige ska hålla ihop, både som land och när det gäller vårt järnvägsnät. Det är mycket mer effektivt att underhålla det vi har. Därför krävs en

stor satsning på underhåll av järnvägen, och då med marknadsmässiga förtecken.

Kostnadskontrollen i beräkningar och budget måste öka, vilket jag har pratat om tidigare i den här talarstolen. Det gäller även kostnadskontrollen i tidiga skeden. Det är orimligt att en stor del av infrastrukturprojekten spräcker budgeten och därmed tränger undan andra projekt.

Liberalerna vill se en utbyggnad av Sveriges järnväg utifrån samhälls-ekonomiska kalkyler parat med ett regionalt utvecklingsperspektiv. Infrastrukturen är viktig för godstransporterna, kompetensförsörjningen och människors möjlighet att resa oavsett var man befinner sig i landet.

Fru talman! Jag står bakom alla våra reservationer men yrkar bifall endast till reservation 3 om drift och underhåll av järnvägar.

Anf. 26 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag förstår, Helena Gellerman, att ni drivs av en ideologi att privatisera. Jag förstår också att man på vänstersidan drivs av en ideologi där allting helst ska vara i det offentliga tjänst; det är ingen hemlighet. Sverigedemokraterna drivs i stället av ideologin att det ska vara så bra som möjligt och att man ska få ut så mycket av skattepengarna som möjligt.

Därför måste jag komma in på samma fråga som ledamoten själv tog upp i talarstolen. I början på 2000-talet lade staten drygt 3 miljarder på underhåll. Då var nästan allting inom Banverket Produktions regi. Det var i princip rent statligt; ett fåtal kontrakt hade handlats upp.

I dag lägger vi i runda slängar 10 miljarder om året. Löneutvecklingen har under den här tiden varit cirka 40 procent. Vi kan anta att det i dagens penningvärde skulle motsvara i alla fall två och en halv gång mer i utgifter för underhållet i dag. Men jag hävdar bestämt – och jag har sett det med egna ögon eftersom jag har jobbat i branschen – att man inte får ut två och en halv gång mer i underhåll. Jag tycker snarare att det tvärtom var lättare i början på 2000-talet att få ut felavhjälpare i tid. Man hade en samordnad organisation, där det var lättare att avhjälpa större fel. Allt var ju i Banverket Produktion, och man kunde fördela folk lättare.

Min fråga till Helena Gellerman måste bli: Anser Helena Gellerman att vi får ut mer underhåll för pengarna nu än vad vi fick för 20 år sedan?

Anf. 27 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag får tacka Patrik Jönsson för frågan. Jag håller med honom om att vi ska få ut så mycket som möjligt av våra skattepengar. Det är jätteviktigt att de inte slösas bort, och det har jag också tagit upp i mitt anförande.

När det gäller underhåll finns det utredningar som visar att vi får ut mer efter det att vi lade ut underhållet på marknadsmässiga grunder och det inte längre bara är staten som utför det. Kostnaden för underhållet har gått ned med 11 procent. För mig är detta en tydlig signal om att vi får ut mer för pengarna. Jag vill gärna lyssna på forskningen när jag funderar på de här frågorna.

Dessutom har de företag som jobbar med underhåll tydligt sagt att ett av problemen är att kapacitetsutnyttjandet på järnvägen är helt annorlunda i dag mot hur det var för 20 år sedan. Det är betydligt fler tåg, vilket vi har kunnat se otaliga prognoser på. Detta gör att de inte får lika mycket tid för att genomföra underhållet, vilket i sin tur gör att kostnaderna för samma

åtgärd har stigit – i vissa fall har de dubblerats, i andra fall har de tredubblats. Det är denna information som jag baserar mina uttalanden på.

Prot. 2020/21:141
15 juni

Järnvägsfrågor

Anf. 28 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Det finns flera anledningar till att underhållet i dag kostar otroligt mycket mer pengar än vad det kostade då, men att vi har ett så mycket högre kapacitetsutnyttjande att det skulle motivera en trefaldig ökning stämmer inte på långa vägar.

Jag säger inte att detta med 1 procent om året är en skröna, men att det inte skulle sparas pengar och effektiviseras under SJ:s eller Banverkets tid är ju inte sant. Den relevanta jämförelsen är egentligen hur mycket det effektiviserades under den tid då det var statligt. Det effektiviserades ganska mycket, kan jag säga.

Sedan är det givetvis så att allting inte var bra på Banverkets tid. Det fanns absolut saker som jag tyckte var ett problem. Man hade kanske en delvis ineffektiv overhead – organisationen ovanför kunde ha varit effektivare.

Likväl är det ett faktum att underhållet i början av 2000-talet kostade drygt 3 miljarder om året och att vi i dag är uppe i över 10 miljarder. Detta tycker i alla fall jag är ett problem.

Jag har egentligen två frågor.

Jag skulle vilja ha svar på hur Trafikverket ska säkerställa kompetensen för upphandling – jag och ledamoten Helena Gellerman är säkert överens om att den inte är tillräcklig. Hur menar Liberalerna att man ska stärka kompetensen inom upphandlingar om man inte har naturliga karriärvägar och kompetens i huset? Hur ska den komma? Den kommer inte inflygande till Trafikverket genom fönstret en blåsig dag.

Min andra fråga är: Tror verkligen Helena Gellerman att det inte fanns någon effektivitetsvinst på den tid då detta var statligt?

Anf. 29 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Tack, Patrik Jönsson, för ytterligare frågor!

Min reflektion när det gäller upphandlingskompetensen på Trafikverket är att man kanske skulle ställa fönstren på vid gavel så att det kommer in lite friska fläktar.

När det gäller upphandlingsunderlagen är det faktiskt så att man kan ha ett utbyte av kompetens om man samverkar och ställer krav på att få mer information om hur statusen är ute i järnvägsnätet. Det kan också ske ett utbyte mellan dem som genomför underhållet ute på spåren och Trafikverket. Folk kan röra på sig. Folk som jobbar i det privata kan börja jobba för Trafikverket, och folk på Trafikverket kan börja jobba ute på spåren.

Jag köper inte riktigt den här fasta delen om att man jobbar antingen offentligt eller privat. Ett utbyte är oftast bra; då ser man saker med nya ögon och genomför saker på andra sätt. Jag tror att Trafikverket på det sättet skulle kunna öka sin upphandlingskompetens.

Ett annat sätt berörde jag i mitt anförande. Man behöver ha bättre koll på själva statusen på järnvägen. Jag tror att det är viktigt att man inför ett it-system som underlättar för Trafikverket att känna till underhållet, för det är utifrån detta som man vet vad man ska lägga beställningar på.

I övrigt kommer den effektivisering med 11 procent som VTI pekar på från att man gick från att ha det offentligt till att det blev privat.

Anf. 30 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vi debatterar nu järnvägsfrågor.

Som bekant befinner vi oss i ett klimatnödläge. Vi behöver snabbt minska utsläppen från alla sektorer, inte minst från transportsektorn. Järnvägen är vårt effektivaste och renaste sätt att transportera personer och gods längre sträckor i vårt land.

Därför vill Vänsterpartiet storsatsa på järnvägen. Vi behöver både bygga ny järnväg och upprätthålla den som vi redan har på ett bättre sätt. Vi kommer nästa vecka att återkomma till regeringens förslag till infrastrukturproposition, men jag vill redan här klargöra att Vänsterpartiet lägger långt mycket mer än det som regeringen, C och L gör. Vänsterpartiet lägger 170 miljarder kronor mer till bättre underhåll och utbyggnad av ny järnväg.

Med dessa satsningar kan vi bygga Norrbotniabanan i tid. Vi kan ha dubbelspår från Gävle upp till Härnösand. Vi kan ha fyrspår mellan Stockholm och Uppsala. Vi kan bygga ut kapaciteten på Västra stambanan, inte minst från Alingsås in mot Göteborg. Vi kan satsa mer på godstrafikens transporter och bygga nya godsspår. Vid Norviks hamn, söder om Stockholm, behöver vi till exempel ha dubbelspår så att vi kan transportera det gods som kommer till hamnen vidare på järnväg i stället för att det ska gå med lastbil på motorvägar. Det finns enormt mycket som vi behöver göra.

Regeringen har fina planer, kan jag säga, men det mesta är just planer. När det till exempel gäller höghastighetsbanorna står regeringen fortfarande och stampar; det finns inget färdigfinansierat förslag.

Vänsterpartiet anser att man måste låna upp pengarna till att bygga höghastighetsbanorna, så att de blir klara i tid. Om vi får en lånefinansierad lösning kan vi bygga höghastighetsbanor i Sverige på samma industrialiserade och moderna sätt som man bygger höghastighetsbanor på i Spanien, Frankrike, Kina och så vidare.

Det går om man bara vill, men av någon anledning låter man Liberalerna diktera hastigheten i denna fråga. Då blir det hastighet i nivå med ett gammalt mjölkttåg – det går inte alls, med andra ord.

Fru talman! Vi behöver också främja järnvägen och tåg som ett transportslag jämfört med andra transportslag. Som det är i dag motarbetar regeringen snarare möjligheterna att transportera fler personer och mer gods på järnvägen. De senaste 15 åren har exempelvis banavgifterna – alltså den kostnad som operatörerna betalar för att transportera personer och gods på järnväg – ökat med 300 procent. Detta är en bestraffning av järnvägen. Samtidigt finns det ingen motsvarande avgift för exempelvis lastbilstransporter på väg.

Vi i Vänsterpartiet vill göra tvärt emot vad regeringen gör i dag. Vi vill ha en kilometerskatt för lastbilstransporter på väg, och vi vill sänka banavgifterna för järnvägen.

Signalsystemet ERTMS har nämnts här tidigare. Detta kan vara ett viktigt och bra signalsystem i framtiden. I dagsläget ser det dock lite skakigt ut, så vi i Vänsterpartiet har inget emot att vänta med detta. Om man inför det på olika sträckor måste man också kompensera dem som ska köra tågen på dessa sträckor med en statlig medfinansiering för att bygga ut ombordutrustning. Så gör andra länder, och det är märkligt att regeringen inte gör så här.

Jag är också väldigt förvånad över en annan sak, fru talman. Nu under pandemin har vi sett många transportslag bokstavligt talat åka ned i källaren gällande antalet transporter. Regeringen har varit väldigt snabb med att gå in med stödpaket efter stödpaket till flygsektorn. Det första stödpaket som regeringen betalade ut med anledning av coronapandemin kom den 17 mars och var ett stort stödpaket till flygsektorn. Totalt har regeringen utlovat 16 miljarder kronor i subventioner till flygsektorn. Om vi jämför detta med det riktade stödet till järnvägssektorn ser vi att det går ungefär sju gånger mer pengar till flyg än till tåg.

Här anser jag att det är någonting som skaver. Även järnvägssektorn är extremt hårt drabbad under pandemin, så här finns det väldigt mycket mer att göra.

Fru talman! Jag har lyssnat med stort intresse på anförandena före mitt gällande järnvägsunderhållet. Det spelar liksom ingen roll hur mycket vi än satsar på att bygga ny järnväg och nya stambanor om vi inte vårdar dem som vi redan har. Då måste vi ha ett bättre järnvägsunderhåll och behöver då göra två saker.

Vi behöver anslå mer pengar till järnvägsunderhåll. Det gör vi i Vänssterpartiets förslag, som jag kommer att tala mer om nästa vecka då vi har den debatten.

Fru talman! Vi behöver också ha en bättre organisation för järnvägsunderhållet. I dag har Sverige Europas mest avreglerade och privatiserade järnvägsunderhåll. Varför? Därför att staten inte har något ansvar alls. Statens skruvar inte ens i en liten mutter om den lossnar från rälsen, utan allting är utlagt på privata aktörer. Avregleringen skulle pressa priserna och göra järnvägsunderhållet mer effektivt. Men den statliga utredning som har granskat järnvägsunderhållet, och som kom förra året, konstaterar det motsatta: att det inte har lett till en effektivisering och nya innovationer i järnvägsunderhållet.

Vi kan också titta på Riksrevisionens granskning, som finns med i betänkandet. Riksrevisionen konstaterar mycket riktigt att kostnaderna har ökat med 74 procent jämfört med de anbud som har lämnats till Trafikverket i upphandling av järnvägsunderhåll.

Mångfalden av aktörer har också totalt uteblivit när vi har ett oligopol i järnvägsunderhållet. Kort sagt är det två aktörer: Infranord och Strukton. Sedan är det NRC och Omexom, men de är väldigt små i sammanhanget. Ibland är det en enda aktör som lämnar anbud vid budgivningarna.

Trafikverket konstaterar att det är obalanserade budgivningar. Det är helt enkelt High Chaparall vad gäller de här budgivningarna, för de stämmer inte med den kostnad som kommer i slutändan. Det är sockrade budgivningar, men det är väldigt saltade räkningar som kommer i slutändan. Det ser vi också i granskningen från Riksrevisionen. Kostnaderna blir 74 procent högre än de som förespeglas i budgivningen.

Då brukar borgerliga politiker säga: Ja, ja, men det här är lite marknadsmisslyckanden. Det är små problem som vi kan justera. Vi kan till exempel kräva, som vi har hört i flera anföranden här, att Trafikverket ska göra bättre upphandlingar så att man verkligen får det utslag som man vill. Men hur gör man en bättre upphandling? Då måste man ju föra in mer detaljer i upphandlingen, exakt vad man vill ha. Men ju fler detaljer man lägger in i anbudsgivningen, desto svårare blir det att ha en tillitsfull upphandlingsverksamhet. Man stänger alla dörrar för innovationer, till

exempel, därför att alla detaljer finns redan i det uppdraget, så det är ganska svårt att göra på det sättet.

Då säger borgerliga politiker: Vi måste se till att vi får en bättre kontroll. Hur får man då en bättre kontroll? Jo, man får bygga upp en stor byråkrati för att kontrollera köp- och säljsystemet. Och det är precis det som vi har fått, en gigantisk byråkrati. Det är fler personer som sysslar med papper än de som är ute i fält och reparerar kontaktledningar och skruvar fast skruvar. Då är det någonting som är lite konstigt.

Exempelvis Helena Gellerman och också flera andra har relaterat till rapporten från VTI. Det är alltså en doktorsavhandling från en forskare som heter Kristofer Odolinski, som kommit fram till att kostnaderna har gått ned med 11 procent sedan man lade ut allting på entreprenad.

Då ska vi komma ihåg några saker. Jag vet inte om Helena Gellerman har läst den här avhandlingen. Det är inte en sammanhängande avhandling, utan det är fyra essäer som Odolinski har gjort, och det är inget fel på det. Det är ganska teoretisk materia, skulle jag vilja säga, som inte tar hänsyn till den stora byråkrati som man måste bygga upp, alltså de så kallade indirekta kostnaderna som rullas över till Trafikverket. Det är en stor extra-kostnad som kommer med detta. Och det viktigaste är att VTI:s granskning, som Helena Gellerman säger, bara sträcker sig fram till 2011. Det är ju därefter som den stora avregleringen egentligen har skett, så det var bara i sin linda då. Nu har vi därefter haft tolv år av avreglerat system och ser att det inte fungerar, precis som också den statliga utredningen på det här området konstaterade.

Jag skulle vilja fråga Helena Gellerman och andra: Anser ni att Volvo, SSAB och LKAB också ska avreglera och totalprivatisera sitt underhåll? Om en skruv lossnar i en maskin på Volvo, ska man då göra en offentlig upphandling och ta in fyra olika anbud? Nej, det gör man ju inte. Men det är faktiskt så systemet ser ut i dag.

Trafikverket, staten, har ingen koll på sin egen anläggning, och det är en anläggning som handlar om 14 000 kilometer järnväg. Det är tusentals kontaktledningar, det är tunnlar, det är broar och så vidare. Det är helt orimligt att ha Europas mest avreglerade underhåll så som vi har i dag.

Storbritannien gjorde precis som vi redan i början på 1990-talet. Storbritannien tog tillbaka sitt underhåll i statlig regi 2001. Vi kan titta på andra jämförbara länder, som Tyskland, Frankrike och Schweiz. Inget av de länderna har ett sådant avreglerat underhållssystem som vi har i Sverige.

Ursäkta, fru talman, för att jag har överskridit talartiden. Men jag skulle bara vilja rulla tillbaka tiden till 1856, då hela riksdagen var samlad. Jag tror att det fanns två kamrar då. Det var en liberal finansminister, August Gripenstedt, som ganska nyligen hade tillträtt.

På den tiden hade vi egentligen ett helt och hållet privatiserat järnvägs-system. Vi hade en massa lokala, privata små banor. Man kan verkligen prata om mjölkståg. På den tiden kunde det ta en vecka att resa från Malmö till Stockholm. August Gripenstedt gick till riksdagen och sa: Jag söker ert mandat för att låna upp pengar och bygga statliga stambanor från Skåne till Stockholm och från Stockholm till Göteborg. Han fick ett ja. Man lånade upp 90 procent av kostnaden och byggde västra stambanan och södra stambanan på nio år.

Så kan vi göra igen, men då måste vi ta ett gemensamt ansvar. Jag ser inte att det finns i dag. Men det går att fatta beslut om det, och det är det som jag hoppas att vi ska göra.

Prot. 2020/21:141

15 juni

Järnvägsfrågor

Anf. 31 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag begärde replik, då jag blev apostroferad ett antal gånger. Bakgrunden till att jag tycker att man ska outsourca och använda den kompetens som finns inom området bygger väldigt mycket på min egen erfarenhet.

Jag har jobbat på Volvo tidigare, och där jobbade vi väldigt mycket med outscourcing. Vi vet att om man outsourcar måste man själv ha mycket kompetens. Det var därför som jag i mitt anförande tryckte på att Trafikverket måste skaffa sig en väldigt stor kompetens, men den kan man få genom att samverka, precis som jag nämnde i repliken till Patrik Jönsson efter mitt anförande.

I princip all utveckling på Volvo är outsourcad till en stor mängd underleverantörer. Man skriver en specifikation på vad man vill ha, och sedan gör leverantörerna det som företaget vill utveckla.

Att jag är väldigt positiv till att outsourca underhållet bygger just på att jag tycker att man ska utnyttja den kompetens som finns på marknaden. Det är mitt svar till Jens Holm på hans fråga.

Anf. 32 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det var ingen slump att jag nämnde Volvo. Jag vet var Helena Gellerman har arbetat tidigare.

Det finns inget stort industribolag i Sverige som outsourcar hela sin verksamhet och som släpper kontrollen över sin maskinpark, sina fabriker etcetera. Man behöver nämligen veta vad som finns där. Man lägger ut en del saker på entreprenad, det man inte klarar av själv. Vissa lägger ut väldigt mycket, eftersom de ser att det fungerar väldigt bra. Andra, som SSAB, LKAB och tung industri, bygger upp nästan hela kompetensen själva.

Det kan inte Trafikverket göra i dag, för Trafikverket måste outsourca alla sina 34 baskontrakt. De har ingen egen kompetens. Det är därför jag anser att Liberalerna är svaret skyldiga: Hur ska då den här kompetensen byggas upp? Vi ska samarbeta lite mer, säger Liberalerna. Ja, men jag kan tala om att Trafikverket har försökt med det sedan 2010. Men här har vi också bolag som ser att de kan tjäna enorma summor om de lägger ett lågt anbud, som de vinner med, och sedan kommer med en saltad räkning. De tjänar jättemycket pengar på det.

Det är liksom ingen hemlighet, utan det är precis det som står i Rikskommissionens rapport. Det är precis det som Trafikverket har talat om. Det är precis det som det talas om i Olaussons utredning om underhållet av järnvägen.

Jag måste ändå fråga Liberalerna: Anser ni att det hade varit bra om det hade varit likadant för svensk industri som det är för Trafikverket med järnvägen, att allting måste outsourcas och att man inte får ha någonting alls i egen regi? Hade det varit bra för Volvo och andra?

Anf. 33 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Tack för följdfrågan, Jens Holm! Det är länge sedan jag jobbade på Volvo – det är 20 år sedan jag slutade. Men på den tiden outsourcade man olika delar av bilen till olika företag.

Man skriver då en specifikation, ungefär som när man upphandlar underhåll av järnvägen. Det handlar om att ha beställarkompetens. Du måste skaffa dig kompetens runt det du ska köpa. Privata företag gör detta för att utnyttja den kompetens som finns. De som är ute på marknaden jobbar ju även med andra kunder och får då en större kompetens inom just det området. På det sättet kan det bli billigare. Man får skaleffekter och sådana saker. Men då gäller det att man i upphandlingen skriver ned krav. Vad är det för information som jag behöver få för att jag ska ha koll på vilken status det är i järnvägsnätet, och vad är det jag behöver underhålla framöver? Det handlar alltså väldigt mycket om hur upphandlingsunderlagen ser ut och vilka krav man ställer.

Sedan är det så, som jag nämnde tidigare, att man har ett utbyte av kompetens. Det är inte så att du jobbar antingen offentligt eller privat. Folk går emellan. Jag jobbade med forskning. Industridoktorander har gått emellan. Man jobbar på Chalmers och går sedan tillbaka. Utbytet av kompetens är oerhört väsentligt för Sveriges konkurrenskraft. Det är det jag bygger detta på, och det är min väldigt positiva erfarenhet av att jobba på det här sättet.

Anf. 34 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Den stora skillnaden mellan Trafikverket och Volvo är att Trafikverket inte själva kan ta tillbaka underhållet i de anläggningar där de vill det. För det fordras ett aktivt beslut från oss politiker. Volvo kan vilken dag som helst i veckan bestämma: Detta sköter vi i egen regi, för vi vill ha koll på den anläggningen. Och jag tror att Volvo, precis som alla andra betydande industrier, ser till att skaffa sig en rätt bra koll på sin egen anläggning.

Om Helena Gellerman vill att det ska fungera för Trafikverket som för Volvo borde Helena Gellerman åtminstone bejaka den statliga utredningen på det här området, Olaussons utredning, där det föreslås att Trafikverket ska sköta åtta baskontrakt i egen regi just för att man ska ha koll på sin egen anläggning. Man ska veta hur den fungerar så att man sedan kan ställa bra krav i den offentliga upphandlingen. Det tycker jag är lite av ett ansändighetskrav – eller lite av en bottenplatta, om jag säger så – när det gäller hur vi ska kunna få ett rimligare järnvägsunderhåll.

Om man har åtta, eller en tredjedel, av dessa kontrakt i egen regi anser jag och Vänsterpartiet att man kanske kan ha alla kontrakt i egen regi. Sedan kan man lägga ut det som man inte klarar av att göra själv. Det var precis det som man gjorde i Storbritannien till exempel. Där avreglerade man tio år tidigare än vi gjorde. Sedan har man återtagit allting i egen regi och bildat Network Rail, det statliga underhållsbolaget. Men även där lägger man ut en del på privata aktörer när man känner att det är något man inte klarar av att göra själv eller när andra kan göra det till ett bättre pris.

Jag förstår inte varför Liberalerna är så marknadsfundamentalistiska. Allting måste göras av privata aktörer. Staten får inte göra någonting själv. Det tycker jag är väldigt märkligt. Det blir inte ett effektivt underhåll.

(forts.)

Kammaren beslutade kl. 15.55 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 8 (forts.) Järnvägsfrågor (forts. TU15)

Järnvägsfrågor

Anf. 35 JASENKO OMANOVIC (S):

Fru talman! Vad förväntar man sig när man ska åka tåg? Jo, att tåget kommer i tid där man ska kliva på och att det kommer fram i tid där man ska kliva av.

Som vår ordförande i utskottet nämnde fattade riksdagen 1856 beslut om att investera i järnvägar. År 1879 upptäckte man att man måste ha samma tid i hela landet för att kunna ha en bra tidtabell. Sedan dess har vi i Sverige samma tid i hela landet, detta för att vi ska ha punktlighet på tågen.

Fru talman! I maj månad i år hade vi en punktlighet på 93,6 procent. Av 79 908 tåg kom 93,6 procent i tid. Tyvärr kan jag som norrlänning konstatera att inte en enda av alla större stationer i norr kom över 90 procent. Från Gävle till Luleå är punktligheten under 90 procent.

Desto fler stationer med en punktlighet högre än snittet finns det i södra Sverige. Det kan bero på de långa avstånden vi har i Norrland eller kanske på att vi behöver investera i järnväg i norr, vilket regeringen också har prioriterat både i tidigare och i kommande nationell plan.

Fru talman! Järnvägen består av många olika delar: signaler, växlar, elkraft, ställverk och kontaktledningar. Allt detta måste fungera samman för att vi ska kunna åka tåg eller transportera varor. Vi har 12 000 kilometer spår med kontaktledning, 11 000 växlar och 29 000 signaler. Och detta är bara en del av det som egentligen är järnväg. Just nu rustar vi upp den svenska järnvägen som aldrig förr, samtidigt som mängden trafik har ökat. De senaste 20 åren har faktiskt antalet avgångar ökat med 35 procent. Det är 35 procent fler tåg på järnvägen i dag, samtidigt som vi varje år har 2 200 planerade banarbeten.

Fru talman! Det är ganska mycket som händer på järnvägen varje år, varje dag.

I detta betänkande behandlar vi även Riksrevisionens granskning av järnvägsunderhållet. Granskningen av Trafikverkets basunderhåll visade att 28 av 31 kontrakt blev upp till 71 procent dyrare. Av de kontrakt som man granskade upphandlades två kontrakt 2007, två kontrakt 2008, sju kontrakt 2009, tre kontrakt 2010, sju kontrakt 2011, fem kontrakt 2012, två kontrakt 2013 och tre kontrakt 2014. Samtliga avslutades mellan 2013 och 2019.

Fru talman! Detta upphandlades alltså under den tidigare regeringen Reinfeldt. Därför skulle jag vilja uppmana Moderaterna att sluta bete sig

som elefanten i porslinsbutiken och i stället vara vuxna i rummet och ta ansvar. Det här kräver faktiskt att vi alla tar ansvar.

Regeringen påpekar att det är viktigt att Trafikverket har rätt förutsättningar för att kunna bedriva ett effektivt järnvägsunderhåll. Regeringen instämmer i Riksrevisionens iakttagelse att det är nödvändigt med stödssystem så att man kan ge en fullständig och samlad bild av tillståndet i anläggningen och därmed göra rätt upphandlingar, vilket inte är fallet i dag och vilket inte var fallet när regeringen Reinfeldt styrde.

Fru talman! Behoven ökar, och det här måste göras rätt. Marknaden är nästan obefintlig. Det är sällan det finns många företag med. Man har granskat 28 kontrakt, men inte ens Riksrevisionen vågar skriva hur många företag som lade anbud. Pratar vi om 50 företag? Nej, fru talman, vi pratar inte ens om 50 företag. Det finns knappast 50 företag i hela EU. Det finns i princip nästan ingen marknad för det här.

Därför är det viktigt, fru talman, att vi ser till att Trafikverket får en del i egen regi så att man får större kunskap om anläggningen och bättre förutsättningar att göra upphandlingarna.

Fru talman! Vi investerar mycket, och det är viktigt. Redan i maj i fjol när pandemin slog till hade regeringen ett färdigt förslag som man lade på bordet om att öka satsningen på järnvägsunderhåll med 720 miljoner. Efter det har vi fått ytterligare ökningarna – 500 miljoner i år, 500 miljoner nästa år och 500 miljoner 2023 i ökade satsningar på underhåll.

I den nya planen som man kommer att debattera nästa vecka kommer man dessutom att utöka till sammanlagt 799 miljarder. I förhållande till i dag blir det en ökning med 176,5 miljarder kronor i ytterligare investeringar i infrastruktur. Det är inte lite, fru talman. Det är väldigt mycket pengar.

Vi behöver bygga ut nya banor. Vi behöver bygga ut järnvägar i norr och i söder. Vi har ju en exceptionell situation. Det är till och med så att EU-kommissionens ordförande ofta hänvisar till Norrland som ljuset i mörkret när det gäller klimatomställningen. Därför är det viktigt att vi har möjlighet att öka investeringarna i järnväg och att vi inte gör samma fel som Moderaterna gjorde 2006 när de kom till makten och plockade bort Norrbotniabanan från nationell plan.

Jag undrar fortfarande varför. Vi kan bara föreställa oss att om banan hade varit kvar i planen och den hade färdigställts, vilken utveckling hade det inte kunnat bli i Norrland. Till detta kan vi lägga till dubbelspår på Ostkustbanan. Det kunde ha varit en fantastisk utveckling. Med ny kapacitet, nya stambanor, i söder skulle det här landet haft förutsättningar att växa ekonomiskt – kanske till ett av de tio bästa i världen.

Nu är vi där vi är, och vi får drömma – därför att någon plockade bort en del av investeringarna.

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 36 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag måste erkänna att jag har, höll jag på att säga, ett moralfilosofiskt problem när jag ska debattera med Jasenko Omanovic. Det är inte så att han bara är norrlänning, utan han är också en förbaskat trevlig sosse. Oaktat det måste jag ändå som en av många oppositionsföreträdare försöka ta lite debatt med dig. Men du ska ha den kreden; jag uppskattar att jobba ihop med dig i trafikutskottet.

Fru talman! Jasenko lyfte upp ett par viktiga aspekter, till exempel punktlighet. Och där är vi överens. Han lyfter upp vikten av investeringar i Norrland. Där är vi överens. Sedan tar det stopp.

90 procent av alla transporter sker på väg. 10 procent sker på järnväg. I den hittillsvarande socialdemokratiska budgeten gör man investeringar i framtiden. I den kommande budgeten, som vi ska diskutera på måndag, gör man investeringar i framtiden. Vi är överens om att det är bra med investeringar i framtiden, men det uppstår ett problem där man i balansen lägger mer på investeringar än vad man lägger på att sköta det man redan äger och har. Det är här jag kommer till min fråga.

Vi ser nu på nationell nivå, ungefär som vi ser i många kommuner, en underhållsskuld. Vägkroppen går sönder, och järnvägs kropparna går sönder. Vad ämnar regeringen göra, och vad ämnar Socialdemokraterna göra, för att ta itu med underhållsskulden? Trots de nya pengar som Jasenko lyfter fram befinner vi oss i ett minusläge.

Anf. 37 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag tackar min kollega Jacobsson för fina ord. Jag tycker om att samarbeta med dig också.

Jag går till dina frågor om underhåll. Det är en mycket viktig fråga. Det är jätteviktigt att det blir mer underhåll. Därför ökade vi i den första Nationell plan som beslutades underhållet med 48 procent. Efter beslutet har vi under pandemin riktat pengar till ökat underhåll på järnväg. Det är jätteviktigt att bygga nytt. Mängden rörelse på järnvägen har ökat så mycket att det behövs ny kapacitet. Men vi måste kunna hålla flera bollar i luften samtidigt, vilket innebär att anläggningen samtidigt måste hållas i gott skick. Därför investerar vi som aldrig förr i järnvägen.

Riksrevisionen pekar på behovet av att göra investeringar. Vi måste också titta på hur det fungerar när vi gör upphandlingar. Vi ska inte investera pengar i blindo, utan vi ska också titta på vad vi får för pengarna. Därför är det viktigt att titta på vilka förutsättningar Trafikverket har för att göra bra upphandlingar, för att göra insatser för att få det kollegan Jacobsson efterfrågar, det vill säga robusta järnvägar där tågen kommer i tid oavsett om de transporterar personer eller gods.

Anf. 38 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är helt korrekt att regeringen har ökat anslagen, men det är lika korrekt att konstatera att trots det fortsätter det att växa fram en större underhållsskuld. Det är korrekt att man ökar, och det är också korrekt att man ökar mindre än vad skulden kräver.

Här kommer jag till min andra fråga, fru talman. Jag uppfattade det som att Jasenko Omanovic under sitt anförande var tydlig med samma kritik som Riksrevisionsverket har framfört. Det är näst intill förödande kritik som myndigheten har gentemot Trafikverket. Regeringen delar Riksrevisionens uppfattning i kritiken mot myndigheten Trafikverket. Det finns alltså en samsyn mellan regeringen, Riksrevisionen och socialdemokraterna i kammaren i kritiken mot Trafikverket. Trots det är lösningen att denna myndighet som får kritik ska göra mer eftersom man vill återförstatliga hela underhållet. Den myndighet som får förödande kritik av Riksrevisionen, förödande kritik av regeringen och faktiskt även kritik i kammaren ska alltså göra mer fel. Det går inte riktigt ihop.

Vi skulle behöva göra bättre upphandlingar, vilket Riksrevisionen säger, tydligare upphandlingar, använda marknadskrafterna för att underhålla mer, inte använda en kritiserad myndighet för att underhålla mindre med nya pengar.

Fru talman! Detta går inte ihop.

Anf. 39 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag måste börja med att fråga mig varför alla riktar kritik. Vad innehåller kritiken? Man kan rikta kritik mot vad som helst, men vad innehåller kritiken? Kritiken går ut på att Trafikverket saknar kunskap. Riksrevisionen säger att Trafikverket inte har kunskapen, och vi är många som håller med om att Trafikverket inte har förutsättningarna att skaffa sig kunskap.

Jag är en av dem som tror på att människan kan utvecklas, och jag förmodar att min kollega Jacobsson också gör det. Därför tror jag att vi kan utveckla Trafikverket genom att ta in en del av underhållet i Trafikverkets regi. Därmed kan man få kunskap och kompetens om hur och vad man ska upphandla. Den största delen av Riksrevisionens kritik är riktad mot detta. Därför känner vi att det är rätt väg att gå, det vill säga att ge möjligheter till myndigheten att vara mer robust, få större kunskap och kompetens, så att det man behöver upphandla görs rätt och bra så att det går att få ut mer av underhåll och järnväg.

Anf. 40 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag håller med Jasenko Omanovic om att tåg ska gå i tid, och det är viktigt att vi underhåller vår järnväg. Det som är ännu viktigare är att de pengar vi satsar på underhåll verkligen går till underhåll. Det ska märkas att rälsen inte går sönder och att tågen har förutsättningar att komma i tid.

Jag tog i mitt anförande upp Gunnar Alexanderssons utredning som lades fram i april 2015. I den står det att Trafikverket saknar system för att ha kunskap om järnvägens status, och utan sådan kunskap går det inte att göra bra upphandlingar. Trafikverket saknar en nationell underhållsplan, och Trafikverket saknar rutiner för att följa upp underhållskontrakten.

Vad har regeringen gjort, Jasenko Omanovic, sedan 2015 för att säkerställa att de tre bristerna faktiskt åtgärdas?

Anf. 41 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Man ska komma ihåg en sak här: Trafikverket bildades 2010. Vi kan alla vara efterkloka om hur förhastat det var och om det var bra eller dåligt. Det kan vi resonera om i efterhand. Men Trafikverket bildades för att vi skulle kunna få de här vinsterna. Det bildades av regeringen Reinfeldt för att hitta vinsterna i delad kompetens. Men på vägen försvann den kompetensen. Mycket av kompetensen försvann.

Därför är det enda möjliga svaret på frågan att det vi behöver göra, och det regeringen nu gör, är att förbereda förutsättningar för Trafikverket att ta tillbaka en del i egen regi. Det är det man behöver göra för att kunna klara av upphandlingen och för att vi ska kunna få mer pengar till underhåll av järnvägen. Det är det man behöver göra – få tillbaka kunskap i egen regi, inhouse i myndigheten.

Det var för mycket outsourcing. Det var ungefär som med svenska företaget på 90-talet, som skickade ut allt och sedan kom till insikt: Vi måste ha någonting hemma. Vi måste ha kunskapen hemma.

Det är samma sak här. Man behöver få tillbaka kunskap in i Trafikverket för att kunna klara av att upphandla. Det är det man behöver.

Anf. 42 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag kan konstatera att Jasenko Omanovic över huvud taget inte svarade på mina frågor.

Det här var alltså kritik som kom 2015 från en forskare på Handels högskolan som inte har någon partibeteckning, till skillnad från den som har utrett det här med återförstatligande av underhållet.

De här tre bristerna konstaterades i rapporten som kom i april 2015, och jag tolkar bristen på svar som att regeringen inte har gjort någonting åt dessa tre väldigt allvarliga kritikpunkter som riktades mot Trafikverket i rapporten. Man slängde den i byrålådan och tillsatte en utredare med tydlig S-märkning som i en ideologisk utredning skulle komma fram till att den enda lösningen på alla problem med underhållet är att återförstatliga. Det pekar väldigt tydligt på att man inte tar dessa tre väldigt allvarliga kritikpunkter på allvar.

Det är ungefär 4 ½ miljard per år som går till järnvägsunderhåll. Jag är orolig för att de pengarna, och det är skattepengar, hamnar i ett svart hål utan att göra särskilt stor skillnad för kvaliteten på rälsen.

Det Gunnar Alexandersson även konstaterar väldigt tydligt i sin utredning är att om man ska skaffa sig kunskap om standarden ute på rälsen kräver det ett bra it-system. Det har inte Trafikverket. Det kräver en underhållsplan. Det har inte Trafikverket. Och det kräver att man har bra uppföljning.

Han konstaterar också i sin rapport att det inte finns någonting som tyder på att det på något sätt skulle påverka de här väldigt allvarliga bristerna att Trafikverket samtidigt börjar ta tillbaka underhåll i egen regi.

Jag konstaterar än en gång att regeringen i april 2015 fick på sitt bord tre oerhört kraftiga kritikpunkter när det gäller slöseri med pengar som går till underhåll för att Trafikverket inte har kontroll. Man har inte gjort någonting, och nu tror man att ett återförstatligande ska lösa problemen. Det är det egentligen ingen annan som håller med om.

Anf. 43 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag skulle inte vara så kategorisk som Maria Stockhaus är här. Att ett datasystem löser alla problem skulle jag absolut inte vilja påstå.

Det är därför regeringen gör det den gör. Regeringen har analyserat utredningen som den fått och sett att här är ett problem: Man saknar kunskap om anläggningen, vilket ett dataprogram inte kan lösa. Därför behöver regeringen se vad som kan göras.

En sak är att återta i egen regi. I det här fallet handlar det inte om återförstatligande av ideologiska skäl eller att man, som i Maria Stockhaus fall, är helt emot det. Det handlar inte om det. Det handlar faktiskt om kunskap. Det handlar om kompetens inom en myndighet. Jag vet inte varför vi ska förvägra våra myndigheter det.

Det är frågan: Är det så ni jobbar inom Moderaterna? Var det därför ni plockade bort Norrbotten från den nationella planen, som ni gjorde 2006? Var det av ideologiska skäl? Jag förstår att det blir en fråga ut i tomma intet.

Men återigen: Myndigheter måste kunna få kompetens och kunskap. De måste kunna veta vad de gör. Det kan de göra genom att få in det i egen regi. Man får kalla det återförstatligande eller vad man vill, men de behöver kunskap – och det är det vi kommer att ge myndigheten.

Anf. 44 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Ja, Jasenko, 1879 – man kan ibland tro att tågen fortfarande följer fyra tidszoner när man står och väntar på ”Pågen”.

En liten reflektion tänkte jag faktiskt göra. Något här inne som jag tycker är ganska tråkigt är att det inte verkar finnas någon större tilltro från vissa ledamöter till värdefull kompetens och erfarenhet som man har förvärvat genom en yrkeskarriär som rallare, signaltekniker eller kontaktledningsmontör. Det verkar inte vara något värt för vissa ledamöter, och det tycker jag är jättetråkigt. I detta fall riktar jag mig faktiskt inte till Jasenko.

Men, fru talman, jag tänkte ställa några frågor till ledamoten Jasenko Omanovic om något som jag tog upp i mitt anförande.

Ledamoten minns säkert att jag tog upp problemen med Trafikverkets agerande mot de små järnvägsentreprenörerna. Det gör ont i mig att höra om personer – ofta med bakgrund i Banverket eller SJ – som byggt upp ett företag, satsat hela sitt kapital och all sin energi och lagt ned åtskilliga timmar och sedan får se hela livsverket bara raderas ut på grund av en myndighets agerande.

Jag tänkte ställa frågan till ledamoten om regeringen tycker att det här är en viktig fråga och något att ta tag i. För mig är det en jätteviktig fråga.

Min andra fråga är ganska enkel. I maj 2020 beslutades det om att satsa 720 miljoner, hette det då, på ökat järnvägsunderhåll. Men det blev bara 200 miljoner. Kan ledamoten Jasenko Omanovic nämna några av de projekt som kom till stånd? Jag har inte sett ett enda av dem.

Anf. 45 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! När det gäller den sista frågan som Patrik Jönsson ställde har jag faktiskt listan i väskan. Den kan jag överlämna sedan – listan på alla projekt som pågår kan jag överlämna efter replikskiftet så att Patrik Jönsson också har den.

När det gäller de småföretagaraktörer som finns är det jätteviktigt att myndigheten behandlar alla företag lika. Det är också viktigt att man värnar den kompetens som finns ute på marknaden, för det är ju ingen jättestor marknad.

Samtidigt är det viktigt för myndigheten att kunna pröva något rättsligt när man anser sig behöva det. Jag har ingen uppfattning eller kunskap om var och när, det är liksom bortanför min kompetens, men man behöver kunna göra också det. Hur man ska göra i de här fallen kan inte jag redogöra för nu, men jag tycker att myndigheten ska värna alla de tre saker jag nämnt: kompetensen, att alla företag ska behandlas lika och att man ska kunna pröva rättsligt det man anser sig behöva för att få prejudikat och möjlighet till vidare upphandlingar.

Anf. 46 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag har också sett ett påstående från Trafikverket om projekt, men det är projekt som ändå skulle genomföras. Det påstås finnas ett litet antal projekt, men när man hör sig för med folk i branschen får man veta att det är projekt som det redan beslutats att genomföra. Så detta ska man nog ta med en gigantisk nypa salt.

Fru talman! Då väljer man från myndighetens sida att inte betala i tid. Det är klart att man ska behandla alla lika, men man kanske ska behandla alla bra också. När man då till exempel gör valet att i princip omedelbart gå i tvist i stället för att söka samförstånd och lösa det på andra sätt tycker jag att det är väldigt oroande – men det är alldeles för snällt sagt. Jag tycker att det är riktigt dålig stil, och ett sådant agerande ska vi inte ha från myndigheternas sida.

Jag hoppas därför att man från Socialdemokraterna väljer att kontakta folk i branschen och lyssna till vilka problemen är så att man från regeringens sida kan ta detta med Trafikverket.

Jag kommer att ställa en sista fråga till ledamoten Jasenko Omanovic om höghastighetståg. Regeringen har väldigt tydligt sagt att man vill gå vidare med höghastighetståg, och det innebär att många projekt kommer att sakna pengar för genomförandet.

Sådana projekt finns till exempel i Skåne, där jag själv bor och där vi har haft ett kraftigt ökat resande. Vi har säkert över 15 mil enkelspår som skulle behöva byggas om till dubbelspår, vilket inte kommer att ske.

Vi har till exempel Ostkustbanan, där väldigt många norrlänningar faktiskt bor. Det bor många längs Norrlandskusten – tro det eller ej. Den får nästan anses vara tätbefolkad med svenska mått. Vad säger Jasenko Omanovic till dem som nu blir utan? Det kanske blir någon snutt på några mil, men vi skulle behöva ha denna färdigbyggd i sin helhet så att restiden från Sundsvall ned till Gävle och vidare till Stockholm halveras.

Anf. 47 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Fru talman! Jag ska bara säga att det inte bara är från Sundsvall. Mellan Sundsvall och Nyland finns det också en sträcka som behöver byggas ut både för längre tåg och för att det ska gå fortare. Den behöver också vara en del av detta.

Fru talman! Jag kan inte kommentera vad myndigheter gör – jag har inte den kunskapen. Jag är såklart öppen för att lyssna på alla, men kunskapen om varför myndigheten väljer en sak har jag inte i dag.

Höghastighetstågen är väldigt bra. Vi behöver bygga ny kapacitet och nya stambanor. Jag har, fru talman, från Skåne hört invändningar om att man ju kan bygga bredvid den befintliga banan. Men det handlar faktiskt inte om att bygga någon veranda eller carport intill huset. Det handlar om att bygga en robust järnväg som klarar av framtiden. Det kan man inte göra i princip som man bygger en veranda. Därför behöver vi verkligen samla all kraft och all kunskap för att kunna göra så mycket som möjligt.

Från Norrbotniabanan ned till Ostkustbanan, till Linköping och ända ned till Malmö och Borås, Jönköping och Göteborg behöver vi denna kapacitet för att klara av utvecklingen i landet, kunna möta framtiden och vara kloka – som de var 1856 i denna kammare, eller på andra sidan.

Anf. 48 EMMA BERGINGER (MP):

Fru talman! Järnvägen är det mest klimatsmarta sättet att transportera många människor och mycket gods. Just därför är Miljöpartiet Sveriges mest järnvägsälskande parti. Vi vill både bygga nya stambanor för höghastighetståg och bygga ut och rusta upp järnvägen i hela landet. Som resenär ska jag kunna lita på att tåget både går och kommer i tid. Därför är det viktigt att säkerställa både kapacitet och underhåll av järnvägarna.

Det är lätt hänt, fru talman, att debatten fastnar i frågan om nya stambanor. Men faktum är att Sveriges järnväg behöver både ryggrad och revben – både stambanor och regionala banor som ansluter och kan knyta ihop landet och möjliggöra hållbara transporter.

Men, fru talman, jag tänkte spara debatten om nya stambanor till nästa veckas debatt om infrastrukturpropositionen då det är i betänkandet om infrastruktur som den frågan återfinns. Om någon ledamot vill diskutera frågan vidare är jag dock öppen för repliker.

Fru talman! Tågresandet har under flera decennier ökat kraftigt och har mer än fördubblats sedan början av 90-talet. Men under pandemin har tågtrafiken liksom mycket annan trafik, framför allt kollektivtrafik, påverkats kraftigt av minskat resande, när resenärer har varit ansvarsfulla och avstått från att resa. Detta har inneburit en stor utmaning för tågoperatörerna. Samtidigt har det skapat utrymme för ökat järnvägsunderhåll när det har blivit mindre trångt på spåren.

Därför har Miljöpartiet i regeringen drivit igenom en särskild satsning på järnvägsunderhåll på 720 miljoner kronor. Regeringen har också under pandemin stöttat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som finansierar den regionala tågtrafiken, med 5 miljarder kronor – 3 miljarder för 2020 och 2 miljarder för 2021. Vi har också nyligen fått igenom en sänkning av banavgifterna under pandemin med 1,37 miljarder kronor.

Detta är väldigt viktiga åtgärder, både för att hantera konsekvenserna av det minskade resandet under pandemin och för att nyttja den möjlighet till ökat underhåll som också har uppenbarat sig under pandemin.

Fru talman! Miljöpartiet och Socialdemokraterna har både i den föregående nationella planen och i den infrastrukturproposition som nu ligger på bordet gjort särskilda ökningar av just järnvägsunderhållet. I den nationella planen för 2018–2029 avsattes 125 miljarder, vilket då var 40 miljarder mer än i den föregående alliansregeringens infrastrukturproposition. Och även i den nu föreliggande infrastrukturpropositionen gör vi en ökning med ytterligare 40 miljarder till 165 miljarder för perioden 2022–2033. Detta är viktiga satsningar som kommer att göra att tågen på sikt blir mer punktliga.

Men, fru talman, under året har järnvägsunderhåll hamnat i fokus, inte bara i positiv bemärkelse. Jag är glad att trafikutskottet på mitt initiativ tog fram en uppföljningsrapport om järnvägsunderhåll med bland annat en internationell jämförelse. I den lyfte vi också bland annat fram att det är allvarligt att Trafikverket saknar ett modernt anläggningsregister, vilket gör att myndigheten i dagsläget har svårt att säkerställa en effektiv resursanvändning vid underhåll av infrastrukturen.

Riksrevisionen har också granskat Trafikverkets upphandling av järnvägsunderhåll. Detta har det redogjorts för här tidigare. Riksrevisionen studerade 31 olika kontrakt om basunderhåll av järnvägar som löpte mellan 2007 och 2019. Av dem hade 28 en högre slutkostnad jämfört med

anbudssumman. Den genomsnittliga kostnadsökningen var 74 procent även om trenden går mot mindre kostnadsavvikelser i slutet av den studerade perioden.

Precis som min kollega från Socialdemokraterna Jasenko Omanovic har påpekat hade alltså en stor del av kontrakten under den period som granskades ingått under den dåvarande alliansregeringen.

Regeringen har välkomnat Riksrevisionens iakttagelser och instämmer i att Trafikverket behöver vidta åtgärder för att få bättre kontroll över sina upphandlingar. Detta är en självklarhet, för det är en allvarlig kritik.

Regeringen har därför också gett Trafikverket i uppdrag att analysera sina underlag för upphandlingar och hur kostnadsökningar kan motverkas inom järnvägsunderhållet. Syftet med detta är att säkerställa att de medel som staten avsätter används effektivt så att fördyringar kan motverkas. Inte minst ska man också titta på frågan om obalanserad budgivning. Uppdraget ska redovisas för Regeringskansliet senast den 2 juli 2021 – relativt snart, fru talman.

Det är sedan en längre tid känt att Trafikverket behöver få bättre koll på sin anläggning för att järnvägsunderhållet ska bli bättre och mer kostnadseffektivt.

Regeringen anger i sin svarsskrivelse på Riksrevisionens rapport att den bedömer att sedan järnvägsunderhållet omreglerades och utsattes för full konkurrens har marknaden för basunderhåll delvis inte utvecklats i en riktning som är långsiktigt hållbar. Jag kan bara hålla med.

För att Trafikverket ska få bättre koll på anläggningen behöver basunderhållet genomföras i Trafikverkets egen regi. Regeringen har genomfört en utredning i denna riktning och aviserar i sin skrivelse på Riksrevisionens rapport att man tänker återkomma i frågan.

Fru talman! Maria Stockhaus från Moderaterna stod tidigare här i talarstolen och menade att samhällsekonomiska bedömningar måste få större genomslag för vilka järnvägsobjekt som genomförs. Jag undrar om hon är insatt i de problem som är välkända i hela branschen när det gäller Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar och som ofta leder till att nyttorna med att satsa på järnvägen underskattas. Objekt som Citytunneln i Malmö eller Tvärbanan i Stockholm bedömdes inte från början vara lönsamma men visade sig i efterhand såklart ge stor nytta och lönsamhet.

Trots att Trafikverket självt menar att det är viktigt att komma ihåg att de samhällsekonomiska beräkningarna bara är ett av flera underlag används just de samhällsekonomiska beräkningarna som slagträ i debatten och som sanningar, särskilt av partier som Moderaterna.

Jag och Miljöpartiet menar att Trafikverket behöver utveckla sina samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar och tydliggöra att det är just beräkningar och bedömningar som det rör sig om, och de bygger på ett antal olika antaganden om hur världen ska utvecklas. Inte minst handlar det om förväntningar på tillväxt, räntor och så vidare. Därför behöver också andra prognosmodeller användas och utvecklas.

Ett sätt att göra det på skulle kunna vara att tillämpa även andra modeller bredvid de modeller som Trafikverket använder i dag och redovisa resultaten jämte varandra. På så vis skulle det belysas att det finns flera modeller för beräkningar, och det skulle vara lättare att diskutera vilka skillnader som finns mellan modellerna.

Fru talman! Självklart ska vi vara noggranna när vi fattar beslut om stora investeringar i infrastruktur som ska tjäna Sverige under lång tid. Men vi får inte fatta våra beslut på felaktiga eller bristfälliga underlag. Även Trafikverkets basprognoser tenderar att gravt underskatta utvecklingen när det gäller tågresandet. Även detta är ett underlag som används vid prioriteringar av insatser i infrastrukturen.

Jag kan konstatera att trots att beslut har fattats utifrån felaktiga prognoser har resandet på järnvägen ökat kraftigt de senaste decennierna, och det behöver öka ännu mer i framtiden. Fler människor och mer gods behöver flyttas till järnväg om vi ska kunna nå våra klimat- och miljömål. Då behöver kapaciteten på järnvägen öka, störningarna minska och restiderna kortas.

Fru talman! Jag har såklart mycket mer att säga om järnvägen, men här är mina åtta minuter med råge slut. Jag vill yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 49 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Min fråga kommer att handla om fungerande versus teoretisk miljöpolitik.

90 procent av alla transporter, eller rättare sagt 90 procent av alla varor, som kommer till Sverige går med sjöfart. 90 procent av alla varor som transporteras i Sverige går på väg.

Regeringen och flera av regeringspartiernas företrädare talar ofta om överföring av gods från väg till järnväg. Man bedriver en politik där man sänker avgifter, nyinvesterar och satsar på underhåll, även om underhållet har varit för litet.

En av de första frågor jag ställde till den politiska sekreterare jag hade förmånen att jobba med när jag kom som ny till riksdagen var: Vad händer om vi antar hypotesen att vi ökar godsflödet på järnväg med 100 procent, utgående från 2018 års siffror? För tv-tittare och andra vill jag förklara att det alltså handlar om att vi fördubblar den mängd som går på järnväg. Vad skulle det ge för resultat på vägsidan? Det ger en minskning med 8 procent, förutsatt att allt går från väg till järnväg. Det handlar om våldsamma investeringar om vi ska lyckas med att flytta så mycket gods. Och ändå är det inte så mycket gods.

Då kommer jag till min fråga, som handlar om just detta med fungerande versus teoretisk miljöpolitik. Miljöpartiet är kanske de starkare järnvägsförespråkarna. Men hur mycket är ni beredda att satsa på järnväg för att faktiskt lyckas få en seriös förändring av transporterna? 100 procent ökning av järnvägstransporterna innebär 8 procent minskning av vägtransporterna.

Anf. 50 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja säga att en satsning på järnvägar är 100 procent fungerande miljöpolitik. Det är fullkomligt nödvändigt om vi ska kunna nå våra klimat- och miljömål.

Vi befinner oss trots allt i ett nödläge för klimatet. För att vi ska kunna minska våra utsläpp, först med 70 procent från inrikestransporter till år 2030 och sedan nå våra klimatmål om nettonollutsläpp från transportsektorn år 2045, måste vi vända på alla stenar. Vi måste också angripa alla

transportslag. Inte minst behöver vi få en överflyttning från väg och flyg till järnväg och sjöfart.

Jag skulle vilja korrigera Magnus Jacobssons siffror. Han talar om att det bara är 10 procent som går med tåg. Jag tror att han har blandat ihop siffrorna lite. Det är 10 procent av persontransporterna som går på tåg. När det gäller godstransporterna är det däremot drygt 20 procent. Jag tittade på dessa siffror på Naturvårdsverkets hemsida precis innan jag gick upp i talarstolen, så jag bör ha uppfattat dem rätt.

Det är viktigt att komma ihåg att framför allt godstransporterna på järnväg gör stor nytta. Varje godståg motsvarar en mängd lastbilar som annars skulle belasta vårt vägnät och leda till stora utsläpp.

För att utveckla möjligheten att transportera mer gods på järnväg måste vi också satsa på att bygga ut järnvägar i hela Sverige. Därför behöver vi stambanorna. Man kan räkna med att ett dubbelspår motsvarar ungefär 15 filer väg. Frågan är vilken framtid vi ser framför oss. Är det en framtid där vi är effektiva och transporterar gods på ett klimatsmart och hållbart sätt på järnvägen, eller ser vi 15-filiga motorvägar framför oss?

Anf. 51 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att vara tydlig med att jag inte ämnar ta strid om siffrorna med Emma. Jag tror nämligen att hon har kollat alldeles rätt.

Men fortfarande är det som jag sa tidigare. År 2018 tittade vi på den mängd gods som gick på tåg och tänkte oss att vi fördubblade den. Sedan jämförde vi med vad det skulle innebära om vi tog den mängden från vägtrafiken. Det motsvarade 8 procent. Det är alltså ungefär tre års ekonomisk tillväxt. Det är tre års näthandel. Det som sker nu är faktiskt att det blir mer rörelse.

Vi har haft en professor, Maria Bratt Börjesson, hos oss i trafikutskottet. Hon har även varit ute och hållit föredrag på andra ställen. I sin forskning konstaterar hon att vi inte ser någon överflyttning. Det vi ser är att godsflödena ökar i relation till handeln, och så ökar det lika. Det ökar ungefär lika mycket på väg, på sjöfart, på järnväg och på flyg. Mängden ökar, men den är ganska jämnt fördelad.

Då uppstår frågan: Vad har vi för vision? Den ena visionen är att hela tiden peka på järnväg, men den kommer inte att lösa miljöproblemen. Och så finns den vision som vi kristdemokrater har: Växla bränsle! Jag lyssnade på Centerns anförande tidigare. Det talades om vätgas och el för alla fordon: Elektrifiera flyget, elektrifiera bilarna, in med vätgasen, in med biobränsle och använd skogsnäringen på ett positivt sätt! Men då måste vi ha inställningen att alla transportslag behövs. Här håller inte regeringens och Miljöpartiets politik.

Anf. 52 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag ser en framtid där vi har ett transportsystem som bygger på 100 procent förnybar energi. Många delar av samhället kommer att behöva ställa om, inte bara transportsektorn utan även industrin och annat. Då kommer också efterfrågan på hållbar och förnybar energi att öka.

Hur ska vi hantera detta? Jo, vi måste vara effektiva i hur mycket energi vi använder och vad vi använder energi till. Därför vill jag satsa på transportslag som har hög effektivitet när det gäller energiintensitet. Här är

järnvägen absolut överlägsen, om man jämför energiintensitet mellan olika transportslag. Den är mycket effektivare än flyg och lastbil. Just därför är det viktigt att vi satsar på att få en överflyttning.

Man kan tycka att 8 procent inte är så mycket, och jag ska inte ifrågasätta den siffran. Men jag har överslagsräknat, och om vi har ungefär 10 000 miljarder tonkilometer är det ofantligt många lastbilslaster vi skulle kunna flytta över till järnvägen om vi fick en fördubbling av järnvägsgodset.

Vi behöver såklart bygga ut järnvägen i Sverige om vi ska få en stor överflyttning och en stor ökning av transportererna.

Vi behöver också arbeta med konkurrenssituationen mellan transportslagen, och här är Miljöpartiet tydligt. Vi vill se en avståndsbasead skatt för lastbilstrafiken som gör det mer lönsamt att köra gods på järnväg än att köra gods långväga sträckor på lastbil.

Vi kommer att behöva lastbilar även i framtiden, inte minst i de regionala transportererna. Men för de riktigt långväga transportererna är det helt onödigt att Skåne ska vara en genomfartsled för lastbilstrafik.

Anf. 53 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Jag håller med Emma Berginger om att det kan vara aktuellt att se över de samhällsekonomiska kalkyler som vi har som underlag för att säkerställa att de verkligen ger ett bra underlag för att rangordna olika projekt. Men prognoser är något helt annat. Vi behöver stabila samhällsekonomiska kalkyler som är baserade på forskning för att kunna göra rätt prioriteringar.

Fru talman! Det var inte därför jag tog replik, utan jag tänkte göra ett nytt försök eftersom Emma Berginger tillhör regeringsunderlaget och jag inte fick svar från Jasenko Omanovic.

Det handlar om de tre tydliga brister som Gunnar Alexanderssons utredning tog upp: Det saknas system för att få kunskap om järnvägens status, det saknas en nationell underhållsplan och det saknas rutiner för att följa upp underhållskontrakten.

Jag har som sagt letat i regleringsbrev och annat för att se vad regeringen har gjort efter att utredningen kom i april 2015, och jag kan inte hitta några konkreta åtgärder. Jag ser heller inget om det i svaret på Riksdagens granskning.

Därför blir min fråga: Kan Emma Berginger redogöra för vad regeringen har gjort för att komma till rätta med de tre bristerna som Gunnar Alexandersson pekade på?

Anf. 54 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! När Alexanderssons utredning kom 2015 hade Socialdemokraterna och Miljöpartiet suttit i regering i cirka ett halvår. Större delen av den information som hans utredning baserade sig på var alltså från alliansregeringens tid.

Jag ska ändå försöka svara på Maria Stockhaus fråga. Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att under denna mandatperiod ta fram en långsiktig underhållsplan, och i nuläget har vi en fyraårig underhållsplan. Jag önskar att den hade varit längre, för jag tror att vi behöver ytterligare långsiktighet. Vi kan dock konstatera att det finns en underhållsplan i vilken man

gör prioriteringar och för en dialog med branschen om vilka underhållsinsatser som ska göras.

Så till systemet för att följa upp järnvägsanläggningen. Här finns det kritik både från Riksrevisionen och från utskottet i den rapport vi tog fram under året om bland annat järnvägsunderhåll. I sin svarsskrivelse påpekar också regeringen att just ett systemstöd för anläggning är oerhört viktigt för att man ska kunna följa upp och bedriva ett effektivt underhåll. Regeringen anser att Trafikverket behöver åtgärda detta.

Vad gäller att följa upp underhållskontrakten visar Riksrevisionens rapport att det behövs tydliga system för detta. Det är dock oerhört resurskrävande att följa upp kontrakt, och just därför hade mer basunderhåll i egen regi varit att föredra.

Anf. 55 MARIA STOCKHAUS (M) replik:

Fru talman! Utredningen var ett konstaterande av status i april 2015. Oavsett om det är historia eller inte hamnade det i regeringens knä, och mycket av kritiken kvarstår i den rapport från Riksrevisionen som kom 2020.

Jag kan inte se att det finns några större krav på Trafikverket att ta fram det it-stöd som behövs. När Trafikverket fick denna kritik 2020 sa man lite slarvigt att det inte fanns några sådana system i hela världen, vilket sedan motbevisades flera gånger. Det finns, men Trafikverket har inte skaffat det.

Underhållskontrakt ska följas upp oavsett vem som utför underhållet. Man måste ju följa upp att det man har kommit överens om faktiskt har utförts – även om man gör det i egen regi. Detta kommer man inte undan.

De som jobbar med underhållet har inte märkt av de 720 miljonerna extra. Det är märkligt att det satsas så mycket pengar på underhåll utan att företag som har ganska stor del av järnvägsunderhållsmarknaden märker av det. Oroar inte det Emma Berginger?

Anf. 56 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Vad gäller frågan om it-stöd instämmer regeringen till fullo i Riksrevisionens kritik och är därmed tydlig med vad man förväntar sig av Trafikverket.

Givetvis ska man ha någon form av uppföljning av underhållet oavsett om det görs i egen eller extern regi. Men en uppföljning av en extern aktör innebär att man behöver inhämta och granska information och ha en juridisk kompetens och backup på ett helt annat sätt än man behöver ha i en intern organisation.

Det är just kunskapen om tillståndet i den egna anläggningen som har varit ett stort problem för Trafikverket och som är svår att inneha om man inte är den som löpande utför spårunderhållet. Man måste då tillsätta ytterligare en person som ska vara ute bara för att skaffa sig kunskap om anläggningen, och det blir ganska ineffektivt, som fru talmannen säkert förstår.

Oroas jag av att inte alla järnvägsarbetare ser skillnaden med de 720 miljonerna? Jag är ganska övertygad om att de 720 miljonerna har gjort stor nytta i järnvägsanläggningen, men jag tror att det kan vara svårt för enskilda aktörer att se helhetsbilden och skillnaden.

De 720 miljonerna är dessutom en extra satsning under pandemin för att kunna stärka upp underhållet. Sammantaget ska ju 165 miljarder avsättas för underhåll under de kommande tolv åren.

Anf. 57 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag kan konstatera att ledamöterna i trafikutskottet drog över den anmälda talartiden med 25–65 procent.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 9 En strategi för hållbar och smart mobilitet

Trafikutskottets utlåtande 2020/21:TU17

En strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789) föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 10 Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU18

Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis (prop. 2020/21:195) föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 11 Regelförenkling för företag

Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU17

Regelförenkling för företag föredrogs.

Anf. 58 LARS HJÄLMERED (M):

Fru talman! Hur kan regeringen vara nöjd?

De senaste åren har regelkrånglet för landets företagare ökat. Det har blivit krångligare att leva upp till lagar och regler. Kostnaderna för regelkrånglet har ökat med kanske 1 miljard kronor varje år de senaste åren. Därför är det rimligt att ställa frågan: Hur kan regeringen vara nöjd med tingens ordning?

Det ska ärligt sägas att detta är både vin och vatten. Det finns både fördelar och problem. Det är exempelvis en stor fördel att vi har välfungerande institutioner i Sverige. Det är till exempel väldigt enkelt att starta ett företag. Samtidigt kan vi se att många företagare vittnar om att de tycker att det är jobbigt med till exempel skattekrångel, knepiga arbetsmarknads-

regler eller att den lokala regelgivningen för att få till exempel ett utskänkningsstillstånd, ett bygglov för en uteservering eller annat kan ta tid och kosta mycket pengar. Inte sällan kan avgifterna för likvärdiga tillstånd skilja mycket – tusentals kronor eller mer – mellan olika kommuner.

I slutändan innebär regeringens ökade regelkrångel att företagare behöver lägga mer tid på administration och mindre tid på att utveckla sina företag och att sälja.

Fru talman! Företagare är stöttelelare i samhället, som man brukar säga ibland. Jag tycker att det är viktigt att ta den utgångspunkten och konstatera att det är företagare som med sina företag ytterst ser till att vi säkrar välfärdens finansiering i Sverige. Det är deras pengar som gör att vi kan finansiera till exempel polis och skola. Därför är det viktigt att vi uppmunt- rar företagare och ger dem rätt förutsättningar. Det är deras värv som gör att det kommer fram nya produkter och tjänster som kan utveckla vårt sam- hälle, att människor kan komma i arbete och att det kommer in skattekro- nor. De är hjältar och stöttelelare. Att förenkla för företag och företagare är därför, menar jag, både rimligt och nödvändigt.

Av erfarenhet vet vi att de gånger man i Sverige har lyckats med före- satsen att göra det enklare för landets företagare har det parats med ett tydligt politiskt ledarskap. Ett exempel är Maud Olofsson, som under sin tid som minister återkommande talade om och, tror jag att många tyckte, närmast nötte in budskapet att krånglet skulle minska. Och det fick effekt.

Beklagligtvis kan vi nu konstatera att utvecklingen de senaste åren går åt fel håll. Det är inte bara moderater som säger detta utan experter som har utvärderat. Krånglet ökar, och kostnaderna ökar. Jag vill påstå att det brister i ledarskap. Det tydligaste beviset är att regeringen, trots att man har fått konkreta förenklingsförslag från till exempel Tillväxtverket, inte återkommer med dessa till riksdagen. Man har lovat att återkomma med en skrivelse till riksdagen med förenklingsmål, men man gör det inte. Kostnaderna har ökat med 1 miljard per år sedan 2014, och krånglet har ökat.

Vad borde då ske? Jag skulle säga att utgångspunkten är att regeringen mer än i dag måste prioritera regelförenkling för företagare. Jag tycker att ett nytt förenklingspolitiskt mål måste komma på plats. Jag tycker att Sve- rige bättre måste nyttja it-lösningar för att effektivisera staten och kontak- ter som vi som medborgare men också företagare kan ha. Jag tycker att vi borde finna mer inspiration bland de duktigaste länderna i Europa, inte minst länder som Estland och Danmark, som vi kan lära mycket av. Jag tycker att regeringen ska genomföra de riksdagsbeslut som är kopplade exempelvis till sajten Verksam.se och till projektet Serverat.

Det handlar också om konkreta näringspolitiska beslut. Ett sådant om- råde är gruvpolitiken. Det är lätt för en minister att prata om att det ska vara enkelt att driva företag, men då ska vi komma ihåg att det på närings- ministerns bord ligger färdiga ansökningar om att öppna nya gruvor i Norr- botten. Där har regeringen till och med fällts av konstitutionsutskottet där- för att man, som KU sa, inte gjorde en enda handlägningsåtgärd under tre års tid. Det är lätt att prata om att någon annan ska underlätta och förenkla, men jag skulle säga: Walk the talk! Det handlar om att vara ett föredöme och visa ledarskap, och då måste det hänga ihop.

Vad händer nu? Alldeles för lite. Krånglet ökar, kostnaderna ökar och förenklingsförslag såsom mål och konkreta förslag kommer inte till riks-

dagen. Och KU har till och med fällt näringsministern. Därför är den rimliga frågan: Hur kan regeringen vara nöjd med tingens ordning?

Riksdagen ska om någon dag rösta om de förslag som nu ligger på bordet. Den som vill fördjupa sig i detta kan titta på förslag som både Moderaterna och andra partier har lagt fram. Vi har en lång lista som står i bjärt kontrast till regeringens förslag. Bland mycket annat vill vi att fler myndigheter ska få förenklingsuppdrag. Vi tycker att regeringen återkommande ska komma till riksdagen och berätta om vad man konkret har gjort för att ställa dem till ansvar. Vi tycker att principen om att en ny regel ska ersätta en gammal borde vara en ledstång i lagstiftningsarbetet.

Vi kan inte rösta om allt, och jag vill för tids vinnande yrka bifall endast till reservation nummer 19. Moderaternas förslag handlar om det som kallas implementeringsråd. Där har vi som parti hämtat inspiration från hur man har gjort i Danmark.

Det danska implementeringsrådet infördes 2015 med, som det uttrycktes, uppgiften att bidra i arbetet mot överimplementering av EU-direktiv i dansk lagstiftning. Syftet med rådet är att värna Danmarks konkurrenskraft. I sitt arbete utgår man från några vägledande principer: för det första att inte överskrida minimikraven i EU:s regelverk, för det andra att lagstiftningen inte ska missgynna danska företag, för det tredje att undantagsmöjligheter ska nyttjas när det är möjligt, för det fjärde att man ska försöka nyttja andra alternativ än nya regler när ny lagstiftning ska implementeras och för det femte att man ska titta på om det går att skjuta på införandet så långt det bara går så att näringslivet kan anpassa sig.

Jag tycker, fru talman, att Sverige ska göra som Danmark och att vi ska hämta inspiration från deras implementeringsråd. Där sitter myndigheter tillsammans med näringslivet med utgångspunkten att göra det som är bäst för danska företag. Jag tycker att vi skulle kunna ha en svensk utgångspunkt på samma sätt, och därför är det ett viktigt och bra steg jämte det andra att införa ett implementeringsråd. Det skulle bryta regeringens passivitet och bristande ledarskap på regelförenklingsområdet.

Anf. 59 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Under en längre tid har regelbördan tilltagit för det svenska näringslivet, så även kostnaderna för densamma och för den tillkommande administrationen. Kostnaderna har årligen stigit med miljardbelopp för det svenska näringslivet.

Sverigedemokraterna har därför återkommande verkat för lättnader på detta område. Vi har föreslagit strukturförändringar rörande exempelvis en ny ordning för regelimplementering och ett stopp för överimplementering av EU-direktiv. Men vi har också kritiserat enskilda omotiverade regler likt danstillståndet och hotelltillståndet.

Om regeringen före pandemin hade bedrivit ett aktivt regelförenklingsarbete och satt stopp för överimplementeringen av bland annat EU-direktiv hade det underlättat för näringslivet när pandemins konsekvenser väl drabbade det. Det går endast att beklaga att så inte skedde.

Det är dock anmärkningsvärt att regeringen inte har tagit tillfället i akt att nu, under pandemin, genomdriva ett aktivt och omfattande regelförenklingsarbete.

Delar av näringslivet har i ett års tid varit hårt ansatta och blivit direkt beroende av de stödåtgärder som oppositionen lyckats driva igenom. Det

går att diskutera stödåtgärdernas träffsäkerhet, deras storlek och den långa handläggningen, men de har behövts. I takt med att vi tar oss ur pandemin kommer de att behöva trappas av och den konstgjorda andningen avslutas. För att då underlätta återstarten krävs strukturförändringar för att säkerställa att den inte hämmas av dyr och omotiverad regelbörda och administration.

Tyvärr har regeringen inte verkat för detta under pandemin trots både tid och förslag, inte minst förslag från slutrapporten från Förenklingsresan. I stället har arbetet helt stannat upp. Regeringen har återkommande skyllt det uteblivna regelförenklingsarbetet på pandemin. Men missförstå mig inte, fru talman. Jag har all respekt och förståelse för att pandemin har utgjort en stor prövning för såväl regeringen som riksdagen men inte minst för svenska medborgare och företag.

Ingen kan skylla regeringen för att regelförenkling inte prioriterades i pandemins absoluta början, under de då rådande kaotiska formerna. Inte heller kan man påstå att ett aktivt regelförenklingsarbete vore den lämpligaste åtgärden att vidta i ett tidigt skede för att stötta de drabbade näringsidkarna.

Däremot är det direkt uppenbart att ett aktivt regelförenklingsarbete i kombination med struktur- och processförändringar på området möjliggör en snabbare återhämtning för de drabbade delarna av ekonomin.

När vi väl öppnar upp samhället på nytt vore det direkt förödande om regeringen fortfarande misslyckas på detta område. Då har man gått miste om ett ypperligt tillfälle att genomföra välbehövliga åtgärder.

Det kanske tydligaste exemplet på regeringens misslyckande på området är avsaknaden av nya mål för förenklingspolitiken. De skulle ha inkluderats redan i höstbudgeten men har ännu inte presenterats för riksdagen. Gång på gång har de skjutits upp, och nu kommer de att hanteras i riksdagen först efter sommaren på grund av regeringens snigelfart. De riskerar med andra ord att fördröjas ett helt år.

Fru talman! Denna kritik är på intet sätt ny från min sida, utan jag och Sverigedemokraterna har återkommande legat på regeringen i dessa frågor. Den tål dock att lyftas fram i denna kontext nu när vi debatterar betänkandet *Regelförenkling för företag*. I detta betänkande återfinns en mängd reservationer från Sverigedemokraterna med flera som innehåller ytterligare förslag på hur vi menar att regeringen bör agera för att på riktigt komma igång med regelförenklingen.

Nu tycks inga tillkännagivanden riktas till regeringen, men sett till hur regeringen har valt att helt strunta i tidigare tillkännagivanden på området kanske det ändå inte spelar någon större roll. Regeringen tycks ändå inte ta arbetet på allvar.

Regeringen tycks faktiskt ha bestämt sig för att inte bedriva något regelförenklingsarbete, detta trots att riksdagen har talat om för regeringen vad vi menar att den ska göra och trots att det återfinns en mängd förslag på området som inkommit från såväl Förenklingsresan som andra utredningar och rapporter, och än fler är att vänta i närtid.

Nåväl, från Sverigedemokraternas sida kommer vi att fortsätta att ligga på regeringen på detta viktiga område, och vid ett maktskifte efter nästa val är jag övertygad om att frågorna inte bara kommer att prioriteras utan också att det råder förhållandevis stor samsyn i frågorna inom det konser-

vativa blocket, men även bland andra partier vilka tyvärr valt att lägga sig platta för socialdemokratien denna mandatperiod.

Fru talman! I betänkandet lyfter vi i våra reservationer fram bland annat behovet av en utvärdering av regelförenklingsarbetet. Utvärderingen bör exempelvis innefatta utformningen av myndigheternas regleringsbrev när det gäller direktiv och uppdrag om att arbeta med regelförenkling, den nuvarande organisatoriska lösningen där Regelrådet är en del av Tillväxtverket och annat.

Vi lyfter även fram behovet av en sammanhållen process på området. Regeringen måste skapa en mer sammanhållen process med syfte att hålla ihop och driva regelförenklingsarbetet, både i Regeringskansliet och i myndigheterna.

Vi lyfter fram behovet av en årlig skrivelse som ett led i att vända den negativa utvecklingen och sätta fokus på att stärka regelförenklingsarbetet genom en särskild årlig skrivelse i vilken regeringen återrapporterar till riksdagen om hur arbetet med regelförenklingar och minskad byråkrati går till. Inte minst är detta viktigt då vi ser hur regeringen återkommande försöker undvika att genomföra den regelförenkling som riksdagen har fattat beslut om.

Vi lyfter även fram behovet av ett implementeringsråd. Vi menar att en rimlig åtgärd för att motverka överimplementering av EU-regler är att regeringen inrättar ett implementeringsråd med inspiration från bland annat Danmark och de förslag som har lämnats av Tillväxtverket.

Dessa förslag tillsammans med bättre konsekvensutredningar, solnedgångsklausuler, stärkt roll för Regelrådet, stopp för överimplementering med mera hade på riktigt möjliggjort ett aktivt och effektivt regelförenklingsarbete.

Jag har primärt berört process- och strukturelaterade förslag, vilket sannolikt är vad som på sikt gör den största nyttan för det svenska näringslivet. Det går dock inte heller att undgå behovet av att se över befintliga lagar och regler som inte fyller något syfte och vilkas borttagande skulle underlätta för enskilda branscher. Här kan nämnas danstillståndet, serveringstillståndet, hotellstillståndet med mera.

Fru talman! Sverige behöver underlätta återhämtningen efter pandemin. Då är och förblir regelförenkling en viktig fråga. Mot denna bakgrund vill jag yrka bifall till vår reservation 27 om Regelrådet och konsekvensutredningar.

Anf. 60 PER SCHÖLDBERG (C):

Fru talman! Kvällens debattämne är regelförenklingar. Jag vill börja med att yrka bifall endast till vår reservation 28, under punkt 18, även om vi naturligtvis står bakom alla våra reservationer.

Huvudfokus i mitt anförande är fem punkter. Den första handlar om att ställa högre krav på myndigheters arbete gällande regelförenklingar. Servicekulturen hos svenska myndigheter är på många ställen god men måste utvecklas. Inställning, bemötande och kundfokus är lika viktigt som regelverk, processer och handläggningsrutiner.

Regelförenkling handlar mycket om ledarskap, styrning och tillämpning. Det handlar om att tillämpa lagar och föreskrifter på ett sätt som minskar väntetider. Medborgare och företagare har rätt att kräva att varje myndighet arbetar med en servicekultur. Men varje myndighet har sina

särskilda förutsättningar, och exakt hur regelförenklingsarbetet ska bedrivas i respektive organisation lämnas bäst till ledning och styrelse vid myndigheterna. Dock kan regeringen genom styrning få myndigheterna att prioritera en utveckling av servicekulturen.

De senaste 10–15 åren har det genomförts väldigt många utredningar, kartläggningar och analyser. Jag anser att man bör kunna sammanställa detta och få en bättre överblick över alla olika förslag. Jag har ännu inte träffat någon som är för att krångla till det ännu mer. Alla säger att reglerna ska förenklas.

Den andra handlar om att stärka Regelrådet och göra ordentliga konsekvensutredningar. Statliga ingripanden i form av regleringar eller andra åtgärder sker i syfte att korrigera ett problem, att förebygga att problem uppstår eller att uppnå en från ett samhällsperspektiv önskvärd situation.

Men även om en åtgärd medför nytta kan den också innebära en belastning. Regler påverkar aktörer och förhållanden i samhället på olika sätt. Konsekvensutredningen är ett verktyg för att kunna bedöma hur och i vilken form utfallet sker när regler införs eller förändras.

Den tredje handlar om att skapa jämförelseindex och incitament. SKR med sina huvudmän kommunerna tycker jag är en intressant modell för att se hur man i Myndighetssverige faktiskt kan jämföra och benchmarka och på så vis ta steg framåt. Vi ser det som möjligt att hitta index och nyckeltal att mäta utifrån erfarenheter och kunskap och göra det tillgängligt. Svenskt Näringslivs företagsrankning kan fungera som inspiration.

Överimplementering är ett problem. Implementering av EU-direktiv kan vara ett problem för svenska företag, i synnerhet för små företag med begränsade förutsättningar att hantera invecklad byråkrati.

Det danska implementeringsrådet är intressant och bör kunna belysas. Det finns skäl för Sverige att hämta inspiration från den danska modellen.

Utan spaning ingen aning, brukar man säga. Internationell utblick är viktigt. Industri och näringsliv vill naturligtvis gärna se reformer, och vi bör kunna jämföra Sverige med andra länder. Genom internationell benchmarking, till exempel, kan Sverige bli bättre och få en högre rankning i OECD:s Regulatory Policy Outlook. Så kan det bli enklare för Sverige att driva igenom nödvändiga förändringar och hämta inspiration utifrån.

Fru talman! Regelförenkling är en framgångsfaktor för besöksnäring och företagande. Företag inom besöksnäringen, en av de näringar som allra hårdast drabbats av coronapandemin, har återkommande kontakter med många olika myndigheter. Det innebär ett omfattande uppgiftslämnande. Att behöva lämna samma uppgifter flera gånger är betungande för företagen och kostar tid och pengar som i stället skulle kunna läggas på verksamheten.

Lagar, regler och myndigheternas verksamhet måste utformas och tillämpas på ett sätt som minimerar företagens administrativa börda och gör det enkelt. Företag ska inte behöva lämna samma uppgifter flera gånger till olika myndigheter. Överlag finns det stora vinster att göra, inte minst för besöksnäringen, genom att man skapar de här förenklingarna.

Dra lärdom av bra exempel, exempelvis Rättviksmodellen! Där jobbar en kommun aktivt med tillväxt och tillsyn och har skapat bättre förutsättningar – inget annat kan man säga om det.

Avslutningsvis: Ställ högre krav på myndigheters arbete gällande regelförenklingar! Stärk Regelrådet, och gör ordentliga konsekvensutred-

ningar! Skapa jämförelseindex och incitament! Överimplementeringen är ett problem, och internationell utblick är viktigt. Det är min sammanfattning.

För att öka företagandet och därmed underlaget för välfärd måste regelförenkling göras till en mer politiskt prioriterad fråga. Inom kort väntas Näringsdepartementets skrivelse i ämnet komma, och vidare kommer regeringens utredare att presentera ett förslag om regelförenklingar för mikroföretag. Jag hyser därför hopp om att frågan åker upp på dagordningen under nästa riksmöte. Det är nu arbetet börjar ordentligt.

Anf. 61 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Per Schöldberg för anförandet. Vi är i mångt och mycket väldigt överens i dessa frågor. Per Schöldberg nämner i sitt anförande en lång rad åtgärder som vi båda är eniga om.

Det handlar bland annat om underlättad myndighetskontakt, om hur vi ska förstärka Regelrådet, om bättre konsekvensutredningar och annat. Vi har även ett par gemensamma reservationer i betänkandet, vilket jag naturligtvis ser positivt på. Vi behöver fler partier som inte bara i fina ord utan även i handling förespråkar ett mer effektivt och bättre regelförenklingsarbete.

Det jag däremot är något bekymrad över är det som jag belyste i mitt anförande: den snigelfart med vilken regeringen har bedrivit arbetet på detta område. Det är alltså en total avsaknad av konkreta exempel. Jag har haft debatter med bland andra Ibrahim Baylan, som har haft väldigt svårt att peka ut en enda regel som regeringen har förenklat under de senaste sju åren, då man har haft makten.

Centerpartiet är en del av regeringsunderlaget genom januariöverenskommelsen. Min fråga till Per Schöldberg, ställd i all välmening, gäller hur han ser på regeringens regelförenklingsarbete och hur Centerpartiet ser på att det har uteblivit fullständigt under den gångna mandatperioden, när Centerpartiet har gett sitt aktiva stöd till den socialdemokratiska regeringen. Är man nöjd med arbetet?

Anf. 62 PER SCHÖLDBERG (C) replik:

Fru talman! Det finns flera ingångar i detta. Den ena är att Centerpartiet förra året skrev en kommittémotion, det vill säga att vi lyfter upp frågorna och lyfter fram dem.

Den andra är att vi inte sitter i regeringen, utan vi budgetsamarbetar. Den mikroutredning som jag nämnde i mitt anförande är en del av JÖK, och den tar vi ansvar för.

Vi jobbar med frågorna, och jag har faktiskt inte mött någon som är för att krångla till det i onödan. Men kommittémotionen är väl egentligen ett svar som betyder att vi vill accelerera farten i frågorna. Vi har sett att tempot behöver höjas, inte minst med tanke på det arv som jag har från mitt parti med Maud Olofsson i spetsen.

Anf. 63 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik:

Fru talman! Det är kanske just detta arv som föranleder mina repliker. Jag tänker på många, åtminstone före detta, centerpartistiska väljare som har drivit företag, inte sällan på landsbygden, och blivit varse det regelkrångel som har hämmat dem och deras tillväxtpotential. De har kanske

tvingats lägga ned sin näringsverksamhet som en konsekvens av den administrativa börda som ålagts dem, inte minst om de har varit verksamma inom besöksnäringen och lidit av alla de tillståndsprocesser och annat som begränsar verksamheten på detta område.

Det är med denna ingång som jag ställer frågan till Per Schöldberg rörande vad Centerpartiet faktiskt lyckats få gehör för hos Socialdemokraterna.

Per Schöldberg nämner Centerpartiets kommittémotion. Jag ser positivt på den, och vi instämmer i nästan alla delar. Sverigedemokraterna har haft en motsvarande regelförenklingsmotion åtminstone sedan förra mandatperioden, och det är positivt att fler partier nu stämmer in i behovet.

Men faktum kvarstår: Vi har en regering som inte har lyckats med en enda regelförenklingsåtgärd under hela den mandatperiod under vilken Centerpartiet har stött samma regering och möjliggjort för den att sitta kvar vid makten.

Det är positivt att Centerpartiet har drivit på för mikroutredningen. Det ska bli intressant att ta del av den. Denna historia är inte helt fri från problem, utan där har man från regeringshåll försökt dra ifrån resurser och omöjliggöra fullständigt genomförande av utredningen. Nu tycks den bli av, och det ska bli väldigt intressant.

Men kan Per Schöldberg peka på ett enda förslag till regelförenkling som regeringen har genomfört tack vare att de antingen själva har önskat det – vilket kanske är svårt att tro – eller för att Centerpartiet har drivit på för detsamma och lyckats få gehör?

Och kommer Centerpartiet inför nästa mandatperiod, när man har fortsatt att uttrycka att man avser att stödja Socialdemokraternas regeringsbildning, att ställa tydligare krav på området för att säkerställa att vi åtminstone kommer att få se en enda regelförenkling vid fortsatt socialdemokratiskt styre med stöd av C?

Anf. 64 PER SCHÖLDBERG (C) replik:

Fru talman! Vår kommittémotion lyfter vi fram, och den driver vi på. Jag ser fram emot mikroutredningen också och att vi ska ta de stegen.

Men för mig handlar det här mycket om de 201 kommuner där kommunalråd eller andra styr i majoritet. Där vet jag att varje dag, nästan dygnet runt, arbetar våra centerpartister med att göra livet enklare.

Men det finns många exempel på problem. Jag hörde att man i Karlskrona under pandemitiden ville slopa avgifter som var kopplade till Livsmedelsverket. Men Livsmedelsverket sa nej, och man blev väldigt bekymrad.

Våra centerpartister, inklusive jag själv, jobbar dock väldigt aktivt och kommer att fortsätta att göra det med det arv som Maud Olofsson har levererat.

Anf. 65 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att jag givetvis står bakom samtliga våra reservationer, men för tids vinning yrkar jag bifall endast till reservation 11 i betänkandet.

Under ett och ett halvt år nu har många med mig undrat vad som hände med näringsministerns förenklingsresa som avslutades hösten 2019. Det

är nu snart ett och ett halvt år sedan vi fick veta att arbetet skulle börja. Vad har då hänt sedan dess?

Vi kan väl konstatera att några månader in på det nya året, det vill säga 2020, fick vi anledning att kasta om mycket i vår planering. Pandemin kom som en objuden gäst till hela vårt samhälle och påverkade oss alla. Det är ett femsiffrigt antal svenska medborgare som har dött så här långt. Mångdubbelt fler har varit sjuka. De allra flesta har fått ett gott tillfrisknande, men många har långtidssymtom och lider fortfarande fast de inte längre behöver vara inlagda på sjukhus. Detta måste förstås vara huvudfokus.

Men landet måste fortfarande styras, och arbetet måste fortgå. För vårt näringsliv har pandemin inneburit konkurser. Många har blivit permitterade, varslade eller uppsagda. För att mildra de ekonomiska och sociala effekterna har riksdagen här i kammaren beslutat om flera olika stödpaket. Mycket har vi varit överens om över partigränserna, medan en del hade kunnat göras annorlunda om man frågar mig som kristdemokrat.

Utöver att ge stöd som i viss mån är konstgjord andning är det desto viktigare att anlägga moteld för att skapa så bra förutsättningar som möjligt för företagandet i vårt land. Mot den bakgrunden har näringsminister Baylans förenklingsresa blivit ännu mer angelägen än vad någon av oss här inne visste hösten 2019.

Vad är det egentligen som har hänt sedan näringsministern packade upp sin resväska i november det året? Vilka förslag har vi fått se? Vilka konkreta åtgärder har presenterats? Dessa frågor är relevanta och viktiga, men de är hittills obesvarade.

Fru talman! Jag har förmånen att få lyssna på personer i min närhet som utan något artighetsfilter vågar och vill berätta för mig hur det faktiskt känns att vara företagare. Det här är företagare som också berättar om utmaningarna med det regelkrångel som finns och det som har uppstått under pandemin. Jag försöker att göra mitt allra bästa för att lyssna, mentalisera och sedan forma en politik som gör att det ska vara enklare att starta, driva och utveckla företag.

Det är mot den bakgrunden som det är så oerhört viktigt att på allvar göra en sammanvägd analys av vad alla regler, lagar och förordningar innebär för den enskilde företagaren. Ibland känns det nästan som att regeringspartierna betraktar företagarnas tid som en gratis service som man kan avropa fritt utan att tänka på att tid faktiskt kostar pengar.

Ju färre och mer ändamålsenliga regler företag har att förhålla sig till, desto lättare är det för företagen att göra rätt och att fokusera på sin kärnverksamhet. Färre och enklare regler leder även till minskade administrativa kostnader för det enskilda företaget, vilket är till gagn för hela samhället.

Fru talman! Regelgivning utförs av en rad olika offentliga aktörer. Jag vill påstå att samordningen är så pass dålig att företag har svårt att få en överblick över vilka regler som gäller och vilka insatser och regelförändringar som pågår och planeras framöver. I stället för att relevant information finns samlad på ett ställe tvingas företag att söka på olika platser, och det är många gånger svårt att bilda sig en uppfattning om vilka regler som gäller och hur man ska göra för att göra rätt.

Jag vill därför framhålla att en central plattform för denna typ av information kan göra det mer transparent för företagen när olika regelarbeten börjar och slutar och hur man ska gå till väga för att lämna synpunkter. Jag

tror att en sådan plattform även kan stärka företagarperspektivet i regel-givningen och motverka problem som att företag får kort om tid på sig för att anpassa sig till nya regler.

Jag ställde den här frågan i denna kammare till vår näringsminister Ibrahim Baylan. Svaret blev att detta redan finns – man kan se det på regeringens hemsida. Jag tror inte riktigt att det var detta svar som företaga-garna där ute förväntade sig när de pratade om den här gemensamma platt-formen och hur man ska kunna ge återkoppling.

En annan åtgärd som jag ser som viktig för att minska regelbördan för företagen är något som flera andra har pratat om här inne, nämligen att ett förenklingsforum inrättas. Här finns det erfarenheter att hämta från våra danska grannar. Sverige bör inrätta ett förenklingsforum med inspiration från andra sidan Öresund.

Fru talman! Om jag som medborgare i Sverige inte gör det som myn-digheterna vill att jag ska göra kan det få konsekvenser. Om jag till exem-pel vill bygga ut min bostad måste jag söka bygglov för det. Bygger jag utan nödvändiga beslut blir det kännbara sanktionsavgifter.

Alla som har en inkomst förväntas deklarerera, och detta ska göras inom en viss tidsgräns – annars får man betala en kraftig förseningsavgift.

Jag tycker att det är okej att det funkar så, som princip, men det är inte så självklart att detta är ett ömsesidigt förhållande. Vad händer om en myn-dighet inte gör rätt, eller i alla fall inte gör rätt i tid, gentemot en medbor-gare? Utöver att den enskilde medborgaren förväntas knyta näven i byx-fickan händer inte något. Det finns väldigt mycket att säga om denna oba-lans mellan stat och invånare.

Fru talman! För många företag är det nödvändigt att ha kontakt med myndigheter i olika frågor. Det kan handla om olika tillstånd som behövs för att driva verksamheten eller om andra typer av uppgifter som ska läm-nas när ett företag ska starta eller växa.

Jag vill understryka att myndigheternas service till företag kan vara helt avgörande för ett företags utveckling samt att betydande åtgärder be-höver vidtas för att kontakter med myndigheter ska bli smidigare och för att handläggningen hos myndigheterna ska bli mer förutsebar.

För att komma till rätta med detta bör det finnas tydligt definierade och tidssatta garantier för vilken service en företagare ska kunna vänta sig från myndigheterna. Det bör också regleras hur företagen ska kompenseras om en myndighet inte klarar av att leva upp till denna garanti.

I anslutning till detta vill jag särskilt framhålla att svensk industri under hela 2010-talet har haft en negativ utveckling i förhållande till industrin i länder som liknar Sverige, vilket delvis kan härledas till de långa tillstånds-processer som finns hos myndigheter. Förutom att detta är en konkurrens-kraftsfråga är det en fråga som rör klimatet. Det är inte bara strategiska miljöprojekt utan hela innovations- och utvecklingskedjan hos svenska in-dustrier som hämmas av de svenska tillståndsprocesserna, som på många sätt har sitt ursprung i en miljö- och klimatpolitik som motverkar svensk industriproduktion.

Det finns därför anledning att göra en större översyn av den prövnings-organisation som står i vägen för att reducera omfattningen av tillstånds-processerna och på så vis förkorta dem.

Sammanfattningsvis, fru talman, anser jag att regeringen bör utreda möjligheten att införa så kallade servicegarantier för företagen i syfte att

bidra till en snabbare och mer kvalitativ och förutsebar myndighetsservice. Regeringen bör även vidta nödvändiga åtgärder för att förkorta industrins tillståndsprocesser.

Anf. 66 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Låt oss säga att man har en handfull kaniner i lika många burar och sedan bestämmer sig för att man vill ha fler kaniner. Man funderar på hur man ska gå till väga. Man har fem kaniner och vill ha 10, 20 eller 30 kaniner. Man vill ha tillväxt, helt enkelt.

Man kan till exempel ställa fram fler saltstenar, hitta mjukare och finare hö eller köpa mer foder. Man kan försöka att proppa in det i burarna och hoppas på att kaninerna glufsar i sig allting, men det kommer ju inte att bli några fler kaniner för det. De kommer att växa. Några kommer att bli tjocka och lite trötta. Någon annan kanske helt enkelt inte klarar av det.

I stället skulle man kunna öppna burarna och låta kaninerna träffa varandra, så att säga – då brukar det bli fler kaniner. Man skulle kunna ta bort de hinder som står i vägen för att kaninerna själva ska rå på problemet med att man vill ha fler kaniner.

Man kanske också skulle kunna gå ut i skogsbrynet utanför kaningården och skjuta av lite rävar, så att det inte är någon som kommer och tuggar i sig kaninerna.

Då tror jag att de flesta kaniner – de kaniner som är duktiga och bra och som har framtiden för sig – skulle klara av att hitta mat själva. De hittar själva ett litet vattendrag. De kanske hittar morotslandet. De hittar något kreativt sätt att få i sig föda. Vips har vi fått fler kaniner!

Fru talman! Denna historia illustrerar skillnaden mellan liberal och socialistisk näringspolitik. Man skulle kunna hävda att den debatt om regelförenkling som vi har här i dag egentligen är den viktigaste näringspolitiska debatt vi har under hela riksdagsåret, för det är detta som är kärnan.

Om man är socialist tror man att man kan få fler och mer välfungerande företag och en bättre och mer välfungerande ekonomi genom att pytsa ut en massa bidrag – genom att ge lite mer torrfoder, lite fler saltstenar och lite mer vatten. Men man släpper aldrig företagen fria, utan man håller dem alltid under sträng kontroll i deras burar. Man bekämpar inte det som är hot mot företagen – i historien är det rävar – i form av osjyst konkurrens, alldeles för höga skatter eller för stor regelbörda, utan man tror att det ska gå att ägna sig åt bidragspolitik.

Men, fru talman, företagsamma människor är faktiskt inte särskilt intresserade av den typen av näringspolitik. Och den typen av näringspolitik är faktiskt inte särskilt effektiv, för om man inte tar bort hindren kommer det aldrig att leda någonstans över huvud taget.

Det är därför som en liberal näringspolitik snarare handlar om att riva hinder, öppna burarna, skjuta rävarna och se till att företagsamma människor är fria att skapa välstånd och tillväxt.

Det är en helt avgörande fråga, fru talman, att vi får mycket regelförenkling i det här landet för konkurrensen med omvärlden. Om vi har trängre burar, fler rävar i skogsbrynen och tuffare regler än vår omvärld kommer inte svenska företag att kunna slå sig fram i den globala konkurrensen. Vi kommer att få se ett minskat välstånd om vi inte gör upp med regelbördan.

Fru talman! Det här är otroligt viktigt för hela landet. Om vi vill att alla delar av landet ska leva, om vi vill att det ska finnas blomstrande ekonomier i hela Sverige, då behöver vi regelförenkla, få bort regler och krångel och släppa människors egen skaparkraft fri.

Fru talman! Under pandemin, som kan upplevas lång men som i det långa loppet är en kort period, har det varit nödvändigt med vissa stöd för att företagandet ska hållas under vingarna. Det har varit en övervintring. Men om vi vill få fler företagare och ett mer välfungerande näringsliv för både små, stora och medelstora företag behövs det strukturella förändringar med färre regler och minskat regelkrångel.

En sak som man kan göra är såklart att behålla de många regelförenklingar som har gjorts i kommuner runt om i landet till följd av corona. Det har här tidigare i debatten nämnts besöksnäringen och restaurangnäringen, branscher som generellt är mycket hårt drabbade av regelkrångel. Det är branscher som anställer väldigt många unga men som dignar under en mycket tung regelbörda. Där har det gjorts regelförenklingar – längre öppettider, tidigare öppningar av sommarens uteserveringar och enklare att få utskänkningstillstånd – som efter corona bör ligga kvar, så vi kan få till en strukturell förändring.

Fru talman! Vi har ett antal reservationer i det här betänkandet. En handlar om att det särskilt för små och medelstora företag är en mycket stor börda att myndigheter är dåliga på att dela information med varandra. Man måste komma med samma information till flera olika ställen. Dessutom kan det uppstå situationer där man har lämnat information till en myndighet, men en annan myndighet vet inte vad den första myndigheten gör. Då hamnar man i en mycket svår situation. Där menar vi att det bör vara en väg in. Har man kommunicerat en information till en myndighet ska man inte behöva göra det till fler.

En annan sak i betänkandet handlar om att när myndigheter hittar på nya regler, inför ny regelbörda och riskerar att tynga ned företagen ytterligare ska man vara tvungen, tycker vi, att göra en seriös konsekvensutredning som tittar på hur regelbördan kommer att drabba företagare, vilka ekonomiska konsekvenser det får. Och, fru talman, om man kommer fram till att det får ekonomiska konsekvenser för företagare, vilket de flesta regler får, måste Regelrådet ha rätt att yttra sig vid varje tillfälle.

Jag står bakom alla våra reservationer, men för att vinna tid vid voteringen yrkar jag bifall bara till en, reservation nummer 24, som handlar om en regel in, en regel ut. Det handlar om att sätta ett tak för regelbördan i Sverige.

Vi har under många års tid sett hur regelbördan ökar och ökar. Jag menar inte att jag tycker om varje enskild regel, men det går såklart för någon att motivera varje enskild regel. Det är bara det att det är den totala massan av regler som tynger ned den enskilde företagaren.

Mot den bakgrunden, fru talman, kan man inte alltid bedöma varje regel för sig, utan man måste se det strukturella. Därför menar vi att vi bör ha som regel i Sverige – det här är en regel som jag gillar – att om vi politiker, vi som Myndighetssverige, inför en regel ska vi vara tvungna att ta bort en regel så att den totala regelbördan åtminstone inte ökar. Sedan borde den såklart minska, men det är i alla fall en garant för att vi inte får ökat regelkrångel. Det blir också en press på oss politiker och på myndig-

heter att effektivisera regelverken i stället för att bara hitta på nya regler jämt och ständigt.

Med detta, fru talman, yrkar jag som sagt bifall till vår reservation 24.

Anf. 67 MATHIAS TEGNÉR (S):

Fru talman! Näringsutskottets betänkande nummer 17, som vi nu debatterar, handlar alltså om regelförenkling för företag. Det kan tyckas vara en fråga som enbart berör några få företagare, men ingenting kan vara mer fel.

I grund och botten är vårt företagsklimat viktigt, eftersom det skapar tillväxt i vårt land. Därmed är det också med och finansierar både vårt välfärdssystem och vårt samhällsbygge.

Jag är glad att regeringen arbetar aktivt med de här frågorna. Därför yrkar jag bifall till förslaget i betänkande NU17 och avslag på motionerna.

Fru talman! Alla inser att pandemin har blottlagt samhällets både styrkor och svagheter. Nu när vi långsamt återvänder till normalitet ska Sverige inte tillbaka till hur det såg ut före krisen, utan tillsammans måste vi bygga ett starkare och bättre samhälle. I detta arbete är det viktigt att alla har ett jobb att gå till. Därmed är näringspolitiken extremt central, och där är också regelförenkling viktigt.

Som alltid är jobben grunden i ett starkt samhälle. När vi gick in i corona gjorde vi det med 300 000 fler människor i arbete jämfört med 2014.

När kriser slår till är det oftast vanliga löntagare som får ta smällen. Under coronakrisen har regeringen och samarbetspartierna levererat en politik som värnar både löntagare och företag.

Jag är glad att vår statsminister så tydligt uttrycker att det som Sverige behöver nu, och det som Sverige ska använda styrkan i vår ekonomi till, är att genomföra ett kraftfullt grönt återstartspaket. Det innehåller fler anställda i välfärden, ny bredbandsfiber och nya bostäder, men det innehåller också upprustning av vägar och järnväg.

Många av de företag som har övervintrat under krisen kommer att vilja och kommer att kunna växa. Här är det viktigt med en klok stimulanspolitik, men det är också viktigt med en klok näringspolitik som leder till tillväxt. I denna är regelförenklingar en mycket viktig del.

Vi vet att fyra av fem jobb kommer i små och medelstora företag. Det är också dessa företag som drabbas hårdast av regelkrångel. Det är därför som regelförenklingar också är en del av en aktiv jobbskaparpolitik.

Fru talman! Precis som aviserats i budgetpropositionen för 2021 arbetar regeringen med att ta fram nya mål för förenklingspolitiken. Jag är säker på att det kommer att finnas en kontinuitet i målen som sattes upp redan 2012. I grunden handlar det om att hålla tillbaka de kostnader som företag betalar för att följa regler.

Näringsministern har själv här i riksdagens talarstol talat om att de nya målen och förenklingspolitiken som helhet måste verka för att Sveriges konkurrenskraft ska stärkas, samtidigt som den innebär en förbättrad omställnings- och innovationsförmåga.

Näringsminister Ibrahim Baylan har varit väldigt tydlig med vikten av regelförenklingar. Hans förenklingsresa har också lett till att flera problemområden har satts under lupp. Det har bland annat handlat om problem som företagare möter i kontakt med myndigheter och kommuner.

Och det gläder mig att arbetet med att korta myndigheternas handläggningstider och förbättra kommunernas tillsynsprövning nu drivs med kraft.

Exempelvis är en utredning nu tillsatt för att se över miljöprövningen enligt miljöbalken. Dessutom har länsstyrelserna i uppgift att förbättra sin myndighetsutövning. Detta är viktigt för många företagare.

Utöver det har Tillväxtverket i uppdrag att ta fram fler konkreta förslag, som en konsekvens av Förenklingsresan.

Sedan vet vi, som flera ledamöter har tagit upp här i talarstolen, att företagen uppfattar att reglerna blir mer krångliga och att kostnaderna för att hantera regler ökar. Det är något som vi måste ta på allvar. Samtidigt vet vi att det inte är en lätt fråga.

Alliansregeringen, som satt mellan 2006 och 2014, med Maud Olofsson i spetsen, pratade väldigt mycket om regelförenkling och gjorde väldigt mycket bra. Men samtidigt kan vi se på statistiken att kostnaderna ökade även under den perioden, och företagen upplevde att reglerna blev mer krångliga.

Jag har sagt det förut i denna kammare, och jag säger det igen: Vägen framåt i dessa frågor handlar om brett samarbete snarare än om att regelförenklingar blir en politisk slagdänga, som jag uppfattar att de har blivit här i kväll. Kort sagt: Jag hoppas och tror och känner mig säker på att det finns en bred enighet i Sveriges riksdag kring dessa frågor, och det tror jag är en bra grund för att ta steg framåt.

Både OECD och Näringslivets Regelnämnd och andra viktiga organisationer har lyft vikten av att göra sektoriella översyner av regelgivningen. Därför är jag extremt glad att regeringen har gett Tillväxtverket i uppdrag att se över den samlade regelgivningen inom livsmedelsområdet. Det är viktigt, det är riktigt, och det är nödvändigt. Jag är övertygad om att det uppdraget kommer att göra skillnad.

Fru talman! Som socialdemokrat med framtidstro är jag övertygad om att det fortfarande finns en stor potential när vi pratar om digitalisering kopplat till regelförenkling. Jag tänker bland annat på att det går att fortsätta att utveckla Verksam.se. Utöver det är jag övertygad om att en bättre implementering av EU-regler är en framtida nyckel. Vi vet ju att 90 procent av de nya reglerna kommer från EU.

Regeringen har också tillsatt en utredning som ska föreslå regelförenklingar för mikroföretag. Man har tillsatt en utredning som ser över hur bokföringslagen kan förenklas. Jag menar att dessa utredningar kommer att leda till minskat regelkrångel.

Dessa exempel visar dock att förändringen inte kommer genom klat-schiga formuleringar här i Sveriges riksdag utan genom hårt arbete långt ned i verktygslådan.

Det här är några exempel på regelförbättringar. Det handlar om de nya målen, sektoriell översyn, utredning om bokföringslagen, utredning om mikroföretag, utredning om miljöprövningen kopplat till miljöbalken och, dessutom, översyn av tillsynen. Det är konkreta reformer som det nu arbetas med och som kommer att göra skillnad.

Vi ska alltså inte, fru talman, klä oss i säck och aska. Sverige har ett bra näringslivsklimat. Och under åratals har vi prenumererat på tio-i-topp-placeringar i olika rankingar när det gäller konkurrenskraft, exempelvis OECD:s index. Den typen av index mäter olika saker – infrastruktur, hälsa, utbildning, innovationskraft men också regelverk. Anledningen till att jag

tar upp det är att vi måste hålla ihop de två frågorna. Konkurrenskraft och regelförenkling hänger ihop.

Vi socialdemokrater gick 2018 till val på att man skulle ge småföretag och entreprenörer bättre förutsättningar att växa och utvecklas, att man skulle öka möjligheterna för företag att finansiera sin expansion, att man skulle förenkla regelverken så att fler företag skulle kunna växa och anställa och att Sverige fortsatt skulle vara ett starkt startup-land.

Frågorna som vi pratar om här i dag är centrala för alla dessa löften och centrala för att Sverige framåt ska vara en kunskapsintensiv nation som ligger i framkant när det gäller innovation och digitalisering. Jag är glad att Sverige har en regering som ser det sambandet.

Jag hoppas och tror, fru talman, att Sveriges riksdag över blockgränserna kan trycka tillbaka regelkrånglet och onödiga regler. Men då behöver vi fortsätta att utveckla samarbetet i Sveriges riksdag. Det hoppas jag kan prägla arbetet med regelförenklingar postcorona.

Anf. 68 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag tycker att denna fråga ska ställas: Hur kan regeringens företrädare vara så nöjda? Mathias Tegnér säger: Regeringen arbetar aktivt med regelförenkling. Tillåt mig tvivla! Vi kan titta på resultatet de senaste sju åren. Kostnaderna har ökat med miljardbelopp varje år. Regelkrånglet har ökat. Det är alltså inte bara Moderaterna som säger detta. Företagarorganisationer och enskilda företagare säger det också.

Pandemin har visserligen under den senaste tiden påverkat och gett förödande resultat för näringsliv och, naturligtvis, hälsa i landet. Men vi kan dra ut linjen över mandatperioden och längre än så. Då kan vi se att Tillväxtverket har kommit med det man kallar tillväxtresan, men inga förslag har kommit från tillväxtresan till Sveriges riksdag. Det har under mandatperioden arbetats med att ersätta de tidigare förenklingspolitiska målen. Men regeringen har över huvud taget inte kommit med något sådant till riksdagen.

Mathias Tegnér pratar om att samverka. Ja, vi har från näringsutskottet bildat majoriteter för att trycka igenom förslag om regelförenkling. Det handlar till exempel om att utveckla Verksam.se och Serverat och om att ställa krav på myndigheter om kapade handläggningstider. Inget av detta har regeringen levererat på.

Mathias Tegnér pratar om olika utredningar. Jag ska inte ifrågasätta det. Jag kan bara konstatera att det så här långt under mandatperioden har kommit noll lagförslag som kan förändra för företagen på det området.

Då, fru talman, blir frågan: Hur kan regeringen vara så himla nöjd när man har levererat så lite och när krångel och kostnader för landets företagare ökar?

Anf. 69 MATHIAS TEGNÉR (S) replik:

Fru talman! Tack, Lars Hjälmered, för frågan! Som jag har sagt tidigare här i riksdagens talarstol är Lars Hjälmered en väldigt duktig debattör. Det jag uppfattar är att ett av problemen är att ledamoten väljer att bara tala om en del av sanningen.

Först och främst är det precis så som Lars Hjälmered säger. Pandemin har drabbat världen och Sverige hårt. Under det senaste året har regeringen och samarbetspartierna presenterat historiskt stora åtgärder som också har

inneburit betydande ekonomiska tillskott. Det arbetet har tagit all kraft på Näringsdepartementet. Jag är övertygad om att de 200 miljarderna i direkta stöd under 2020 – och 250 miljarder i garantier och 230 miljarder i likviditetsstöd – är extremt viktiga för att hålla näringslivet under vingarna i denna kris. Jag är övertygad om att det är en riktig prioritering. Det kan vi inte bortse från i dag.

Vi kan sedan titta på några av de påståenden som ledamoten tog upp. Det är riktigt att kostnaderna för regler har ökat under de senaste åtta åren. Det ledamoten Lars Hjalmered glömmer att redovisa är att utvecklingen gick åt samma håll under perioden 2006–2014, då ledamoten Lars Hjalmered faktiskt satt i riksdagen och vi hade en borgerlig regering.

Dessutom har utredningar pekat på att det som företag framför allt sli-ter med just nu är tillämpningen av regler. Det handlar snarare om det än om att det finns behov av nya lagar. Jag är alltså övertygad om att den sektoriella översynen av exempelvis livsmedelsområdet kommer att leda till regelförenklingar. Det är betydligt viktigare än nya lagförslag.

Anf. 70 LARS HJÄLMERED (M) replik:

Fru talman! Jag ifrågasätter inte Mathias Tegnér's uppsåt om detta med sektoriell översyn och andra områden. Problemet är bara att näringsministern inte kommer med ett enda lagförslag till riksdagen som fundamentalt kan förenkla för landets företagare.

Jag tror inte att någon av oss ifrågasätter det senaste årets prioritering, när över 14 000 människor i Sverige har dött som en effekt av covid. Det är fokus på att rädda företag och rädda jobb. Men tittar vi på linjen över mandatperioden måste jag säga att jag tycker att det är problematiskt att näringsministern har utlovat förenklingspolitiska mål men att det dras i långbänk. Man talar om ambitionen och säger att man utreder, men det kommer inte förslag.

Det tas bra initiativ: att ge Tillväxtverket ett uppdrag att jobba med förenklingsresa och med rådslag i landet. Och det kommer en lång lista med förslag om hotelltillstånd, personalliggare och många andra saker. Men inget genomförs.

Vi har, återigen, riksdagsbeslut där vi säger att vi tycker att Verk-samt.se med projektet Serverat och andra delar ska utvecklas för att underlätta för företagen. Men näringsministern går inte från ord till handling.

Jag plockar gärna upp handsken från Mathias Tegnér om att vi kan sitta ned i riksdagen för att fatta kloka beslut. Jag tycker att vi kan ta den diskus-sionen på höstkanten och se hur vi kan forma majoriteter i riksdagen och gå från ord till handling för att underlätta. Ytterst är det ju så att om vi underlättar för företagen underlättar vi också för dem att utveckla sina affärer med produkter, tjänster, innovation och, ytterst, med att säkra skatteintäkterna till den viktiga välfärden i Sverige. De är hjältar och stöttepelare, och jag tycker att det behövs en annan inriktning också på den här politiken liksom en ny regering.

Anf. 71 MATHIAS TEGNÉR (S) replik:

Fru talman! Jag tycker precis som jag sa tidigare att det blir problema-tiskt när de här frågorna blir en politisk slagdänga. När ledamoten Hjalme-red pratar om långbänk är det ju tiden under just coronapandemin som vi pratar om. Precis som jag säger finns det ett antal frågor som bereds just

nu och som kommer att göra stor skillnad. Den sektoriella översynen, utredningen av bokföringslagen, utredningen av mikroföretag, utredningen av miljöprövningen och översynen av tillsyn hos exempelvis länsstyrelserna kommer att göra stor skillnad för företagen.

Under den förra mandatperioden hände det ett antal saker som också innebär skillnad för företagen. Det handlar om att man tog bort en av två veckors sjuklöneansvar för företagen, något som var extremt efterfrågat. Det handlar om att det blev billigare att anställa en första person, och det handlar om kortare betalningstider för små företag. Dessutom handlade det om utveckling av Verksamt.se och Serverat.

I korta ordalag hoppas jag alltså att det blir mindre av politisk retorik och mindre av politiska slagdängor kring de här frågorna och att vi i samförstånd kan verka för viktiga frågor som faktiskt gör skillnad för Sveriges företagare. Jag har pekat på ett antal områden där det behövs. Det finns dessutom ett antal områden som jag tror att vi kan utveckla.

Det som behövs är som sagt var inte mer retorik, utan det som behövs är de konkreta åtgärderna som jag har nämnt och säkert ett antal andra konkreta åtgärder som partierna här i Sveriges riksdag kan komma fram till. Slutligen tror jag att vi kan hamna i en situation att vi faktiskt trycker tillbaka regelkrånglet om vi hittar nya och smarta lösningar för att hantera exempelvis implementering av EU-regler.

Anf. 72 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik:

Fru talman! För att ge näringslivet de förutsättningar det förtjänar behöver vi bedriva ett aktivt regelförenklingsarbete. Det är en form av stödåtgärd som regeringen tyvärr har lämnat helt därhän.

Trots regeringens undermåliga arbete på området har dock riksdagen fortsatt sitt ihärdiga arbete. Precis som skrivelse 75 visade när den hantades i näringsutskottet återfinns ett flertal tillkännagivanden på regeringens bord som man har vägrat att ta tag i, att åtgärda och att slutbehandla.

Bland de tillkännagivanden som redan existerar och som regeringen inte förmått färdigbehandla återfinns att fler statliga myndigheter bör få i uppdrag att underlätta företagandet i Sverige, att regeringen bör komma med ytterligare åtgärder för att förenkla företagandet och öka den digitala samverkan mellan myndigheter, att regeringen bör pröva att använda så kallade solnedgångsklausuler, vilket innebär att en bestämmelse varar endast tills vidare och därefter måste omprövas vid en viss tidpunkt för att dess effekt ska kunna säkerställas, samt att regeringen bör verka för att EU-direktiv genomförs i nationell rätt på ett sätt som inte missgynnar företagens konkurrenskraft. Utgångspunkten bör vara att EU-direktiv ska införas på miniminivå i nationell lagstiftning och att effekterna för företagen, när det finns skäl att överskrida denna miniminivå, ska redovisas tydligt.

Trots dessa tillkännagivanden har regeringen valt att inte agera. Är Mathias Tegnér nöjd med detta? Vad har regeringen lyckats åstadkomma under den här mandatperioden? Finns det ett enda exempel på en regel som man har förenklat eller tagit bort?

Anf. 73 MATHIAS TEGNÉR (S) replik:

Fru talman! Tack, Tobias Andersson, för frågorna!

Jag uppfattar att ledamoten, när han står här i talarstolen och debatterar, på något sätt bortser från att vi har befunnit oss i en pandemi som har

drabbat världen och Sverige hårt. Men när vi debatterar det här kan vi inte bortse från att pandemin faktiskt existerar.

Som jag sa tidigare har regeringen och samarbetspartierna presenterat historiskt stora åtgärder som också innebär betydande ekonomiska tillskott. Jag tänker på korttidspermittering, nedsatta arbetsgivaravgifter, omställningsstöd, kraftiga stöd till kommunsektorn, höjda nivåer i a-kassan och andra typer av stöd.

Som jag nämnde har regeringen för 2020 presenterat stöd som uppgår till 200 miljarder i kostnader, 250 miljarder i garantier och 230 miljarder i likviditetsstöd. Det här är historiskt stora stöd. I budgeten för 2021 tillsköt ytterligare 100 miljarder.

Det här är stöd som har varit extremt viktiga för de företag som vi nu diskuterar. Anledningen till att riksdag och regering har kunnat besluta om tio olika stödprogram är ju att man har haft fullt fokus på att hantera coronakrisen och att vi dessutom har haft sunda ekonomiska finanser. Vi har faktiskt den lägsta statsskulden sedan 1977, vilket vi inte hade haft om vi hade följt budgetar från ledamotens parti.

Jag skulle därför säga att vi både kan och bör vara extremt stolta över den politik som har förts. Den är inte perfekt i alla avseenden, men i grund och botten handlar den här politiken om att viktiga stöd kommer till de företag som drabbas hårdast av coronakrisen. När vi står här i dag och diskuterar regelförenklingar kan vi därför inte bortse från att vi har varit i en situation där allt fokus tvunget har varit på coronapandemin.

Anf. 74 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik:

Fru talman! Det får anses något besynnerligt att vara extremt stolt över absolut ingenting. Det vi debatterar är faktiskt regelförenklingar, och där har varken Mathias Tegnér eller näringsminister Ibrahim Baylan kunnat peka ut en enda regelförenkling som genomförts under den här mandatperioden.

Trots det beskriver Mathias Tegnér sig själv som extremt stolt. Det hade inte jag varit om jag varit ledamot för ett regeringsparti som kapitalt misslyckats med allt som har med regelförenkling att göra. Nåväl – det är upp till Mathias Tegnér själv att avgöra vad han och regeringen är stolta över.

De åtgärder som Mathias Tegnér lyfter fram, de krisstöd som faktiskt har kommit på plats, har ju vi stått bakom. Vi har ju drivit på dem i riksdagen. De är positiva. Problematiken är att regeringen har misslyckats med att förstå att regelförenklingsarbete också är en form av krisstöd.

Det är jättebra att man har fått på plats tio krisstöd, men det kan inte ursäktas att man inte har arbetat med regelförenkling under samma tidsperiod. Det kan inte ursäktas att man inte har lyckats med en enda regelförenklingsåtgärd. Förslag på regelförenklingar fanns redan innan vi gick in i pandemin och har dykt upp under pandemins gång.

Vi har till och med exempel på tillkännagivanden som legat i över fem års tid, enhälliga sådana som även Mathias Tegnér och andra socialdemokratiska riksdagsledamöter har röstat för. Ett sådant är frågan om danstillståndet. Jag tror att det var 2016, fru talman, som det tillkännagavs av en enhällig riksdag.

Då återstår frågan om regeringen inte värderar ens vad de socialdemokratiska riksdagsledamöterna tycker och vad de röstar för i riksdagen. Vi i oppositionen har ju lärt oss att man inte värderar vad riksdagen tycker när det återfinns en majoritet. Men inte ens när det finns en enhällighet, och till och med socialdemokraterna i riksdagen tycker något, bryr sig regeringen. Hur ser Mathias Tegnér på det? Det måste vara jobbigt att inte ens få gehör från sin egen regering.

Anf. 75 MATHIAS TEGNÉR (S) replik:

Fru talman! Tack, Tobias Andersson, för frågan!

Nej, det är inte jobbigt. Verkligheten ser nämligen ut så att vi är eniga om att danstillstånden bör tas bort. Men vi skiljer oss åt, och det tyckte jag blev väldigt tydligt i en interpellationsdebatt som ledamoten hade här i Sveriges riksdag i början av coronapandemin, i att jag och Socialdemokraterna inte tycker att fokus på Finansdepartementet och Näringsdepartementet ska vara att ta bort lagen om danstillstånd mitt i en brinnande pandemi. Det är en dålig prioritering.

Ledamoten Andersson står här och låtsas att det är möjligt att göra flera saker samtidigt. Det är det i vissa avseenden men inte när vi pratar om historiskt stora coronastöd.

Dessutom frågade ledamoten vad jag tycker om solnedgångsklausuler. Jag tycker att de kan övervägas. Men jag var på ett seminarium som Näringslivets Regelnämnd anordnade för ett par år sedan. Till seminariet kom en statssekreterare från USA, som ansågs vara mest framgångsrikt på området regelförenkling. Han menade att solnedgångsklausuler – en regel in, en regel ut – var uttryck för populism, att man inte klarade av att göra riktiga sektoriella genomgångar och värdera kostnader av regler.

Jag säger återigen att vi ska överväga vilka regler som ska tas bort, men vi ska göra det på ett smart sätt.

Precis som jag sa gör regeringen ett antal viktiga saker. Det sker en sektoriell översyn av livsmedelsområdet, man utreder bokföringslagen, mikroföretagslagen och miljöprövningen och det sker en översyn av tillsynen.

Under förra mandatperioden gjordes ett antal saker. Man kortade betalningstider, arbetade med Verksamt.se och programmet Serverat, man tittade över möjligheten till en väg in i fråga om digitalisering, det blev billigare att anställa en första person och sjuklöneansvaret gick från två veckor till en vecka.

En socialdemokratisk regering gör mycket på området.

Anf. 76 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Det hör till ovanligheterna att vi som ingår i januaripartierna begär replik på varandra.

Jag delar bilden som har framkommit tidigare från ledamoten att det har varit positivt med de stora stöd som har lyckats komma på plats under pandemin. Det har varit ett brett arbete i riksdagen, många gånger pådrivet av liberaler, men det har också varit ett arbete tillsammans med regeringen, och det har varit positivt för många. Stöden har varit nödvändiga för att svenskt näringsliv ska kunna övervintra.

Fru talman! Jag reagerade på några saker som ledamoten sa i sitt inledande anförande. Han började med att säga att vi efter corona ska bygga

upp samhället. Vi ska bygga upp samhället efter corona. Sanningen är den att samhället bygger sig självt hela tiden. Utanför kammaren finns företagsamma människor, individer och föreningar som bygger samhället. Det är inte något som vi politiker i kammaren gör. Vi bygger inte samhället, utan samhället bygger sig självt om vi bara låter samhället få lite mer frihet, om vi låter samhällets minsta byggstenar, företagsamma människor, entreprenörer och andra individer få lite mer frihet.

Ledamoten fortsatte sedan att berätta om statsrådets förenklingsresa. Han sa att under den hade man fångat in fler konkreta förslag på förenklingar. När man säger *fler* konkreta förslag låter det språkligt som att ledamoten vill insinuera att man redan innan hade en mängd förslag, och sedan fick man fler.

Vilka förslag på regelförenklingar finns redan i skrivbordslådorna hos Socialdemokraterna som alltså fanns där också innan pandemin?

Anf. 77 MATHIAS TEGNÉR (S) replik:

Fru talman! Jag tackar ledamoten Forssell för frågorna.

Den första frågan är mer av filosofisk karaktär, det vill säga hur ett samhälle byggs. Jag själv brukar anse mig vara någon form av frihetlig socialdemokrat. I grund och botten är jag socialdemokrat därför att jag tycker att alla människor ska ha möjlighet att förverkliga sina bästa stämningars längtan. Det var också något som den första socialdemokratiska partiledaren Hjalmar Branting sa.

I grund och botten behövs samhället för att ge alla människor möjligheten att förverkliga sig själva.

Både företag och föreningar skapas och verkar i ett fritt samhälle. Där emot tror jag inte att det enda sättet att bygga ett samhälle är att bara ta bort regler och ta bort skatter och tro att allt händer automatiskt. Jag må vara socialist, men jag är framför allt ekonom. Om det är något som ekonomisk forskning visar är det att i stora sektorer fungerar det inte alls så att man bara tar bort regler – och så fungerar allt perfekt. Det är något av en skröna som hänger kvar, som ekonomiforskare i grund och botten känner till men som inte alltid verkar ha tagit sig in i Sveriges riksdag.

Låt oss prata om de förslag som fanns i skrivbordslådan eller som man arbetade med under den förra mandatperioden. Jag har nämnt dem tidigare i olika replikskiften. Exempelvis arbetade man med kortare betalningstider för företag, alltså för att förbättra likviditeten för Sveriges mindre företagare. Man arbetade med att utveckla Verksamt.se och programmet Serverat, och man arbetade med en väg in, precis som ledamoten själv nämnde. Man gjorde det billigare att anställa en första person, och man gjorde så att sjuklöneansvaret gick från två veckor till en vecka.

Anf. 78 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Det är nog så att även om det inte hade funnits socialdemokrater hade det funnits ett samhälle. Samhället är faktiskt inte staten. Det som ledamoten Tegnér säger är att det behövs ett samhälle för att hjälpa till. Det är klart att det behövs ett samhälle. Det finns inget parti som tycker att människor ska vara ensamma, sitta för sig själva på var sin plats i skogen och aldrig träffa varandra och aldrig bilda ett samhälle. Det är inte något partis ideologi i den här kammaren.

Tvärtom tror jag att det behövs ett mycket starkt samhälle. Jag tror att samhället blir starkare när individer får vara fria. Samhällets minsta byggsten är inte Socialdemokraterna eller den socialdemokratiska regeringen. Samhällets minsta byggsten är företagsamma människor. Det är individer som tillsammans och frivilligt går ihop i föreningar, i företagsamhet och andra former för samverkan. Det är samhället.

Jag tror verkligen att vi från politiken måste ställa oss frågan med vilken rätt vi hindrar människor från att bygga samhället som de själva vill. Ja, absolut – om vi släpper samhället fritt är det svårare att få det att bli som vi själva har tänkt ut i Sveriges riksdag, men det kommer att bli ett samhälle och det kommer att bli mycket välstånd. Med vilken rätt står vi i vägen för människor med en massa regelkrångel och så vidare?

Fru talman! Jag vill ändå passa på att ställa ytterligare en fråga. Under pandemin har det inte bara varit så att Sveriges riksdag och Sveriges regering har behövt införa stöd för att stötta företag, utan det har också varit så att många kommuner och lokalpolitiker runt om i landet har infört en mängd olika regelförenklingar lokalt. Det kan till exempel handla om serveringstillstånd eller annat för restaurangbranschen. Kommer Socialdemokraterna att verka för att de regelförenklingarna ska vara kvar också efter pandemin?

Anf. 79 MATHIAS TEGNÉR (S) replik:

Fru talman! Låt oss börja med den första frågan om hur man bygger ett starkt samhälle. Jag tror att vi kan konstatera att jag och ledamoten Forssell faktiskt har lite olika syn på samhället. Det är kanske inte heller så konsistent.

Vi är eniga så långt att jag också tror att samhället blir starkare när människor är fria. Där vi däremot skiljer oss åt är att jag inte menar att det handlar om att hindra människor med exempelvis skatter i ett samhälle. Skatter och ett välfärdssystem gör att alla människor får möjlighet att välja sin egen väg i livet.

Om vi tittar på olika typer av samhällen i vår värld kan vi se att den sociala mobiliteten, det vill säga möjligheten att välja en annan väg än sina föräldrar, är som högst där det finns starka välfärdssamhällen. Den är som högst där det faktiskt finns skatter och en politik som har ambitionen att ge alla människor möjligheten att välja sin egen väg i livet. Där skiljer vi oss åt, ledamoten Forssell.

När det gäller frågan om regelförenkling och vilken typ av regler som vi behöver ha kvar efter pandemin tror jag att det är en bra utgångspunkt att se över de förändringar som har gjorts och överväga vilka som kan vara kvar. Det är en utmärkt idé för att öka hastigheten i regelförenklingen. Jag är övertygad om att det är något vi behöver göra. Vi kommer samtidigt att behöva se över alla regler, alla stödsystem, som har införts. Man behöver sakta men säkert också dra bort dem på ett smart och effektivt sätt som inte slår undan benen för ekonomin men samtidigt se till att tillväxten ökar.

Det är en utmärkt idé som ledamoten Forssell föreslår att faktiskt se över vilka regelförenklingar som kan vara kvar efter pandemin.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU26
Riksrevisionens rapport om effektutvärderingar av näringspolitiken (skr. 2020/21:178)
föredrogs.

*Riksrevisionens
rapport om effekt-
utvärderingar av
näringspolitiken*

Anf. 80 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHANSSON (M):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 1.

Hur mäter och bedömer man effekter av olika näringspolitiska insatser? Hur följer man upp dem, och hur utvärderar man dem?

Riksrevisionen har lämnat en rapport om detta, som vi debatterar i dag. Den handlar om effektutvärderingar man gjort av näringspolitiken.

Slutsatsen i Riksrevisionens rapport är att endast 2 av 37 granskade utvärderingar når upp till den nivå som krävs för att utvärderingen ska kunna anses tillförlitlig. De håller därmed inte tillräckligt hög kvalitet för att man ska kunna dra slutsatser och se orsakssamband, vilket är allt annat än bra.

Att man mäter effekterna av politiska förslag är viktigt och nödvändigt för att vi ska kunna landa rätt i det vi vill åstadkomma politiskt. Det är såklart inte trevlig läsning om utfallet inte faller en på läppen, och det är inte trevligt att få ett kvitto på att läget inte är som man önskade. Men det är viktigt, och om åtgärder och vägval ska gå åt rätt håll får man vara beredd att ändra kurs och skruva i förslag och åtgärder. Att inte ta emot detta kvitto är inte rätt väg att gå.

Därför är det bra att regeringen instämmer i flera av bedömningarna av de åtgärder som Riksrevisionen föreslår. Men jag vill också berätta vad vi i Moderaterna sagt om regeringens svar eftersom vi tycker att det saknas tydlighet.

Tittar man tillbaka ser man att Riksrevisionen redan tidigare har framfört kritik till regeringen om brister i utvärderingar av till exempel företagsstöd, vilket vi också har påtalat.

Regeringen säger att man tänker återkomma med åtgärder. Det är bra, men det återspeglas inte i svaret med en tydligt formulerad plan. Vi kan inte läsa oss till vad man avser att göra. Det saknas, och vi vill se det. Därför är vi också tydliga i vårt svar med att vi vill se konkreta förslag på åtgärder som återrapporteras till riksdagen.

Vi vill också att regeringen redovisar för riksdagen hur man tänker åtgärda påvisade brister i tillförlitligheten i effektutvärderingar av näringspolitiken.

Riksrevisionen är tydlig med att det är angeläget att Tillväxtverket och Vinnova får i uppdrag att samverka med Tillväxtanalys om utvärderingar.

Den uppfattningen delar vi, men vi vill inte stanna vid det utan önskar se att Tillväxtanalys hanterat alla utvärderingar. Det behövs att såväl utvärderingar som analyser görs av en annan myndighet, som dessutom kan samla kunskap och vässa sitt uppdrag.

Regeringen svarar i sin skrivelse att man avser att hantera de rekommendationer som Riksrevisionen riktar till myndigheterna inom ramen för de ordinarie myndighetsdialogerna. Dialogerna är muntliga samtal som förs mellan departement och myndigheter.

Det är bra, men vi menar att regeringen också bör agera för att formellt säkerställa att det blir leverans på åtgärderna. Det gör man med skrivningar i regleringsbrev, och det önskar vi se komma på plats.

När det gäller företagsstöden har systemet för att tilldela dessa mött kritik i statliga genomlysningar och forskning. Bland annat har forskningsinstitutet Ratio pekat på att utväxlingen av tilldelade medel är låg och oklar. Systemet för medlen är spritt och svårt att överskåda, och då blir det också svårt att se effekterna.

Det behövs mer uppföljning av dessa stöd för att säkerställa kvaliteten. Vi menar att regeringen behöver få på plats ett överskådligt system där stöden renodlas så att de går att följa och överblicka.

Stöden behöver bli träffsäkra och visa på samhällsnytta. Mål för programmen behöver tydligt definieras, avgränsas och göras uppföljbara. Då ser man den röda tråden i hur beslut genomförs och hur det blir.

Att också jämföra stöden med andra åtgärder som man skulle kunna välja i stället för dem man har tänkt vidta är viktigt, för då får man en jämförelse av vilka val som ger bäst utdelning utifrån syftet. Som exempel kan nämnas valet mellan att sänka ägarskatter och att sänka bolagsskatt.

Fru talman! Almi, Tillväxtverket och Jordbruksverket ger alla företagsstöd vars samhällsnytta behöver effektutvärderas och följas upp. Vi vet sedan tidigare att stöd kan ta tid och att det finns byråkrati inbyggd som gör att till exempel Jordbruksverket inte går i takt med kommunernas ettåriga arbetscykel för att tilldela medel. Det påverkar samhällsnyttan, och det är bara att räkna ut vad effekten blir av det.

Det är viktigt att brett se över företagsstöden. Det handlar om lånegarantier och stöd till forskning och utveckling och att regelverk och medel via EU ska börja i verksamheter som man bedömer kommer att kunna bära sig själva framåt.

Samma sak gäller programunderlag, som behöver vara enkla att använda, bygga på mål och vara mätbara. Allt för att nå så bra utväxling som möjligt.

Ett enkelt exempel från besöksnäringen, som har lidit så mycket under pandemin, pekar på vikten av att jämföra saker över tid och att jämföra rätt saker för att effekten av det man vill åstadkomma ska bli så bra som möjligt.

När man observerar hur shoppingturismen beskrivs 2019 och 2018 ser man att det görs med olika mått. 2019 ingår moms, men 2018 ingår den inte. Livsmedel ingår i mätningen 2019 men inte 2018.

Detta är bara ett par mätpunkter, ett par små bitar i ett stort näringslivspussel som redovisas med olika måttal i olika rapporter som ska användas som underlag av politiken.

Fru talman! För att vi ska få ut och uppnå rätt värden och effekter är det otroligt viktigt att indata och analyser är och blir korrekta och att det sker jämförbara mätningar över tid. Det är ju dessa underlag som politiken drar slutsatser av och som ligger till grund för hur medel används för att ge de effekter som är tänkta utifrån uppsatta mål och det vi vill åstadkomma.

Den 27 maj i år skrev åtta ekonomiforskare i Dagens Nyheter Debatt om det faktum att myndigheter som verkar inom närings- och innovationspolitiken i hög grad finansierar sina egna utvärderingar.

I artikeln kan vi också läsa att dessa undersökningar är mer positiva när de beställts direkt av myndigheterna än när de genomförts av oberoende aktörer.

Frågan om beställningar, det vill säga offentliga upphandlingar, tas upp. Man framhåller det faktum att det är viktigt att dessa syftar till bästa möjliga funktion.

Därför är det viktigt att understryka att det är av godo att Tillväxtanalys är och blir den myndighet som svarar för utvärdering. Den blir garanten för att beställare och utdelare av medel inte själva granskar sin verksamhet utan att det läggs utanför den egna verksamheten. Det gynnar såväl utförare som beställarmyndighet att avskilja uppdraget. Tillit ökar med oberoende. Så är det, och det är viktigt.

I den rapport som Riksrevisionen tagit fram är det, som jag tidigare tagit upp, tydligt att Tillväxtanalys har de bästa resultaten kvalitetsmässigt. Det är viktigt att man vässar myndigheten så att man får de bästa utvärderingsunderlagen för bästa möjliga effekt.

Anf. 81 TOBIAS ANDERSSON (SD):

Fru talman! Vi debatterar i dag regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om effektutvärderingarna av näringspolitiken.

Viktigt att ha med sig i den här kontexten är att vi debatterar en granskningsrapport som har tittat på effektutvärderingarna av några av de näringspolitiska stöd som fanns på plats före pandemin – med andra ord inte effektutvärderingar av de nu etablerade krisstöden.

Med det sagt har inget parti i Sveriges riksdag vågat påtala de uppenbara bristerna i de offentliga stöden till näringslivet i samma utsträckning som Sverigedemokraterna.

Utgångspunkten för näringspolitiken måste vara att företagande och innovation utgör grunden för jobbtillväxt och välfärd.

Utöver den här aktuella rapporten från Riksrevisionen har rapporter från såväl Tillväxtanalys som enskilda akademiker och intresseorganisationer pekat på att effekten av olika offentliga näringspolitiska stöd är svår att mäta och utvärdera. Här kan bland annat Vinnovas innovationsstöd, statligt riskkapital samt EU-program nämnas.

I januari debatterades exempelvis en skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om regionala strukturfondspartnerskap. I en granskningsrapport från Riksrevisionen uttrycktes kraftig kritik mot projektet.

Det rörde sig om ett gemensamt projekt med EU som på sex år hade betalat ut nästan 25 miljarder kronor till företag och forskning i Sverige. Kritiken rörde jävsproblematik och bristande transparens som försvagade rättssäkerheten men även att det saknades förutsättningar för ett effektivt genomförande.

Det tål vidare att nämnas att Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtanalys, återkommande kritiserat olika näringspolitiska stöd och bland annat slagit fast följande om två av innovationsmyndigheten Vinnovas stödprogram: ”Analysen indikerar inga statistiskt säkerställda positiva effekter av stöden på antal anställda, arbetskraftsproduktiviteten, andelen högutbildade arbetstagare eller andelen forskare; varken under programmens löptid eller efter det att stöden avslutats.”

Fru talman! Jag nämner detta för att sätta skrivelsen som vi i dag debatterar i sin kontext. Frågorna vi som politiker behöver ställa oss är: Går det att mäta effekten av det offentliga stöd till näringslivet? Och om det går att mäta, ger stödet någon effekt?

Dessa frågor skulle kunna benämnas 100-miljardersfrågorna då kostnaderna för olika näringspolitiska stöd, sett till såväl utgifts- som inkomstsidan för staten, uppgår till de summorna. Den exakta summan vet dock ingen eftersom det finns så många olika stöd och subventioner att inte ens riksdagens utredningstjänst har kunnat ge mig svar när det gäller detta.

Att döma av den granskningsrapport vi ordar om i dag är svaret på den första frågan att det är väldigt svårt att faktiskt utvärdera effekten av näringspolitiken. I rapporten har Riksrevisionen granskat 37 utvärderingar av effekten av näringspolitiken mellan 2015 och 2018. Av dessa var det endast två som uppfyllde de krav som en tillförlitlig effektutvärdering bör uppfylla.

Svaret på den andra 100-miljardersfrågan ges av andra utredningar och rapporter varav jag berört ett par tidigare. När man väl kan utvärdera effekten av näringspolitiska stöd tycks det inte finnas någon, fru talman.

Detta är naturligtvis direkt orimligt och ett svek gentemot de svenska skattebetalarna. Att regeringen inte gör mer för att gå till botten med detta och vidta åtgärder för att säkerställa att näringspolitikens effekt går att mäta och att den är positiv är ett haveri. Om detta inte går att säkerställa borde vi applicera en försiktighetsprincip och helt enkelt sluta betala ut verkningslösa stöd och i stället investera dessa medel i andra näringsfrämjande åtgärder, exempelvis skattelättnader för företag.

Fru talman! Vår ingång, som det redogörs för i reservation 3, är att statliga företagsstöd i vissa situationer kan ha en roll att spela, men det är viktigt att statsmakterna och myndigheterna gör sitt yttersta för att utvärdera stöden och se till att skattebetalarnas pengar gör maximal nytta.

Ett sätt att göra detta på är till exempel att låta genomföra oberoende effektutvärderingar, vilket riksdagen i ett tillkännagivande tidigare har uppmanat regeringen att göra. Vi kan konstatera att regeringen inte följt detta och anser därför att riksdagen ska uppmana regeringen att skyndsamt följa upp och säkerställa att oberoende effektutvärderingar av de statliga stöden för innovation och företagande kan genomföras och att detta blir norm.

Vi betonar vidare att skattebetalarnas pengar inte ska förlösas och gå till stöd utan bevisad effekt. Det handlar om en viktig princip – en respekt gentemot dem som inbringat skattemedlen. De ska kunna känna att staten brukar de medlen med varsamhet och att de får valuta för skatten de betalat in. Annars riskerar tilltron till hela den svenska modellen att sjunka och i sinom tid försvinna helt.

Därför föreslår vi att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag till en så kallad solnedgångsklausul eller en systematiserad metod för utfasning av stöd utan bevisad effekt. På så sätt kan vi garantera att staten slutar att göda bidragsentreprenörer, slutar att göra intrång på marknaden utan anledning eller effekt och slutar att slösa bort skattemedel.

Vi har även tidigare ställt oss bakom att regeringen i myndigheternas regleringsbrev bör tydliggöra att Tillväxtverket och Vinnova i större utsträckning ska anlita och/eller samverka med Tillväxtanalys – detta för att förbättra utvärderingarna av stöden. Vi kan helt enkelt inte ha en ordning

där ynka 2 av 37 utvärderingar av effekter av näringspolitiken faktiskt lever upp till de krav som en tillförlitlig effektutvärdering bör uppfylla.

Vi anser även att regeringen därutöver bör tydliggöra övriga rekommendationer från Riksrevisionen till myndigheterna i de berörda regeringsbrevens för att säkerställa att dessa omhändertas. Det handlar om att Tillväxtanalys bör säkerställa att kvaliteten hos myndigheternas effektutvärderingar höjs ytterligare och om att myndigheterna bör beakta att andra typer av utvärderingar och uppföljningar inte ska göra anspråk på att uttala sig om effekter och att deras syften och begränsningar bör kommuniceras tydligt.

Fru talman! Mot bakgrund av detta önskar jag yrka bifall till vår reservation 3 rörande vissa övriga frågor om det statliga stödet till innovation och företagande.

Anf. 82 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 2 i betänkandet.

I skrivelsen redovisar regeringen sin syn på de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen redovisar i sin rapport om näringspolitikens effektutvärderingar. Alla som har haft anledning att möta revisorer och deras skrivelser vet att man ska läsa dessa noga. Det gäller oavsett om det handlar om en ideell förening, ett företag eller en politisk organisation. Man brukar säga att det man mäter försöker man förbättra, och det man inte mäter kommer att förfalla över tid. Mot denna bakgrund gör man därför klokt i att med intresse läsa vad Riksrevisionen säger och noga väga deras rekommendationer om förändrade rutiner.

Riksrevisionen har gjort en systematisk genomlysning av hur statliga myndigheter utvärderar effekter av näringspolitiken och om hur effektutvärderingarna används. Deras rapport innehåller flera rekommendationer, och det finns anledning att särskilt lyfta en av dessa. Riksrevisionen skickar en tydlig signal om att det är angeläget att Tillväxtverket och Vinnova får i uppdrag att samverka med Tillväxtanalys för effektutvärderingar av dessa insatser.

På en mer övergripande nivå landar Riksrevisionen i slutsatsen att det finns betydande brister i effektutvärderingarna. Det är endast 2 av 37 granskade utvärderingar som uppfyller de krav som en tillförlitlig effektutvärdering bör uppfylla. Jag tror att det finns anledning att dra en slutsats: Detta duger inte.

Dessutom visar granskningen att regeringen endast i liten utsträckning använder sig av effektutvärderingarna för att återrapportera effekter av den förda politiken.

Fru talman! Regeringen säger sig ha goda ambitioner att lyssna på Riksrevisionens förslag, men man kan inte se att denna uttalade ambition åtföljs av någon tydligt formulerad plan. Jag anser därför att det behöver tas fram konkreta förslag till hur dessa brister kan åtgärdas.

Under det gångna året har pandemin utsatt vårt samhälle för stora påfrestningar, och dessa är inte över än. Vi har i denna kammare tagit cirka 20 ändringsbeslut om budgeten. Detta är helt unikt för vårt land, och vi är nog alla överens om att det gärna får bli lite mer traditionella budgetprocesser de kommande åren.

Kristdemokraterna är varma förespråkare för att staten ska ta ett övergripande ansvar för att hjälpa näringslivet att rida ut den pågående krisens alla olika faser.

Men en sak som inte kan nog betonas är att varje krona som vi investerar i olika former av stöd, exempelvis Almis verksamhet, måste underställas högt ställda krav på effektivitet. Det är viktigt att varje krona hamnar där den ska och får bästa möjliga effekt.

Det är av omsorg om våra gemensamma resurser och av omsorg för näringslivets livskraft som vi vill försöka anstränga oss att nå lite till. Vi är inte nöjda med regeringens ambitionsnivå på denna punkt. Det är också därför som vi vill borra lite djupare.

Anf. 83 MATTIAS JONSSON (S):

Fru talman! Vi debatterar här en av de viktigaste beståndsdelarna för att skapa ett starkt samhälle, nämligen näringspolitiken. Att vi har levande företag är en grund för ett starkt samhälle, liksom att vi kan mäta att de resurser och stöd vi betalar ut får rätt effekt.

Vi befinner oss ju i en mycket svår tid. Mycket av de stöd som har gått ut det senaste året har handlat om att rädda företag, näringsliv och arbetstillfällen. Men såväl under pandemin som under normala tider krävs det fullgoda effektutvärderingar när det gäller näringspolitiken.

När det gäller olika former av stöd till näringslivet för att vi ska få en hållbar ekonomisk tillväxt är det viktigt att de utformas ansvarsfullt och effektivt. Riksrevisionens granskning av Tillväxtanalys, Tillväxtverket, Vinnova, SCB och Almi är ett verktyg som förser oss med viktig kunskap för att vi ska kunna växla upp, ställa om och rikta in nödvändiga insatser och stärka svensk näringskraft

Fru talman! Nu när över 6 miljoner har fått den första vaccindosen börjar vi se slutet av pandemin, ljuset i tunneln. Flera näringar börjar nu planera om och växla upp. De ser att man kan ta nya kliv i en ny tid. Läget framöver är något osäkert, men vi måste hela tiden som politiker vara väldigt lyhörda och ständigt vara flexibla och beredda att gå in med åtgärder för att minska effekterna av det vi precis har gått igenom.

Fru talman! Jag välkomnar Riksrevisionens granskning och instämmer i flera av revisionens bedömningar. Den övergripande frågeställningen i granskningen har varit om de utvärderingar som uttalar sig om effekter av näringspolitiken håller en tillräcklig kvalitet för att just uttala sig om effekter och om utvärderingarnas resultat används på ett ändamålsenligt sätt. Den övergripande frågan har därefter delats upp i följande två delfrågor:

1. Uppfyller utvärderingar från de granskade myndigheterna som uttalar sig om effekter av näringspolitiken grundläggande krav för att vara trovärdiga som effektutvärderingar?
2. Används effektutvärderingar av de granskade myndigheterna respektive regeringen för att kommunicera resultat av näringspolitiska insatser, för att motivera nya insatser eller för att förbättra befintliga insatser?

För att besvara frågeställningarna har Riksrevisionen granskat utvärderingar av näringspolitiken som uttalar sig om effekter och har publicerats under perioden 2015–2018.

Fru talman! En god överblick över hur medel används, vilka effekter offentliga insatser leder till och möjligheten att värdera var statens insatser bedöms göra störst nytta är central för en god hantering av statens medel. Enligt vad regeringen anför är väl utförda kunskapsunderlag dessutom nödvändiga i utvecklingen av nya näringspolitiska insatser, och i detta är bland annat effektutvärdering en viktig del.

I Riksrevisionens rapport om effektutvärderingar av näringspolitiken lyfts problem kring myndigheternas effektutvärdering av näringspolitiken och att olika myndigheters utvärderingar har olika kvaliteter. De varierar alltså. Därför välkomnar jag att regeringen instämmer i det övergripande i Riksrevisionens problembeskrivning och de övergripande iakttagelserna och utvärderingen inom näringspolitiken. Samtidigt vill jag framhålla att regeringen uppger att såväl Regeringskansliet som övriga myndigheter kontinuerligt arbetar med att utveckla metoder och analyser för att bättre kunna redovisa uppnådda mål, så att effekten blir den väntade.

Fru talman! Jag vill också belysa det faktum att det inte framgår av Riksrevisionens granskning om myndigheten har beaktat det utvecklingsarbete som utförts från 2017, vilket har baserats på den rekommendation som Riksrevisionen lämnat i granskningen av statliga stöd till innovation och företagande från 2016. Det är viktigt att rekommendationerna i den här aktuella granskningen sätts i relation till det arbete som pågår inom Regeringskansliet till följd av de tidigare rekommendationerna.

Här vill jag även lyfta fram tidigare beslut som vi fattat här i kammaren angående årets budgetproposition. Där har Tillväxtanalys tilldelats 2 miljoner kronor för att genomföra fler effektutvärderingar och för att utveckla en heltäckande databas som stöd för utvärdering av offentliga insatser inom näringspolitiken. För 2022 tillskjuts ytterligare 3 miljoner och för 2023 ytterligare 4 miljoner kronor.

Därtill ska sägas – det ligger kanske något utanför det här ärendet – att det särskilt nämns ett uppdrag till Tillväxtanalys att kartlägga företagsfrämjande insatser för att på så sätt skapa en bättre överblick över bland annat 35 samlade stöd och ge förutsättningar för ändamålsenliga utvärderingar. Det kommer att redovisas den 15 september. Det är också en viktig del.

Fru talman! Sverige har länge varit ett konkurrenskraftigt land, bland annat tack vare de stöd som ges och den aktiva näringspolitik som förs. Runt om i världen efterfrågas svenska varor och tjänster. Det är viktigt för fler jobb och en starkare välfärd. Sverige och svenska företag står sig väl i den globala konkurrensen. Svensk export tar världsmarknadsandelar, och tillväxten bedöms vara hög.

När vi därför tar gemensamma steg för att säkra en effektiv och bred näringspolitik, med stöd till små- och egenföretagare, med underlättande av regler och med en politik som tar fasta på våra viktiga och många industriers nödvändiga omställning till en grönare värld är det viktigt att vi ser till att våra beslut och stöd är fullgott effektiva och så långt som möjligt också mätbara.

Således välkomnar jag Riksrevisionens rapport som ett led i säkerställandet av en effektiv näringspolitik och regeringens fortsatta goda hantering och styrning av relevanta myndigheter för att säkra en hållbar tillväxt, skapandet av nya jobb och en ansvarsfull näringspolitik.

Anf. 84 PER SCHÖLDBERG (C):

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

De statliga företagsstöden uppgår till många miljarder årligen. Det är faktiskt så. För att veta om satsningarna ger frukt behövs utvärderingar där det syns vilken effekt de har. Det är också något som Riksrevisionen tar upp i den rapport som vi debatterar i dag.

Självklart utvärderas stöden, men Riksrevisionen pekar på att de i vissa fall inte håller måttet. Syftet behöver vara tydligt och klart redan innan företagen kan söka stöden, och myndigheter borde samverka mer när det gäller effektutvärderingar.

I rapporten lyfter Riksrevisionen fram att bland annat Vinnova och Tillväxtverket i högre grad borde ta hjälp av myndigheten Tillväxtanalys.

Fru talman! Redan i dag kan man genom olika utvärderingar se att vissa stöd ger positiva effekter, inte minst för mindre företag. Men i andra fall uteblir effekterna. Eftersom det handlar om skattepengar är det viktigt att regeringen går till botten med varför det ser ut som det gör.

Därför är det positivt att Tillväxtanalys har fått i uppdrag att kartlägga alla företagsfrämjande insatser och genomföra fler effektutvärderingar av de näringspolitiska stöden. Man har också fått pengar för att utveckla en heltäckande databas som stöd för utvärdering av offentliga insatser för näringspolitiken.

Man kan fråga sig varför vissa stöd inte har någon större effekt. Det enkla svaret är att de helt enkelt inte fungerar, och så kan det vara ibland. Men inte alltid, och det finns exempel där de fungerar. Jag återkommer till det. Därför är det bra att Tillväxtanalys även tittar på om det till exempel finns för lite pengar att söka eller om stöden inte är utformade på rätt sätt. Det kan i sin tur innebära att stöden inte når de företag som har den största potentialen.

Fru talman! Även om det finns mer privat riskkapital och affärsänglar i dag än det gjorde för bara några decennier sedan anser Centerpartiet att det i vissa fall behövs ett statligt stöd – dels för att det privata kapitalet främst dominerar i och omkring de tre stora städerna, dels för att det är viktigt att stötta innovationer och företagande i tidiga skeden där det kanske handlar om långa ledtider, avancerade tekniklösningar eller obeprövad grön teknik, det vill säga det som har potential men som av de orsaker jag nämnde har svårt att attrahera privat kapital.

Dock visar Riksrevisionens granskning av de statliga företagsstöden tydligt att det behövs fler och bättre utvärderingar och att målen med stöden måste vara mer konkreta och tydliga redan från början. Inte minst behöver både skattebetalarna och vi förtroendevalda få mer kunskap om vilka insatser som fungerar, vilka som behöver förfinas och vad som inte ger effekt.

Fru talman! Man ska ha en kritisk och noggrann hållning till statliga stöd. Jag vill dock framhålla, bland annat utifrån egna erfarenheter, att jag har sett många exempel på företag som växt fram tack vare de statliga stöden, till exempel via så kallade utvecklingscheckar.

Solutions for tomorrow är ett företag som tillverkar mobil röntgenutrustning. De startade 2011 i byn Väckelsång utanför Växjö. Genom finurlighet och aktivt arbete med företagsinkubatorn vid Linnéuniversitetet och med hjälp av en liten utvecklingscheck är man i dag ett lönsamt företag. År 2018 omsatte man 24 miljoner och 2020 97 miljoner. Mobil rönt-

genustrustning från en liten by kan tack vare en utvecklingscheck nu rädda liv under pandemin. Sådan utveckling gläder mig.

Ett annat företag är Greenpipe, också det i Kronobergs län. De startade 2001 och tillverkar kabelskyddsror av miljövänlig, återvunnen plast för till exempel el- och fiberkablar. Även de fick inledningsvis en utvecklingscheck och omsätter i dag drygt 20 miljoner.

Min poäng är att rätt använda, rätt utformade och rätt utvärderade gör vissa av de statliga stöden nytta.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag rikta ett tack till kollegorna i näringsutskottet eftersom det här är min sista debatt innan sommaren. Jag tackar även presidiet och utskottskansliet för förtjänstfulla insatser under detta år. Ni är ovärderliga.

(Applåder)

Anf. 85 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Jag får också tacka för vad som kanske blir min sista debatt detta riksmöte.

Denna debatt om effektutvärderingar av näringspolitiken handlar som sagt tidigare inte om coronastöden. Det har ibland låtit så, men denna debatt handlar ju om de ordinarie näringspolitiska stöden.

Fru talman! Som liberal är jag i grunden mycket skeptisk till att staten ska omfördela pengar till olika företag och företagsamma människor. Vi ska givetvis ha en grundläggande välfärd med skola och sjukvård, och det behövs ett skattesystem. Men det är sunt att ha en stark skepsis till när staten vill leka företagare och riskkapitalist och på andra sätt röra sig långt utanför det som är välfärdens kärna.

Men om staten ändå ska göra det måste staten ha bra utvärderingar och ordentligt på fötterna. Har staten inte det är det tveksamt om det är rätt att över huvud taget ägna sig åt sådan verksamhet. Den bästa näringspolitiken är som sagt regelförenklningar, skattesänkningar och annat som tar bort hinder för företagsamma människor.

Fru talman! Som tidigare nämnts presenterade ett antal ekonomer och forskare ganska nyligen forskningsresultat på DN Debatt som tar vid där den effektutvärdering vi nu debatterar tar slut. De konstaterar att de utvärderingar som myndigheter som Vinnova och Tillväxtverket beställer är betydligt mer positiva än utvärderingar som görs av oberoende aktörer och då allra helst forskare.

Jag är inte så mycket för anekdotisk bevisföring, men eftersom det har förekommit en del sådan i denna debatt, till exempel om hur olika företag fått det bra efter att ha fått en liten peng, ska jag drista mig till att berätta en liten anekdot.

Jag har en vän. Jag tänker inte säga vad han heter eller vilket företag han jobbar på, för då har han kanske inget jobb i morgon. Han gör effektutvärderingar av olika näringspolitiska insatser åt både kommuner och olika myndigheter. Han har berättat att man får fler uppdrag om man skriver positivt om de olika projekt och omfördelningar som politiker och myndigheter har beställt.

Precis detta stöds också av de forskningsresultat som presenterades på DN Debatt. De utvärderingar som inte görs av oberoende aktörer utan av eller på uppdrag av myndigheterna själva är inte tillförlitliga. De presenterar alltför goda resultat sett till verkligheten.

Fru talman! Det är såklart ett stort problem när det bidragsindustriella komplexet, som man kan kalla alla dessa aktörer, klappar varandra på axeln och talar om för varandra hur bra detta är. I själva verket är det kanske mest de själva som tjänar pengar på denna del av näringspolitiken.

Fru talman! Som politiker ska man ställa sig frågan med vilken rätt man vidtar olika åtgärder, regleringar och omfördelningar av pengar. I debatten har det låtit som att det handlar om hur vi ska fördela statens pengar på ett effektivt sätt, men det är helt fel perspektiv. Debatten måste handla om huruvida det finns tillräckligt starka belägg för att vi som politiker ska ha rätt att ta pengar från en företagsam människa som med ansträngning, kunskap, insats och risktagande har skapat sig ett välstånd och riskera dem någon annanstans.

Det räcker inte att effektutvärderingar visar att det ger ett positivt resultat, utan det krävs att resultatet är extremt positivt och att detta ligger helt inom det som är statens grundläggande uppgift. Om det inte gör det är det faktiskt inte våra pengar från början.

Fru talman! Det är någon där ute som har slitit för pengarna från början. Om ska man motivera att ta pengar från den personen för att omfördela till någon annan måste man ha mycket goda skäl till det. Det finns sådana skäl – god utbildning, sjukvård för alla och så vidare – men en tveksam näringspolitik där utvärdering efter utvärdering genererar oklara resultat är kanske inte det.

Fru talman! Man kan ha anekdoter som visar något annat, men det finns till och med forskningsresultat som visar att företag som får stöd – alltså i snitt, aggregerat – är mindre effektiva och produktiva men tar ut högre löner än företag som inte får stöd. Det är oerhört provocerande. Det är ett bidragsindustriellt komplex där man klappar sig själv på axeln alldeles för ofta.

Fru talman! I grund och botten blir det en diskussion där vi pratar om effektutvärdering av näringspolitiken och av olika stöd. Det handlar om det som man inom ekonomin brukar kalla det som man ser och det som man inte ser. Vi har i talarstolen tidigare hört anekdoter om något företag som fick stöd och sedan gick det bra för det företaget och om något annat företag som också fick stöd och så gick det bra för det företaget och så vidare. Det är bara det att så kan man inte utvärdera näringspolitik. Det är helt orimligt.

Det är klart att om det finns tre stycken företag som inte har fått stöd från början och så ger man någon lite pengar kan det ju generera ett resultat, men det är inte intressant i sig. Det som är intressant är hur ekonomin ser ut på aggregerad nivå. Det handlar om att vi tar lite pengar från många, och sedan koncentrerar vi dem och ger dem till ett fåtal i form av stöd.

Om detta ska vara intressant måste vi titta på det som vi inte ser i anekdoter. Vi måste se på vad som händer aggregerat, vad som händer på totalen och vad som händer när varje liten krona går från en företagsam människa eller en företagsverksamhet som har varit effektiv och i stället investeras i något riskfyllt, i något som ännu inte är effektivt. Det som händer är att vi flyttar pengar från sådant som fungerar till sådant som kanske inte fungerar. På aggregerad nivå ger detta ett mycket dåligt utfall.

Det som också händer är att vi förstör den urvalsprocess som den fria marknaden är. Den fria marknaden är en urvalsprocess där många olika aktörer, många fler än vad vi har kapacitet att ge olika stöd, prövar sig fram, testar nya idéer och nya affärsmetoder, och den person som det går bäst för, den som klarar sig bäst och levererar det största värdet till människor, till välfärden och till välståndet, klarar sig. De andra klarar sig inte, och så får man gå vidare och testa någon annan idé.

Det som denna typ av politik gör är att ta pengar från företag som funkar, och sedan riskerar man att ge dem till något av de företag som borde ha slagits ut i marknadens naturliga urvalsprocess. Vi riskerar då att gå miste om ett ännu bättre företag än det som vi till sist utvärderar.

Fru talman! Jag kan konstatera att vi kommer att behöva återkomma till detta med företagsstöd och utvärderingar av dem, för det är uppenbart att den politik som vi nu har inte håller måttet om vi vill ha tillväxt i Sverige också i morgon.

Anf. 86 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt ta replik. Klockan är ju nio på kvällen, och vi vill nog samtliga som är kvar i salen snart glida härifrån. Men jag kunde inte låta bli, för det är så mycket motsägelsefullt i det som Joar Forssell framför.

Han avslutar med att vi behöver återkomma till frågan om effektutvärderingen av det offentliga stödet till näringslivet och att vi behöver återkomma med frågor om vad som ska finnas när det kommer till olika typer av stödåtgärder på det näringspolitiska området. Varför ska vi göra det, fru talman? Vi har ju ägnat den senaste timmen åt att debattera just den frågan. Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna hade allt som allt tre stycken reservationer i betänkandet.

Varför ska vi återkomma till frågan? Det kommer att finnas skäl att göra det, men Liberalerna hade möjligheten att agera i betänkandet. Det finns ingen reservation från Liberalerna. Det finns heller ingen kommittémotion från Liberalerna som berör detta. Det är dessutom så att Liberalerna i sina olika utgiftsområdesmotioner genom åren har valt att inte skära ned på det offentliga stödet till näringslivet, trots att Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna och även Moderaterna, vill jag minnas, bland annat har kritiserat och refuserat det stora miljardanslag som exempelvis Vinnova får och som ligger inom det utgiftsområde som Joar Forssell själv har ansvar för.

Det blir lite konstigt, fru talman, att man vill återkomma till en fråga som man har ägnat nio minuter åt och där man har överskridit sin talartid för att betona hur viktig den är i stället för att agera när frågan faktiskt hanteras på riksdagens bord.

Frågan till Joar Forssell från min sida blir: Varför har Liberalerna inte agerat? Utifrån det som Joar Forssell framför i sitt anförande ser jag att vi har samma kritik på detta område. Det kan vara så att Joar Forssell åker med lite längre än vad han kanske borde, blir lite till sig i retoriken och säger saker och ting som han inte kan leva upp till. Det finns ingenting i Liberalernas politik som stämmer överens med det som Joar Forssell framför i sitt anförande.

Anf. 87 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Det är lustigt med sverigedemokrater. De tror att historien i riksdagen började när Sverigedemokraterna klev in i denna kammare för första gången. Så är det inte riktigt.

Fru talman! Tvärtom har Liberalerna bedrivit precis den politik som jag har redogjort för här i dag. Jag har inte glidit i väg i min retorik. Jag blir ganska provocerad – det lyckas ledamoten med när han säger detta.

Det som jag har fört fram är Liberalernas politik. Den går att läsa i Liberalernas motioner och i Liberalernas tidigare budgetar. Den går också, om man går tillbaka till rullorna, att läsa i det som Liberalerna har drivit i till exempel förhandlingar med allianspartierna. Det var ett tag sedan, men detta är inte någon ny politik för Liberalerna.

Fru talman! Jag är ganska glad för att Tobias Andersson valde att ta replik på mig nu, för i ledamotens eget anförande tidigare kunde det låta som att Sverigedemokraterna hade kommit på denna politik. Så är det inte. Det är politik som har funnits länge i alla allianspartiers partimanifest och som Sverigedemokraterna mycket skickligt har plockat upp. Det gläder mig, men det är inte något som är unikt för Tobias Andersson eller någon annan.

Jag noterar också att Liberalerna – detta tror jag att också Tobias Andersson noterar – just nu befinner sig i ett budgetsamarbete med tre andra partier. Vi har här i dag kunnat lyssna på de tre andra partierna, som har fått stängas ganska mycket i dessa frågor i talarstolen. Det gäller inte Miljöpartiet, men man kan konstatera att de tycker ungefär som de övriga två.

Vi vill ha en effektiv näringspolitik som bygger på regelförenklingar och skattesänkningar, inte på bäversafaristöd och annat tjafs om jag ska uttrycka mig lite drastiskt. Men det är svårt när man är i minoritet.

Jag kan tala om för Tobias att även när vi hade en alliansregering var Liberalerna inte sällan de som drev på för detta.

Anf. 88 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag kan endast konstatera att jag har tagit del av de kommittémotioner och utgiftsområdesmotioner som Liberalerna har haft på detta område ända sedan jag valdes in som ledamot av Sveriges riksdag samma år som Joar Forssell, alltså 2018. Under de första åren, innan Joar Forssell kom till näringsutskottet, har det som Joar Forssell nu ger uttryck för inte återfunnits och heller inte efter att Joar Forssell kom till näringsutskottet, för den delen.

Vi kan ta Vinnova som exempel. Joar Forssell belyste i sitt tidigare anförande och kritiserade kraftigt den typ av statligt riskkapital där man singlar slant mellan vilka företag som ska få pengar och hoppas att man ska förstå bättre än marknaden och att man genom genuscertifierat skogsbruk och annat ska kunna skapa innovation i Sverige. Där har Liberalerna inte skurit ned på anslaget. Om jag inte missminner mig är det dryga 3 ½ miljard som betalas ut i stöd varje år. Där har Liberalerna inte skurit ned något. Det låter så på Joar Forssell, både i hans anförande och i detta replikskifte, men så har inte skett.

I det förslag som låg på bordet i dag har bland annat vi en reservation om solnedgångsklausuler. Om man har en stödåtgärd som inte har bevisad effekt ska den utgå per automatik. Man kan tycka att Joar Forsells retorik tyder på att han också tycker att det är ett bra förslag. Det är inget som vi

kopierat från allianspartierna. I så fall är det något som allianspartierna själva inte har fört fram i Sveriges riksdag, även om de kanske har tyckt så i något sammanhang, enligt Joar Forssell.

Vi kan ta de två konkreta exemplen. Varför har Liberalerna inte agerat gentemot Vinnova, trots Joar Forsells retorik? Varför stod inte Joar Forsell och Liberalerna bakom vårt förslag om solnedgångsklausuler i dagens debatt?

Anf. 89 JOAR FORSSELL (L) replik:

Fru talman! Det är som att vi läser olika dokument. Jag kan skicka över vår näringspolitiska motion och annat till ledamoten senare. Där återfinns man den retorik som jag har fört fram här i talarstolen i dag. Man kan också titta på Liberalernas partiprogram sedan många år eller andra gamla papper för att bevisa det som jag säger här.

Vår näringspolitik bygger på regelförenklingar, skattesänkningar och annat för att ta bort hinder för företag. Den bygger inte på en massa olika stöd. Tvärtom har liberaler under många år uttalat sig i precis den riktning som jag uttalar mig i här.

Det stämmer såklart att vi, när vi ingår i ett budgetsamarbete med andra partier, inte kan ställa oss bakom precis vad som helst i alla sammanhang. Men om man vill veta vad ett parti tycker vet Tobias Andersson vid det här laget att man inte bara kan titta på hur ett parti röstar i Sveriges riksdag i varje fråga. Man måste också titta på vilka ståndpunkter som partiet för fram, vad partiet driver i olika förhandlingar och så vidare. Det är inte något konstigt med det.

Nu har Sverigedemokraterna inte fått förhandla en budget någon gång. Jag förstår därför att Tobias Andersson inte känner till detta. Det är fullt naturligt. Så var det säkert också för till exempel Miljöpartiet tidigare. Men det är så politik fungerar.

I grund och botten är jag glad för att Sverigedemokraterna och Tobias Andersson har anslutit sig till den borgerliga, eller egentligen liberala, näringspolitiken som har drivits av den liberala rörelsen i Sverige under många års tid, alltså att vi ska ha avregleringar, regelförenklingar, lägre skatter och inte bidrag, för det fungerar inte.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

§ 13 Anpassningar till EU:s marknadskontrollförordning

Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU29
Anpassningar till EU:s marknadskontrollförordning (prop. 2020/21:189)
föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)

Prot. 2020/21:141
15 juni

*Riksrevisionens
rapport om effekt-
utvärderingar av
näringspolitiken*

§ 14 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Skrivelse
2020/21:210 Riksrevisionens rapport om transportbidraget

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående skrivelse skulle förlängas till och med *onsdagen den 22 september*.

Motion

med anledning av prop. 2020/21:204 Aggressionsbrottet i svensk rätt och svensk straffrättslig domsrätt
2020/21:4085 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V)

§ 15 Motioner för omedelbar hänvisning

Följande dokument anmäldes:

Motioner

med anledning av prop. 2020/21:208 Extra ändringsbudget för 2021 – Förlängda ersättningar på sjukförsäkringsområdet, stöd till företag, kultur, idrott och civilsamhälle samt andra åtgärder med anledning av coronaviruset

2020/21:4093 av Jakob Forssmed m.fl. (KD)

2020/21:4094 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V)

2020/21:4095 av Elisabeth Svantesson m.fl. (M)

Kammaren biföll talmannens förslag att ovanstående motioner omedelbart skulle hänvisas till finansutskottet.

§ 16 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 14 juni

2020/21:3193 Teracom på frekvensmarknaden

av *Lars Hjalmered* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:3194 Ersättning till digitala brevlådeleverantörer

av *Maria Stockhaus* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:3195 En statlig myndighets angrepp på journalister

av *Björn Söder* (SD)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:3196 Ersättning till digitala brevlådeoperatörer
av *Camilla Brodin* (KD)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:3197 Säkerhetsshot mot fjärrstyrd flygledning
av *Alexandra Anstrell* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

Prot. 2020/21:141
15 juni

§ 17 Kammaren åtskildes kl. 21.12.

Sammanträdet leddes
av andre vice talmannen från dess början till och med § 8 anf. 19 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.55 och
av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

JOHAN WELANDER

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 10 juni	1
AU11 En god arbetsmiljö för framtiden – regeringens arbetsmiljöstrategi 2021–2025 m.m.	1
AU12 Riksrevisionens rapport om statens insatser mot exploatering av arbetskraft	3
SoU24 Socialtjänst- och barnfrågor	4
SoU12 Internationella adoptioner	5
§ 2 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 14 juni	6
KU21 Behandlingen av riksdagens skrivelser.....	6
KU32 Undantag från sekretess för vissa beslut som rör stöd vid korttidsarbete	6
MJU24 Hållbarhetskriterier – genomförande av det omarbetade förnybartdirektivet	6
SoU25 En förnyad strategi för politiken avseende alkohol, narkotika, dopning, tobak och nikotin samt spel om pengar 2021–2025.....	7
SoU30 Stärkt kompetens i vård och omsorg – reglering av undersköterskeyrket	9
SoU32 Anpassningar till EU:s nya förordningar om medicintekniska produkter – del 2	10
SoU38 Frågor om tvångsvård	10
§ 3 Justering av protokoll	11
§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	11
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	13
§ 6 Ärenden för bordläggning	13
§ 7 Förarbevis för vattenskoter	14
Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU12	14
Anf. 1 JENS HOLM (V)	14
Anf. 2 JOHAN BÜSER (S).....	16
Anf. 3 JENS HOLM (V) replik.....	18
Anf. 4 JOHAN BÜSER (S) replik.....	18
Anf. 5 JENS HOLM (V) replik.....	18
Anf. 6 JOHAN BÜSER (S) replik.....	19
Anf. 7 MARIA STOCKHAUS (M)	19
Anf. 8 JIMMY STÅHL (SD)	21
Anf. 9 MAGNUS JACOBSSON (KD)	22
Anf. 10 EMMA BERGINGER (MP).....	22
Anf. 11 JIMMY STÅHL (SD) replik.....	24
Anf. 12 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	24
Anf. 13 JIMMY STÅHL (SD) replik.....	25
Anf. 14 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	25
Anf. 15 MIKAEL LARSSON (C).....	26
Anf. 16 HELENA GELLERMAN (L)	26
(Beslut skulle fattas den 16 juni.).....	28
§ 8 Järnvägsfrågor	28
Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU15	28
Anf. 17 MARIA STOCKHAUS (M)	28

Anf. 18 PATRIK JÖNSSON (SD)	31
Anf. 19 MIKAEL LARSSON (C)	34
Anf. 20 MAGNUS JACOBSSON (KD)	36
Anf. 21 PATRIK JÖNSSON (SD) replik	38
Anf. 22 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	38
Anf. 23 PATRIK JÖNSSON (SD) replik	39
Anf. 24 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	39
Anf. 25 HELENA GELLERMAN (L)	40
Anf. 26 PATRIK JÖNSSON (SD) replik	42
Anf. 27 HELENA GELLERMAN (L) replik	42
Anf. 28 PATRIK JÖNSSON (SD) replik	43
Anf. 29 HELENA GELLERMAN (L) replik	43
Anf. 30 JENS HOLM (V)	44
Anf. 31 HELENA GELLERMAN (L) replik	47
Anf. 32 JENS HOLM (V) replik	47
Anf. 33 HELENA GELLERMAN (L) replik	48
Anf. 34 JENS HOLM (V) replik	48
(forts.)	48
Ajournering	49
Återupptaget sammanträde	49
§ 8 (forts.) Järnvägsfrågor (forts. TU15)	49
Anf. 35 JASENKO OMANOVIC (S)	49
Anf. 36 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	50
Anf. 37 JASENKO OMANOVIC (S) replik	51
Anf. 38 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	51
Anf. 39 JASENKO OMANOVIC (S) replik	52
Anf. 40 MARIA STOCKHAUS (M) replik	52
Anf. 41 JASENKO OMANOVIC (S) replik	52
Anf. 42 MARIA STOCKHAUS (M) replik	53
Anf. 43 JASENKO OMANOVIC (S) replik	53
Anf. 44 PATRIK JÖNSSON (SD) replik	54
Anf. 45 JASENKO OMANOVIC (S) replik	54
Anf. 46 PATRIK JÖNSSON (SD) replik	55
Anf. 47 JASENKO OMANOVIC (S) replik	55
Anf. 48 EMMA BERGINGER (MP)	56
Anf. 49 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	58
Anf. 50 EMMA BERGINGER (MP) replik	58
Anf. 51 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	59
Anf. 52 EMMA BERGINGER (MP) replik	59
Anf. 53 MARIA STOCKHAUS (M) replik	60
Anf. 54 EMMA BERGINGER (MP) replik	60
Anf. 55 MARIA STOCKHAUS (M) replik	61
Anf. 56 EMMA BERGINGER (MP) replik	61
Anf. 57 TREDJE VICE TALMANNEN	62
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	62
§ 9 En strategi för hållbar och smart mobilitet	62
Trafikutskottets utlåtande 2020/21:TU17	62
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	62
§ 10 Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis	62
Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU18	62
(Beslut skulle fattas den 16 juni.)	62

§ 11 Regelförenklning för företag.....	62
Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU17	62
Anf. 58 LARS HJÄLMERED (M).....	62
Anf. 59 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	64
Anf. 60 PER SCHÖLDBERG (C)	66
Anf. 61 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik	68
Anf. 62 PER SCHÖLDBERG (C) replik	68
Anf. 63 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik	68
Anf. 64 PER SCHÖLDBERG (C) replik	69
Anf. 65 CAMILLA BRODIN (KD).....	69
Anf. 66 JOAR FORSSELL (L)	72
Anf. 67 MATHIAS TEGNÉR (S).....	74
Anf. 68 LARS HJÄLMERED (M) replik	76
Anf. 69 MATHIAS TEGNÉR (S) replik.....	76
Anf. 70 LARS HJÄLMERED (M) replik	77
Anf. 71 MATHIAS TEGNÉR (S) replik.....	77
Anf. 72 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik	78
Anf. 73 MATHIAS TEGNÉR (S) replik.....	78
Anf. 74 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik	79
Anf. 75 MATHIAS TEGNÉR (S) replik.....	80
Anf. 76 JOAR FORSSELL (L) replik.....	80
Anf. 77 MATHIAS TEGNÉR (S) replik.....	81
Anf. 78 JOAR FORSSELL (L) replik.....	81
Anf. 79 MATHIAS TEGNÉR (S) replik.....	82
(Beslut skulle fattas den 16 juni.).....	82
§ 12 Riksrevisionens rapport om effektutvärderingar av näringspolitiken	83
Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU26.....	83
Anf. 80 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSSON (M)	83
Anf. 81 TOBIAS ANDERSSON (SD).....	85
Anf. 82 CAMILLA BRODIN (KD).....	87
Anf. 83 MATTIAS JONSSON (S).....	88
Anf. 84 PER SCHÖLDBERG (C)	90
Anf. 85 JOAR FORSSELL (L)	91
Anf. 86 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik	93
Anf. 87 JOAR FORSSELL (L) replik.....	94
Anf. 88 TOBIAS ANDERSSON (SD) replik	94
Anf. 89 JOAR FORSSELL (L) replik.....	95
(Beslut skulle fattas den 16 juni.).....	95
§ 13 Anpassningar till EU:s marknadskontrollförordning.....	95
Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU29.....	95
(Beslut skulle fattas den 16 juni.).....	95
§ 14 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid.....	96
§ 15 Motioner för omedelbar hänvisning	96
§ 16 Anmälan om frågor för skriftliga svar	96
§ 17 Kammaren åtskildes kl. 21.12.	97