

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 8 maj justerades.

§ 2 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Lena Ek* (C) avsagt sig uppdraget som ledamot i miljö- och jordbruksutskottet samt att *Kristina Yngwe* (C) avsagt sig uppdraget som suppleant i miljö- och jordbruksutskottet.

Kammaren biföll dessa avsägelse.

§ 3 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Centerpartiets riksdagsgrupp anmält *Kristina Yngwe* som ledamot i miljö- och jordbruksutskottet.

Andre vice talmannen förklarade vald till

ledamot i miljö- och jordbruksutskottet
Kristina Yngwe (C)

§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2014/15:611

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:611 Samlad polismyndighet och närvaro i hela landet

av Niklas Karlsson (S)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 9 juni 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa och andra åtaganden.
Stockholm den 25 maj 2015
Justitiedepartementet
Anders Ygeman

Interpellation 2014/15:624

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:624 Nyanländas bostadssituation
av Roger Hedlund (SD)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 9 juni 2015.

Skälet till dröjsmålet är tidigare inbokade resor och arrangemang.

Stockholm den 26 maj 2015

Näringsdepartementet

Mehmet Kaplan (MP)

Enligt uppdrag

Fredrik Ahlén

Expeditionschef

Interpellation 2014/15:626

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:626 Sjukskrivningar hos ungdomsgenerationen
av Johan Forsell (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 12 juni 2015.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade möten.

Stockholm den 26 maj 2015

Socialdepartementet

Gabriel Wikström (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 5 Yrkestrafik och taxi

Trafikutskottets betänkande 2014/15:TU12

Yrkestrafik och taxi (prop. 2014/15:83)

föredrogs.

Anf. 1 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Vi ska nu diskutera ett betänkande som handlar om yrkestrafik och taxi. Det är ett betänkande som i stort sett alla partier i utskottet skulle kunna vara överens om, men det vill inte Alliansen. I stället har de valt att hitta skiljelinjer där sådana egentligen inte finns.

Jag tror inte att detta agerande gynnar svensk konkurrenskraft och svensk tillväxt.

Jag trodde att allianspartierna var seriösare än så. Jag trodde att de insåg att man får ge och ta för att bli överens och att man inte vinner något på att driva frågor in absurdum. Men vi får väl skriva det på mitt naivitetskonto, och jag beklagar att jag inte insåg detta tidigare.

Jag beklagar också allianspartiernas kompromisslösa inställning. Jag tror att demokratin tjänar på diskussion och kompromisser. Jag tror att demokratin tjänar på att man lyssnar på varandra och inte går in i alla diskussioner med förutfattade meningar och inställningen att man ska få igenom sin ståndpunkt till punkt och pricka. Jag tror att demokratin tjänar på gemensamma lösningar där man ser till vad som är möjligt och inte bara önskvärt. Men det var inte Alliansens melodi i detta fall.

Jag kräver faktiskt en annan inställning av mina kollegor på andra sidan – en inställning där vi ser vad som förenar och där vi kompromissar om vi behöver det. Då blir skillnaderna också tydligare, och vi kan bråka om sådant som är värt att bråka om.

Herr talman! Så till frågan om längre och tyngre fordon. Jag har roat mig med, eller kanske tvingat mig till, att läsa vad allianspartierna säger i sin budgetmotion om det ämne vi i dag diskuterar. Jag kan konstatera att det i den budgetmotion som ska styra Sverige bara finns en enkel att-sats som säger att längre och tyngre fordon behövs. Det sägs inget om kostnaderna eller ekonomin för detta. Det är anmärkningsvärt eftersom det är med ledning av detta bristfälliga dokument som landet ska styras.

Det enda som sägs hittar jag i Moderaternas kommittémotion. Där säger man att 300 miljoner ska satsas för att möjliggöra längre och tyngre fordon.

Den försiktiga beräkning som Trafikverket med sin expertkunskap har gjort visar att det behövs drygt 2 000 miljoner kronor, alltså över 2 miljarder, för att åtgärda problemet med broar, bärighet, vägtrummor med mera. Det blir en differens på 1 700 miljoner kronor.

Hur har Alliansen tänkt lösa det? Var ska man ta pengarna? I sin eufori över att kunna få igenom ett tillkännagivande struntar Alliansen i det faktum att man saknar pengar.

Öppna alla vägar och helst nu – utan utredningar om vad som kan öppnas och vad det kostar och utan några som helst restriktioner – är det besked som Alliansen ger svensk åkerinäring, tyvärr ivrigt påhejade av Sverigedemokraterna.

Återigen: Det är inte en seriös inställning. Ni ägnar er åt plakatpolitik och pajkastning.

Vi var beredda att gå med på ett tillkännagivande i denna fråga även om vi ansåg att det egentligen inte behövdes. Men vi ville ha ett enigt utskott.

Regeringen säger i sitt beslut från den 13 maj att utredningen om tyngre fordon – men tyvärr inte om längre fordon, och där har tillkännagivandet en poäng – ska identifiera behov och konsekvenser av tyngre transporter på det allmänna vägnätet. Möjligheterna att tillgodose behovet på annat sätt än genom transporter på väg ska beaktas. Det är rimligt.

Utredningen ska också analysera förutsättningarna för att upplåta det identifierade vägnätet för fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton. Förutsättningar som ska analyseras är tekniska faktorer såsom bärighet på broar och vägar, bedömningar av vilka ytterligare kostnader för vägnätet gällande bärighet och underhåll som sådana transporter skulle fordra, en bedömning av omfördelningseffekter mellan väg- och järnvägstransporter vid upplåtande av ett utpekad vägnät för tyngre transporter samt effekten på utsläppen av växthusgaser.

Utredningen ska vidare presentera ett förslag till plan för hur det identifierade vägnätet successivt kan öppnas för tyngre fordon. Förändringarna ska kunna genomföras utan betydande ökning av vägslitaget och med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå. Förslaget till plan ska inkludera en redovisning av kostnader, samhällsekonomiska konsekvenser, miljökonsekvenser, möjligheter att nå de transportpolitiska målen och en tidsplan för föreslagna åtgärder.

För ökade kostnader ska utredningen föreslå en finansiering inom nuvarande ramar avsatta för bärighet på väg i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025. Förslaget ska inkludera en redovisning av kostnader, samhällsekonomiska konsekvenser och påverkan på de transportpolitiska målen.

Slutligen ska utredningen särskilt utreda om höjda bruttovikter leder till en önskad överflyttning av gods från järnvägen till vägarna.

Enligt regeringens beslut ska uppdraget redovisas till Regeringskansliet senast den 30 november 2015.

Tydligare än så här kan det inte sägas. 74 ton på vägarna kommer att bli verklighet framöver.

Det Alliansen ägnar sig åt är effektsökeri och plakatpolitik.

Det viktiga nu är att utredningen slutförs och att även längre fordon ingår i utredningsuppdraget. Som jag sa tidigare har tillkännagivandet här en poäng. Det är viktigt att längre fordon också kommer med.

Det kommer att komma ett underlag för beslut, antingen i regeringen eller i riksdagen. På den punkten är jag helt lugn.

Herr talman! I debatten hänvisas ofta till Finlands beslut att tillåta en vikt på 76 ton. Jag håller med om att det är ett viktigt argument för att även i Sverige tillåta tyngre fordon. Det handlar helt enkelt om konkurrenskraft.

Men vi måste nog också se vad som sker i vårt grannland i verkligheten. Finland har många sjöar och vattendrag och därför många broar och vägtrummor. Man har givetvis också problem med bärigheten på vägarna när man har så mycket vatten runt omkring.

Det innebär också många restriktioner för var man får köra med tyngre fordon. Jag har sett en karta över det, och det var många broar man inte fick köra över. Det har i sin tur lett till att de flesta åkeriföretagen i Finland har valt att investera i ekipage för 68 ton.

Ekipagen har en lägre investeringskostnad och kommer lättare fram i vägnätet. Det blir färre restriktioner på broarna.

Jag vet inte hur det kommer att slå i Sverige om tyngre fordon tillåts. Men marknad är alltid marknad, och det är inte säkert att det mest ekonomiska är att utnyttja den tillåtna vikten fullt ut.

Jag tror att vi kommer att se olika lösningar inom olika branscher. Därför är det viktigt att se vilka vägar som har bärighet för tyngre fordon men också vilka restriktioner som kommer att finnas.

Herr talman! När det gäller det andra området där vi har en reservation, nämligen kontroller i åkeribranschen, är Transportstyrelsen den myndighet som har i uppdrag att kontrollera bland annat att kör- och vilotider följs.

Transportstyrelsen har dragit på sig kritik för att man varit alltför bokstavstrogen i tillämpningen av sitt regelverk. Vi socialdemokrater håller med om kritiken. När Transportstyrelsen besökte trafikutskottet var myndigheten själv medveten om kritiken, och i varje fall jag fick en

mycket positiv bild av den självinsikt som finns och det förändringsarbete som pågår.

Även här måste man ha lite tålamod. En myndighet som inte funnits så länge och som dessutom haft betydande svårigheter vid igångsättandet måste ges lite tid och är inte betjänt av klåfingrighet.

Det är myndighetens eget arbete som är den bästa grunden för att få det att fungera på ett bra sätt i framtiden. Det innebär inte att vi socialdemokrater ser på detta på något annat sätt än majoriteten i utskottet.

Vi vill att reglerna ska tillämpas på ett sådant sätt att både branschen och myndigheten kan känna trygghet i att kör- och vilotider följs men tillämpas med förnuft. Inte minst ur de anställdas perspektiv är detta viktigt. Skrupelfria arbetsgivare ska inte kunna utnyttja personalen. Då sätts konkurrensen på lika villkor ur spel, och det kan vi aldrig tillåta.

Herr talman! När det gäller klampning låg det i höstas på riksdagens bord en proposition från den gamla alliansregeringen i ärendet. Det var en ofullständig och i vissa stycken direkt dålig proposition. Den verkade ha skrivits ihop under galgen när man insåg att man inte skulle kunna vinna valet men desperat ville visa handlingskraft.

Trots de uppenbara bristerna och att propositionen inte uppfyllde de krav vi ställt i förhand valde vi att låta den gå fram. Vi ansåg att det var bättre att gå en bit på vägen än att inte gå alls. Då blir det minst sagt patetiskt när Alliansen med Moderaterna i spetsen nu gör en stor sak av att man kräver klampning på riktigt.

Det tillkännagivande vi gjorde i höstas ska redan nu vara genomfört. Om det är Alliansens politik, varför syntes det då inte i propositionen? Varför blev det inte klampning längre än 24 timmar?

Om det är Alliansens politik, varför gavs då inte polisman eller tulltjänsteman befogenhet att klampa i propositionen? Sanningen är att detta inte är den gamla regeringens politik. Man vill inte veta av detta.

Moderaternas ändrade inställning är naturligtvis något vi hälsar med tillfredsställelse, men man kan inte anklaga den nuvarande regeringen för saktfärdighet när man själv så sent som i valrörelsen inte ville ha dessa förändringar.

Man måste ge den nya regeringen en rimlig chans. Det är återigen klåfingrighet och plakatpolitik. Jag undrar om inte det börjar bli Alliansens bästa gren.

Herr talman! Jag ska gå över till något som vi socialdemokrater verkligen tror är nästa steg för att få en åkeribransch där konkurrens på lika villkor råder och chaufförer inte utnyttjas. Det handlar om beställaransvar och det som kallas strikt beställaransvar.

Det ska inte vara möjligt att upphandla transporter till underpris av helt oseriösa företag. Vi ska inte ha chaufförer som tvingas laga soppa på ett spritkök i skuggan av sin lastbil för att över huvud taget få ett mål mat.

Den som beställer en transport ska ha ansvaret för att den i alla led är en fair transport, för att låna Sveriges Åkeriföretags kampanjslogan. Det kommer att ta lite tid att få fram detta, men vi har nu en regering som vill se denna förändring och inte som tidigare en regering som avför frågan. Det gjordes när propositionen om klampning kom. Vi kan nu se fram emot att få en bättre tingens ordning även på detta område.

Herr talman! Jag vill säga ett par ord om taxi också. När det gäller de två ärenden om taxi som finns uppe har vi tidigare gjort tillkännagivanden

från utskottet. Jag känner mig trygg i att dessa tillkännagivanden kommer att tas till vara av regeringen och att man kommer att komma med åtgärder på området. Vi anser därför att det inte behövs några ytterligare åtgärder på taxiområdet.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet, utom i de två avsnitt där vi har reservationer. Dessa handlar om kontroller i åkeribranschen samt längre och tyngre fordon.

I detta anförande instämde Suzanne Svensson (S).

Anf. 2 JIMMY STÅHL (SD):

Herr talman! Trafikutskottet är ett utskott som berör de allra flesta människor på ett eller annat sätt.

I dag ska vi prata om yrkestrafik och taxi. Det är frågor som garanterat rör alla invånare i vårt avlånga land. Alla måste vi handla såväl mat och kläder som teknik och transporter.

Åkeribranschen har länge varit utsatt för en osund konkurrens. Vi sverigedemokrater ser att det behövs snabba åtgärder för att få till en sund konkurrens och en möjlighet att som svensk åkare ha ett åkeri som går runt ekonomiskt.

En av åtgärderna är att man tydligt visar att det inte ska löna sig att bryta mot lagen, till exempel genom olagliga cabotagekörningar.

I dag har polistjänsteman eller tulltjänsteman enbart möjlighet att klampa fordon i ett dygn, vilket kan innebära att fordonsägaren kan smita från böter. När man utökar klampningstiden till dess att sanktionsavgiften är betald ger det en tydlig signal om att man inte accepterar fusk med cabotage.

Herr talman! Jag är glad över att det finns en majoritet i utskottet som skyndsamt vill utarbeta en regeländring som tillåter lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton och att man ska tillåta även längre fordonsekipage.

Genom att tillåta längre och tyngre ekipage blir miljöutsläppen per ton fraktat gods lägre. Sverigedemokraterna ser mycket positivt på att man tillåter dessa fordon på alla vägar och broar som klarar denna tyngd.

I Göteborg har man kört framgångsrikt med långa fordon mellan en terminal i Arendal och Göteborgs hamn. Ett annat exempel är företaget Julia, som i sin transportkedja har fått dispens för att köra med 31 meter långa lastbilar.

Många av Julas produkter kommer med båt från Asien till Göteborgs hamn. Där lastas det om till tåg för vidare transport till Falköping, där godset sätts på lastbil till Skara. Lastbilarna går i skytteltrafik och drivs med biodiesel, vilket innebär att utsläppen sjunker avsevärt.

Julia ser stora fördelar med att använda både järnväg och lastbilar för att minska miljöpåverkan. De ser även en lönsamhet i kombinationstransporterna.

Herr talman! Som hamnarbetare vill jag belysa ett problem som kan ge ödesdigra konsekvenser såväl för dem som jobbar ombord på fartyg som för dem som färdas på våra vägar.

En dåligt förankrad last på en trailer kan innebära en lastförskjutning som kan få lastbilen att välta vid en kurva eller rondell, eller ännu värre – gods kan fara av trailern och orsaka en dödsolycka.

På sjön förankras trailrar i fartyget med starka band eller kättingar för att stå stadigt när de går över Nordsjön, speciellt under senhöst och vintertid då det är mer sannolikt att det är hårda stormar. När fartyget rullar på havet och lasten är dåligt förankrad i trailern kan lasten slita sig och fara runt på fartyget och slå sönder det surrningsmateriel som håller trailrarna fast förankrade i fartyget. Med de krafter som sätts i rörelse vid storm och när gods far runt är det högst sannolikt att resterande trailrar slås lösa ombord på fartygen och att hela däckslasten sätts i rörelse, vilket lätt kan innebära att fartyget välter och går under.

Det är viktigt att man avsätter mer resurser till polis eller annan myndighet för att göra fler kontroller på vägarna och i hamnarna.

Vid en lastsäkringskurs i hamnen som jag gick fick vi reda på hur dåligt det står till med just lastsäkringen på många trailrar. En spekulation var att chaufförer själva fick surra godset på trailrarna och att de, när de väl kommer fram till hamnen, tar med sig sitt surrningsmaterial, som är ganska kostsamt. Det är ett problem som vi måste åtgärda för att undvika olyckor.

Herr talman! Vi anser att taxinäringen är en viktig samhällsinstitution och att ingen ska behöva utsättas för brott vid användning av denna transporttjänst. För att komma till rätta med de problem som finns kring taxiresande anser vi att samtliga taxibolag i Sverige bör bli skyldiga att dels rapportera individuella förare i fråga om nyanställning till Transportstyrelsen, dels årligen rapportera samtliga förare som har varit verksamma föregående år till samma myndighet. Vi anser att Transportstyrelsen vid inkommen rapport ska granska varje förares lämplighet och sedan meddela taxibolagen om olämpliga förare samt om myndighetens beslut att neka eller dra in en granskad taxiförarens legitimation.

Herr talman! Jag vill avsluta med att yrka bifall till reservationerna 2 och 4.

Anf. 3 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Vänsterpartiets partiledare Jonas Sjöstedt åkte precis med en lastbil från Helsingborg hit till Stockholm och fick uppleva hur situationen är inom lastbilsbranschen. Det framkom, som vi har hört tidigare, att utländska förare tjänar mellan 500 och 600 euro i månaden, sover och äter i sina hytter veckor i streck och inte har råd att fika eller äta på vägkrogarna. Fattiga människor utnyttjas hänsynslöst.

Villkoren inom åkerinäringen har blivit mycket tuffa sedan EU:s fria rörlighet för varor och tjänster har blivit styrande. EU:s avreglering av arbetsmarknaden har fått förödande konsekvenser. Det ser vi nu i form av lönedumpning och helt oacceptabla arbetsvillkor som vi aldrig hade väntat oss i Sverige för 20 år sedan. Det är skrämmande. Vi måste nu reglera branscherna igen, så att det blir acceptabla villkor.

Lastbilsbranschen är en sådan bransch där vi måste arbeta med många styrmedel för att komma till rätta med problemen. Vänsterpartiet vill till exempel att klampning, som ger möjlighet att hålla kvar fordon som har brutit mot regler, ska kunna ske längre än 24 timmar vid behov. Det är positivt att trafikutskottet nu föreslår detta. Det behövs många åtgärder.

Det pågår fortfarande aktioner från lastbilschaufförerna för att uppmärksamma de helt oacceptabla och tuffa villkoren. Just nu uppmärksammar de särskilt polisens omorganisering och att poliser med

specialkompetens inom trafiksäkerhetsområdet plockas bort. Det äventyrar arbetet med att kontrollera trafiksäkerheten i samband med till exempel cabotagetransporter. Det är något som vi i trafikutskottet bör titta närmare på och sätta ljuset på.

Beställaransvaret behöver också förtydligas. Få åkare fälls i dag på grund av brister då de inte följer regelverket. Beställaransvaret behöver också kompletteras med ett tydligare uppföljningsansvar.

När det gäller frågan om att tillåta avvikelser från de reglerade kör- och vilotiderna vill Vänsterpartiet vara lite försiktigare än vad som föreslås i betänkandet och är därför med på den rödgröna reservationen. Det är viktigt att anställda inte utnyttjas utan får de pauser som de är berättigade till.

Det har varit en stark trend mot att arbetstagarnas rättigheter har fått backa på arbetsmarknaden, så det gäller att vi håller kvar vid de regler som finns och är försiktiga med att luckra upp dem. Men självklart ska de inte vara överambitiösa så att de missgynnar även arbetstagaren, utan Trafikverket ska i lugn och ro kunna titta på detta.

Vänsterpartiet har inte ännu tagit ställning till om vi vill tillåta lastbilar upp till 74 ton. Det finns ju både för- och nackdelar. Det är klart att det är energieffektivare och bättre för miljön om man tittar just på lastbilarna och deras körningar. Men det finns också problem. Till exempel i Finland har det framkommit att de mindre åkerierna konkurreras ut eftersom de inte har råd med de stora lastbilarna, och vi vill ju gynna även små åkerier. Det är ett problem som man bör titta närmare på.

Det är samtidigt viktigt att det inte blir en överföring från tåg till lastbil. I dag transporteras 86 procent av godset med lastbil och bara 11 procent med tåg. Det behöver rättas till. Nu när Trafikutskottet föreslår att man ska införa 74 ton är det viktigt att vi samtidigt ser över styrmedlen för tåg. Man kan till exempel se till att vi får längre tåg, sätta ett moratorium för höjning av banavgifter och såklart se till att järnvägsunderhållet förbättras. Vi behöver genomlysa hur vi förbättrar för järnvägen samtidigt som 74 ton eventuellt införs. Annars kommer det att bli katastrof. Vi kan inte ha mer än 86 procent av godset på lastbil och mindre än 11 procent som fraktas med tåg. Det är en orimlighet i klimatorostider.

Vad gäller taxifrågorna uttalas det i betänkandet att taxibranschen är färdigutredd. Det nöjer sig inte Vänsterpartiet med, i det krisläge som vi ser för många taxiförare. Vänsterpartiet vill se en snabbtredning av arbetsvillkoren, för att komma till rätta med de stora problem som drabbar många taxiförare i dag. Det kommer rapporter om arbetspass på 12–13 timmar sju dagar i veckan. Flera dödsfall på grund av stroke har rapporterats.

Det är inte rimligt att arbetsmiljön pressas så hårt även här. Detta är ännu ett led i avregleringen av arbetsmarknaden som har fått så stora konsekvenser.

Problemen uppstår av flera orsaker. Vi har sett en mycket låg fackför- eningsanslutning och brist på kollektivavtal inom taxinäringen. I dag är det i stället en hög grad av provisionsbaserad lön. En viktig del i lösningen totalt sett är att minska antalet bilar, då taxinäringen är hårt utsatt av konkurrens på grund av alltför många taxibilar i samma områden i städerna. Det finns därför ett behov av att reglera antal taxibilar i varje område. Överretableringen är ett gigantiskt problem. Till och med de som har kol-

lektivavtal följer inte sina kollektivavtal på grund av att konkurrenssituationen är så svår på grund av överetableringen av taxibilar.

Samtidigt ser vi att det på landsbygden är svårt att få tag på taxi, svårt att få tillgång till skolskjuts med taxibilar och svårt att få färdtjänst. Så kan vi inte ha det. Vi kan inte ha en obalanserad marknad på det här sättet genom en så märklig avreglering som har lett till så otroligt märkliga konsekvenser. Det är dags att vi tar tag i de avarter som har uppkommit på grund av avregleringar på område efter område. Det handlar om såväl kvalitet som säkerhet och om livskvalitet för dem som arbetar.

Det här är så angeläget att vi i Vänsterpartiet ville att utskottet skulle ta ett initiativ i frågan. Men det ville tyvärr inte resten av utskottet. Eftersom det är ett så allvarligt läge i branschen hoppas jag att ni i de andra partierna tänker efter och återkommer i frågan, för något måste vi göra.

Anf. 4 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! I dag ska vi behandla trafikutskottets betänkande 12 om yrkestrafik och taxi.

Några talare har tidigare talat om att de är missnöjda med en del av förslagen. Men de kanske hade varit lite mindre missnöjda om de hade tillstyrkt de förslag som Alliansen har lagt fram, eftersom det är dessa förslag som har vunnit den största majoriteten i utskottet och som har gått vidare som förslag från utskottet när det gäller dessa frågor.

Dessa frågor har engagerat utskottet mycket länge. Vi har tagit fram en rad olika förslag för att förbättra lagar och efterlevnaden av regelverket. Det är viktigt att vi får bort den olagliga konkurrensen från våra vägar. I dessa frågor har utskottet ofta varit helt överens.

Vi har infört klampning, vi har infört sanktionsavgifter, vi har krävt att man ska redovisa frakthandlingar, vi har infört första steget i beställansvar och vi vill ha fram ett ännu tuffare beställansvar. Nu senast har vi beslutat om alkobommar i våra hamnar och vid våra gränsstationer i Sverige.

Alliansen har också tillsammans med företag och skogsindustrierna i Sverige jobbat länge med att få fram längre och tyngre lastbilar, vilket kan stärka vår konkurrenskraft och dessutom minska miljöpåverkan av våra lastbilstransporter. Vi vill också att man jobbar vidare med att få fram fler elvägar, vilket skulle förbättra lönsamheten, konkurrenssituationen och miljön.

Herr talman! I detta betänkande behandlas lastbilar och taxi. Huvudfrågorna är längre och tyngre lastbilar, och framför allt upp till 74 ton i första läget, hur länge vi ska kunna klampa fordon, tolkningarna av kör- och vilotiderna samt vilket uppdrag och vilket arbete som Transportstyrelsen ska ha och hur vi ska kunna kontrollera deras verksamhet och även deras kontroller och nivån på avgifter.

Alliansregeringen har utrett 64 och 74 tons lastbilar. Den utredningen var klar i augusti. Sedan väntade vi på ett beslut när den nya regeringen tillträdde. Det enda beslut som kom gällde 64 tons lastbilar, och det kom i april. Dessa saker var redan utredda och låg på bordet. Det var bara för den nya regeringen att fatta klubban och dunka den i bordet så hade vi haft 64 tons lastbilar när den nya regeringen tillträdde. Men man väntade och väntade.

Vi har långa avstånd i detta land, och vi har en stenhård konkurrenssituation. Exempelvis en timmerbil går ofta med lass från skogen. Sedan går den vanligtvis i tomme från sågverket eller massaindustrin tillbaka till skogen igen. Det är viktigt att dessa lass kan bli så stora som möjligt i detta läge. Annars går lastbilarna dåligt lastade, och fler tomvänder tillbaka till skogen. Om en lastbil kan ta med sig mer tjänar vi i båda riktningarna på det – både miljö och ekonomi.

Alliansen står också enade om 64 och 74 tons lastbilar och har också med sig en majoritet i utskottet för detta.

Tyvärre försöker regeringspartierna bromsa detta med fler utredningar och tillåta detta bara på ett begränsat vägnät.

Det är klart att vi ska kunna köra 74 ton på våra vägar där det är möjligt och sedan vidta åtgärder för att ännu fler vägar ska klara 74 ton.

Herr talman! I januari 2014 skrev Magdalena Andersson och Anders Ygeman i Dagens Industri att den svenska regeringen satt och rullade tummarna. De skrev: Andra regeringar har emellertid visat handlingskraft. Senast den 1 oktober 2013 blev det tillåtet i Finland med tyngre lastbilar av den typ som utvärderas i Sverige. Sverige har en god möjlighet att genom en enkel regelförändring stärka den svenska industrins konkurrenskraft. Vi kommer att stödja detta förslag och tillåta både längre och tyngre lastbilar om regeringen lägger fram detta.

Vad har hänt? Nu sitter man på regeringsmakten. Man har väntat i fem månader med att ta klubben och dunka den i bordet och därmed tillåta 64 tons lastbilar, och man har tillsatt en ny utredning. Detta ansåg man var så oerhört enkelt för den förra regeringen att omedelbart fatta beslut om.

Vi har utrett denna fråga färdigt. Ni hade möjlighet att klubba igenom detta. Men ni har inte orkat det så här långt.

Herr talman! Det andra tillkännagivandet handlar om att vi vill ha en längre klampningstid än 24 timmar där det så behövs. Före valet var de nuvarande regeringspartierna för det. Framför allt Socialdemokraterna var för en längre klampningstid. Före valet var det väldigt lätt att ordna med längre klampningstider än 24 timmar. Men nu när de har regeringsmakten i Sverige har det kommit en andra proposition. Men fortfarande är det 24 timmar som gäller. Då har vi ändå talat om att det finns en tydlig majoritet i utskottet för att genomföra en längre klampning än 24 timmar.

Nu har man haft sju månader på sig. Det var väldigt enkelt att genomföra, men tydligen inte så enkelt att regeringen har orkat med att genomföra den.

Vi vill att man ska kunna klampa på riktigt. Vi vill att man ska kunna klampa tills de åtgärder som behöver vidtas har vidtagits. Det kan handla om reparation av lastbil, betalning av sanktionsavgifter eller något annat. Det ska vara gjort innan man klampar av lastbilen. Det står vi bakom. Vi tycker att det är bra om detta görs så snabbt som möjligt.

Det är alltså dags att ni nu börjar jobba för att fixa det som vi faktiskt är överens om. Det var väldigt enkelt före valet, men det verkar vara betydligt svårare efter valet att genomföra detta.

Det tredje tillkännagivandet till regeringen handlar om att vi vill utreda möjligheten att införa samma tolkning som Danmark har när det gäller kör- och vilotiderna. De har tolkat kör- och vilotiderna på det sättet att de ger en eftergift på ända upp till 5 procent vid vissa avvikelser innan de ger böter eller sanktionsavgifter.

Jag har motionerat om detta, och det är glädjande att en majoritet i utskottet har ställt sig bakom detta. Vi behöver utreda och om möjligt också införa denna tolkning av kör- och vilotiderna här i Sverige.

Det kan rent praktiskt innebära att en chaufför i en buss eller i en lastbil vid något tillfälle kan få köra några minuter till utan att behöva betala dessa dryga böter och sanktionsavgifter.

I dag kan en chaufför av olika orsaker tvingas övernatta i sin bil, kanske bara någon mil från hemmet och familjen. Detta blir helt orimliga tolkningar.

Om denna tolkning är laglig i Danmark måste den väl också kunna vara laglig i Sverige?

Jag har varit ute på många möten med representanter från Socialdemokraterna och diskuterat denna fråga. Även i dessa lägen har Socialdemokraterna sagt att det är rimligt att man tittar över den möjlighet som finns i Danmark med en eftergift på 5 procent vid vissa avvikelser.

Men nu när de sitter i regeringsställning och har möjlighet att genomföra detta går det helt plötsligt inte längre. Då skriver de till och med en reservation och talar om att de är nöjda med resultatet som det är och väntar in vad som kommer att hända i framtiden.

Vi vill införa denna möjlighet. Vi vill också införa möjlighet till varningar innan man drabbas av sanktioner och böter.

Det händer oförutsägbara saker när våra chaufförer är ute på vägarna. Detta gör att vi måste ha någon form av möjlighet till tolkning av tiderna. Det kan vara trafikolyckor, poliskontroller – i och för sig alldeles för få – avstängning av vägar, punktering, snöoväder, blixthalka, stora regnmängder och vanlig köbildning som gör att en chaufför inte kommer fram i tid.

Socialdemokraterna var för en översyn före valet. Men nu i regeringsställning har de en annan uppfattning. I dag har de en reservation mot våra förslag om en bättre tolkning av kör- och vilotiderna. De reserverar sig mot våra förslag och litar på att Transportstyrelsen löser detta utan tydliga politiska signaler.

Vi i Alliansen tror att det är bra om vi pekar med hela handen här och verkligen ser till att det blir verkstad av det hela.

Det som de sa före valet har de tydligen inte tänkt att göra när de nu har blivit valda.

Detta har efterfrågats länge av branschen som vill ha samma konkurrensmöjligheter som de danska företagarna har.

Varför säger Socialdemokraterna nej nu? Varför har Socialdemokraterna bytt åsikt?

Herr talman! Före valet var Socialdemokraterna för längre och tyngre lastbilar. Men efter valet säger de nej. De vill förhålla, utreda och bromsa, trots att det finns en tydlig och bred majoritet för detta i riksdagen.

Före valet sa Socialdemokraterna ja till att man skulle kunna klampa mer än 24 timmar. Men efter valet säger de nej. Nu är det inte lika intressant längre. De bromsar och förhåller, trots att det finns en stor majoritet för detta i riksdagen.

Före valet sa Socialdemokraterna ja till att man skulle utreda och införa samma tolkning som Danmark har med upp till 5 procents avvikelse. Efter valet säger de nej och vill vänta, förhålla och bromsa, trots att det finns en bred majoritet även för detta förslag.

Herr talman! Den fjärde frågan i detta betänkande som jag tänkte ta upp gäller ett initiativ som Alliansen tog i utskottet om att vi vill göra en total översyn av Transportstyrelsens kontrollverksamhet av åkerierna och yrkestrafiken. Kontrollerna har fått kritik från åkerier och bussföretag i Sverige. Många är missnöjda med den bedömning och de kontroller som sker. Det är orimligt att höga sanktionsavgifter för mindre fel slår mot större och mindre åkerier.

Man använder dessutom ett verktyg för kontroll som åkeribranschen inte själva har för att kontrollera sin egen verksamhet, vilket kan göra att det blir olika resultat från den faktiska färdskrivaren i lastbilen och vid en kontroll av Transportstyrelsen. Så här kan vi inte ha det. Transportstyrelsen har genom sin utredning själv pekat på ett antal problem när det gäller att Sverige har övertolkat vissa regler, med mera.

Det är bra att myndigheten har sett problemen, och vi välkomnar deras utvärdering. Det finns dock fler bekymmer kvar än så. Är sanktionsavgifterna på rätt nivå? Är det rätt fel man dömer ut böter för? Inför varningar som ett första steg, och minska antalet fall som går vidare och belastar rättssystemet! Behöver kunskapen på Transportstyrelsen förstärkas inom de här bitarna? Hur kan man klara kontakterna med utländska myndigheter bättre?

Vi vill göra en total översyn av detta, och det är fullt rimligt att göra det efter att Transportstyrelsen nu har haft sin verksamhet igång i några år. Då är det självklart att man gör en utvärdering av vad som har fungerat bra, vad som har fungerat mindre bra och hur vissa delar i så fall ska rättas till.

Herr talman! Vi i Moderaterna och i Alliansen vill även att man prioriterar fler kontroller på våra vägar. Vi behöver fler utbildade trafikpoliser och inte som i dag att man faktiskt slår sönder trafikpolisen i Sverige och delar ut den till andra verksamheter i polisen. Det är helt fel väg att gå. Vi vill ha en tydligare prioritering av arbetet för att få bort den olagliga yrkestrafiken från våra vägar.

Alliansen ville att regeringen skulle göra en översyn av Transportstyrelsen och en tydligare prioritering av fler poliskontroller, och vi ville ge ett tillkännagivande om detta. Det borde vara självklart för alla partier att vi tar till oss dessa problem och verkligen försöker lösa dem. Men regeringspartierna Socialdemokraterna och Miljöpartiet, samt Vänstern och i detta fall även Sverigedemokraterna, tycker tydligen att det fungerar bra i dag. De ställde sig inte bakom Alliansens förslag till utvärdering.

Vi kan nu konstatera att när det väl gäller – när vi ska lämna tydliga budskap om vad vi vill med den här frågan i riksdagen – är det bara Moderaterna och Alliansen som vågar stå upp för de här besluten. Övriga partier sitter lugnt ned och tycker tydligen att det här ändå fungerar rätt hyggligt. Det ger verkligen en tydlig signal till dem som slåss för att vi ska få bort den olagliga trafiken från våra vägar.

Om man nu tycker att de här frågorna är viktiga och vill ha ett bra alternativ att rösta på är det faktiskt ett alliansparti som gäller i nästa val. (Applåder)

I detta anförande instämde Edward Riedl (M).

Anf. 5 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag kan konstatera att det är väldigt bra att Moderaterna får vara i opposition. Helt plötsligt har man nämligen glömt åtta år, och helt plötsligt ska en regering med annan färg än den moderata ha genomfört allting man önskade få genomfört under den förra mandatperioden men inte fick.

Vad fick man under den förra perioden? Man fick en ofullständig proposition om klampning. Det var den förra regeringens proposition som genomfördes. Man fick ett ofullständigt beställaransvar som inte ens är värt namnet. När det gäller alkobommar var det som att släpa katten baklänges när man pratade med den förra infrastrukturministern om dem – det skulle marknaden lösa. Man fick också en ofullständig utredning när det gäller detta med 74 ton. Allting är ofullständigt – därför att man inte ville. Man ville inte genomföra saker och ting, och därför fixade man lite grann slarvigt på slutet. Det var vad som hände.

Sten Bergheden sa några saker här; bland annat talade han om 74 ton i ett första läge. Vad menar han med det? Vad ska komma sedan? Vet Sten Bergheden verkligen vilka vägar man kan köra med 74 ton på i dag? Det lät ju som om Bergheden hade mallen framme för vilka vägar man kan köra på och inte och vilka broar som håller och inte. Den utredningen har aldrig gjorts, utan den måste göras nu. Det är det som nu ska göras, och det kommer att ske skyndsamt. Fram till november är nämligen snabba ryck när det gäller statliga utredningar. Det tror jag nog att alla kan skriva under på.

Det är alltså bra att ni får vara i opposition så att du kan kräva någonting, Sten Bergheden. Den förra regeringen kunde du nämligen inte kräva någonting av.

Anf. 6 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Först kan man väl konstatera att vi när vi hamnade i opposition trodde att det skulle komma en regering som hade energi och kraft att ta tag i de frågor man hade slagits för och pratat om i åtta år. Sedan upptäckte vi att man inte orkar lyfta klubban även om det ligger färdiga förslag i en proposition på bordet. Även om det finns ett förslag om möjligheten att köra med 64 eller 74 ton orkar man inte slå klubban i bordet utan sätter i stället igång nya utredningar och tittar vidare på detta.

Ta tag i de frågor som faktiskt var färdiga och som vi var överens om före valet! Det kan inte vara någon större svårighet att faktiskt också ta ett beslut i detta läge. Det syns ju tydligt i den rapport och den analys man har gjort tidigare att beslutet om 64 ton gick att ta direkt. Ändå tog den här regeringen, efter alla sina fikapausar och allt runt omkring, fem sex månader på sig innan den lyfte klubban och dunkade för 64 ton – och *då* tillsatte man en utredning om 74 ton. Varför gjorde man inte det med en gång? Varför tittade man inte över det på en gång, om man nu tyckte att frågan var viktig? Varför väntade man i fem månader innan man tillsatte en ny utredning som ska ta ytterligare sex sju månader?

Vår utredning om 64 till 74 ton gjorde vi från april till augusti månad – hela utredningen, som visar vad som är möjligt när det gäller den biten. Vi lade fram en proposition, och ni tog över och genomdrev den här i kammaren. Den var ju färdig från vår sida, så den har ni inte heller jobbat fram. Det gäller klampning, sanktionsavgifter och handlingar i bilen. Det

var ju tur att vi gjorde färdigt den, för annars hade vi hamnat i samma situation igen. Då hade ni suttit ned och väntat i fem sex månader på att se vad ni skulle göra åt detta, och därefter hade det kommit en ny utredning. Sedan hade vi inte sett något resultat av det heller.

Det är alltså rätt viktigt att komma ihåg att man faktiskt kan ta de beslut som finns att ta direkt när de är klara.

Anf. 7 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Nu börjar jag förstå vad det handlar om, Sten Bergheden. Du hade höga förväntningar på en ny regering, men tyvärr gick de inte i lås. Bara lugn, Sten – det kommer att komma. Till skillnad från den förra regeringen gör vi inte snabba utredningar mellan april och augusti för att sedan lite snabbt lägga fram en proposition, bara för att visa någon sorts handlingskraft som inte finns.

Ofullständig klampning var vad vi fick på bordet från den förra regeringen – inga 24 timmar. Vem får klampa, enligt den proposition som lades fram? Vi tyckte att det var bättre att gå fram med det lilla steget än inget alls, för att i alla fall få möjlighet att klampa *några* fordon och möjlighet att klara av vissa saker på vägen. Jag trodde faktiskt att vi var överens om strategin att sedan vänta in vad som kommer att hända.

Det fanns invändningar mot klampning på 24 timmar från den förra regeringen, och då måste man väl ändå utreda dem och se om de är någonting att ta på. Eller ska vi bara strunta i vad den förra regeringen sa och fixa det på en gång? Nej, jag tror nog att man måste ha en seriösare inställning än så till politiken, Sten. Det är inte så att man bara kan braka på och genomföra saker och ting.

När det gäller detta med 74 ton var den utredning som fanns inte färdig. Det var ingenting man kunde genomföra rakt av, utan man måste titta närmare på vilka broar och vägar det handlar om. Man måste också titta närmare på faran med överflyttning av gods. Det är nämligen inte bara skogsindustrin det handlar om, vilket Sten tog upp i sitt anförande, utan det handlar också om många andra branscher. Därför måste man titta på alltihop.

Anf. 8 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Det är lite märkligt att de här frågorna helt plötsligt kom upp på bordet när Socialdemokraterna satte sig i regeringsställning. På alla de möten om dessa 74 ton som skedde före valet var det som Magdalena och Ygeman skrev, nämligen att den gamla regeringen satt och rullade tummarna. Det var ju bara att fatta beslut direkt; det gällde konkurrenskraften för svensk skogsindustri och alltihop. Det var jätteviktigt, och jag delar den uppfattningen.

Bekymret är att ni, nu när ni har hamnat i regeringsställning, helt plötsligt tycker att det inte är färdigutrett. Det är inte lika viktigt längre, utan vi ska utreda ytterligare en gång. Och det intressanta är att ni inte utreder det som ska utredas. Ni tittar på om det går att hitta andra lösningar i stället för 74 ton och längre och tyngre lastbilar. Ni försöker utveckla utredningen så att den blir ännu större för att försöka undvika att ge den konkurrens fördel som längre och tyngre lastbilar i Sverige ändå skulle kunna innebära. Då skulle vi kunna behålla många av våra svenska jobb.

Du vill att jag ska vara lugn, Leif Pettersson. Nej, jag kan inte bli lugn. Det ligger färdiga förslag på bordet borta på Regeringskansliet, som vi har jobbat fram och lagt fram. Vi har lagt klubban bredvid för att ni ska kunna ta den, dunka ned den och genomföra detta. Då tar ni fem månader på er att lyfta klubban för 64 ton och tillsätter ingen utredning. Vi kan inte vara lugna. Om det ska ta så här lång tid att ta ett beslut om sådant som redan är färdigutrett och klart, hur lång tid kommer då inte att ta för er att införa 74 ton och gå vidare med längre och tyngre lastbilar? Vi ser med stor oro på den långsamhet, den trötthet, som har infunnit sig i den nya regeringen redan efter sex månader.

Den dagen ni inser att det här inte går särskilt bra och avgår är vi i Alliansen beredda att ta över och regera landet.

(Applåder)

Anf. 9 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! I det betänkande som nu diskuteras har riksdagens trafikutskott fått hantera en proposition, *Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd*. Det är en viktig proposition, och såvitt jag kan se är det den första propositionen till riksdagens trafikutskott som regeringen Löfven-Romson har klämt fram själv. Grattis! Men det är inte särskilt imponerande efter så lång tid, i synnerhet då huvuddelen av propositionsarbetet har gjorts av alliansregeringen. Men, bättre sent än aldrig.

Propositionen innehåller – innehållet är ändå det viktiga – förslag till skärpning av lagen som ger polisen och myndigheten fler möjligheter och starkare sanktionsverktyg mot organiserad brottslighet på väg. Det är bra och nödvändigt, men propositionen är inte tillräcklig.

Alliansen, och det som sedan kom att bli utskottets majoritet, har självklart välkomnat propositionen och konstaterar att den föreslagna kompletteringen kommer att leda till ökad regelefterlevnad, att det blir sjystare konkurrens åkeriföretag emellan, vettigare hantering av personal och så vidare. Och regleringen ska självklart träda i kraft så snart som möjligt.

En majoritet i riksdagens trafikutskott vill dock mer än så. Därför har majoriteten i utskottet riktat ett så kallat tillkännagivande till regeringen – tillkännagivanden har irriterat regeringen mycket under den sista tiden men det är en annan fråga. Utskottet har riktat ett tillkännagivande till regeringen med en uppmaning att snarast återkomma med förslag som innebär att skärpningarna kan bestå längre tid än de 24 timmar som nu finns inskrivet i förslaget till lagstiftning, i propositionen.

Åtgärderna är som sagt bra, men tidsbegränsningen på 24 timmar riskerar att göra dem mindre verksamma. Det är en blotta i förslaget. Därför är detta tillkännagivande bra och viktigt.

Herr talman! Det är bra att det finns en majoritet i riksdagen bakom tillkännagivandet. Och regeringen är ju blixtnabb. Därför förväntar vi oss givetvis att vi får tillbaka förslaget.

Utskottet har också funnit anledning att rikta ytterligare ett par tillkännagivanden till regeringen, kopplade till detta betänkande. Det ena handlar konkret om längre och tyngre lastbilar. Majoriteten i utskottet vill se ett mycket mera skyndsamt arbete med regeländringar som gör det möjligt för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton, över tiden också

uppemot 30 meter, att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som tål den belastningen. Det är viktigt att det arbetet får fart och att vi får en generösare dispensgivning vad gäller längre fordon.

Man kan givetvis fråga sig: Varför denna brådska, och varför tillkännagivande nu? Infrastrukturstyrelsen Anna Johansson har sagt att frågan utreds och att de ska återkomma i höst med ett utredningsförslag.

Här riktar jag mig till Leif Pettersson som har undrat varför vi har så bråttom och varför vi inte litar på regeringen: Frågan är utredd och klar. I vårt grannland Finland, som för övrigt är vår tuffaste konkurrent inom många industriområden, och inte minst skogsindustrin som är beroende av denna regelförändring, kör man för fullt med tyngre fordon och tillämpar mycket av det som står i utredningsarbetet som har gjorts i Sverige sedan tidigare. Det är inte bra. Det är en ojämlikhet i konkurrens länder emellan.

Det finns skäl att fråga sig med vilken kraft regeringen Löfven-Romson driver på för mer klimat- och bränsleeffektiva lastfordon, alltså tyngre och längre fordon, på väg i vårt land. Med vilken kraft driver egentligen regeringen Löfven-Romson den frågan?

Jag noterar dessutom att utskottets ordförande, Karin Svensson Smith som företräder Miljöpartiet som är en del av den svenska regeringen och en del som är skeptisk till längre och tyngre lastfordon på väg, inte deltar i debatten. Det finns säkert skäl för det. Men det hade varit väldigt intressant att få veta hur hela regeringsunderlagets syn på längre och tyngre fordon ser ut. Det är en ganska väsentlig fråga.

I övrigt vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet. Det är ett bra betänkande, med tillkännagivandena.

(Applåder)

Anf. 10 SAID ABDU (FP):

Herr talman! Sverige är ett stort land i världen. Det gäller såväl geografisk storlek, som att vi som är en liten nation har lyckats åstadkomma mycket med vårt arbete och våra resurser. För att kunna förädla våra råvaror har vi alltid varit beroende av god infrastruktur, från timmerflottnings på älvarna i gamla tider till dagens moderna, klimatsmarta och effektiva lastbilstransporter.

Jag är uppvuxen i hjärtat av den svenska fordonsindustrin och har arbetat i den. Det kan vara svårt att förstå värdet av en bil eller lastbil för den som enbart har sett en i trafikutskottets promemoria eller har räknat den som en pinne i Trafikverkets statistik. Men för mig betyder den mer än så, både som gammal industriarbetare och som företagare. För mig innebär varje rullande lastbil hopp, hopp om att hjulen fortfarande snurrar i vårt land, hopp om vårt livgivande välstånd som hjälper människor i nöd och hopp om en framtid som vilar på utveckling och framsteg.

Jag har suttit i denna kammare sedan september och har sett osamsregeringen köra i diket gång på gång. Vi ser det vad gäller en undernärd näringspolitik med straffskatt på ungdomsjobben, ett ROT-avdrag som rycks upp med rötterna och nu senast en chockhöjning av bensin- och dieselpriiserna. När regeringen väl gör något för att, i sin värld, stödja svenskt näringsliv och åkerinäring är det för lite och för sent.

Folkpartiet och Alliansen kommer alltid att sätta jobb och företagande främst. Vi vet att det är grunden för personlig utveckling och en nödvändighet om vi ska kunna ta hand om dem som hamnat snett och

behöver hjälp. I nära samarbete med fack och näringsliv bedriver jag en politikutveckling där vi lyssnar in de behov som finns, för att hjälpa i stället för att stjälpa. Mitt råd till regeringen är att börja lyssna på företagen i den svenska åkerinäringen, i stället för att än en gång köra i diket.

Sveriges Åkeriföretag sa i ett pressmeddelande förra veckan att de saknar regeringens beslut om längre fordon och beslut om 74 tons bruttovikt. Det är vad svensk industri, åkerinäring och näringsliv behöver. Och håll i er nu Miljöpartiet, som inte är här i dag: Det är dessutom klimatsmart.

Herr talman! Vi lever i en tid av blandade besked. Inom regeringen strider nu mer eller mindre de näringsfientliga parterna mot varandra. Finansministern tar inte längre ansvar för regeringens beslut när energiskatterna höjs. I stället skyller man på den andra parten i samarbetsregeringen. Vilket samarbetsklimat! Tiden kommer att utvisa hur länge vi och det svenska näringslivet behöver uthärda osäkerhetsregeringen och dess politik.

Det är även blandade tider, för spåren av alliansregeringens näringsvänliga politik finns fortfarande kvar i svensk politik. Den hjälper människor till jobb och egenförsörjning varje dag. Den öppnar dörrar och möjliggör resor och transporter över hela landet. Men tiden håller på att rinna ut. Osäkerhetsregeringen har tagit över ratten och inleder nu en sladdande färd som ofrånkomligt kommer att sluta i diket. Sverige förtjänar bättre.

Regeringen måste inse att varje ny krånglig regel och extraskatt på jobb slår direkt mot företag och deras anställda, även genom uteblivna anställningar. I stället riskerar vi att få en utökad svart sektor som inte följer några av våra påbud. Detta måste vi motverka genom lagar som hjälper – och inte stjälper – seriösa åkeriföretag.

Transportsektorn är nödvändig för Sveriges företag, och utan lastbilen stannar Sverige. Vägen mellan åkerinäringen och statsministerns omhuldade industri är spikrak. Synd bara att hans förda politik är näringsfientlig och att hans regering envisas med att köra i diket. Jag vill att resan ska ta slut.

(Applåder)

Anf. 11 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! I dag behandlar vi bland annat en komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd för fordon som överträder bestämmelserna om cabotagetransporter. Det gäller utebliven betalning av sanktionsavgiften i samband med kontroll. Detta är en åtgärd som är av stor vikt för efterlevnaden av de regler som gäller inom åkeribranschen.

För att säkerställa efterlevnaden när det gäller sanktionsavgifter har riksdagen tidigare beslutat om en del åtgärder mot dem som bryter mot lagen. Man har bland annat gett polismän och tulltjänstemän möjlighet att fortsätta hindra färden vid överträdelse och omhändertar fordonsnycklar eller andra föremål, såsom frakthandlingar och registreringsskyltar. Från och med den 1 juli i år kan fordonet klampas i högst 24 timmar.

Alliansen anser att de föreslagna lagförslagen är bra och kommer att leda till ökad regelefterlevnad och konkurrens på lika villkor inom branschen. Kristdemokraterna och Alliansen anser dock att det finns god anledning att skärpa lagstiftningen ytterligare när det gäller att kunna

klampa fordonet längre än 24 timmar om det är nödvändigt. Detta har även Kristdemokraterna motionerat om.

Utländska transportföretag som utför en internationell transport har rätt att i ett annat land utföra upp till tre inrikestransporter inom en sjudagarsperiod efter det att den internationella transporten utförts. Sådana transporter ska vara av tillfällig karaktär, och en grundförutsättning är att det har gjorts en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en annan medlemsstat.

Enligt Europaparlamentets förordning om överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser och vidta åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs.

Herr talman! Åtgärderna är till för att tvinga fram bättre efterlevnad av de regler som finns och säkerställa att sanktionsavgiften betalas vid överträdelse av cabotagereglerna. Vi anser att det bör vara möjligt att klampa fordonet längre än 24 timmar och på så vis kunna framtvinga sanktionsavgiften, en viktig åtgärd för att minska fusket inom branschen och säkra konkurrensneutraliteten inom åkerinäringen.

Allianspartierna vill därför göra ett tillkännagivande till regeringen om att skärpa lagen och göra det mer möjligt att klampa fordonet tills boten är betald, så att de som bryter mot reglerna inte ska kunna fortsätta färden efter 24 timmar.

Herr talman! Kontroller och tillsyn av åkeribranschen är viktiga för att regler och lagar ska efterföljas. Vi måste aktivt arbeta för åtgärder som ökar trafiksäkerheten och bidrar till konkurrens på lika villkor för alla åkerier inom EU.

När det gäller frågan om att kunna tillåta mindre avvikelser i kör- och vilotider i yrkestrafik finns det gemensamma EU-regler och en arbetsreglering, exempelvis av när chaufförer får köra och när de måste ta vila. Detta är till för att alla chaufförer inom EU ska ges samma förutsättningar.

Vi kan dock konstatera att vissa länder, exempelvis Danmark, har gjort en annan tolkning av dessa regler och tillåter en längre avvikelse om 5 procent. Detta gör de danska åkerierna mer konkurrenskraftiga, och de slipper sanktionsavgifter och böter för denna överträdelse.

Alliansen vill ge vår åkerinäring bättre konkurrensvillkor. För att inte tappa konkurrenskraft gentemot bland annat danska åkerier vill vi införa en möjlighet att i likhet med den danska modellen tillåta avvikelser från de reglerade kör- och vilotiderna för yrkesmässig trafik. Utskottet gör därför ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för den yrkesmässiga trafiken innan böter eller sanktionsavgifter påförs.

Herr talman! Lastbilarnas längd och vikt har stor betydelse för skogsnäringen och gruvdriften. Blir det längre lastbilar och lastbilar som tar större vikt kommer det att leda till att antalet godstransporter minskar på våra vägar. Att tillåta längre och tyngre lastbilar har också en positiv miljöpåverkan, då färre transporter kommer att leda till minskade koldioxidutsläpp. En annan fördel är att skogsnäringen och andra branscher kommer att få mer gods transporterat till en lägre kostnad.

För stora delar av basindustrin och många andra företag runt om i landet är möjligheten att transportera gods med tyngre och längre lastbilar

ett sätt att effektivisera transporter och minska kostnaderna. Alliansen har föreslagit att en bruttovikt på upp till 74 ton ska tillåtas på de vägar som har bäring för detta. För att främja ett effektivt transportsystem som kan möta industrins transportbehov vill vi också att fordonskipage på upp till 30 meter ska tillåtas.

Regeringen har föreslagit att en bruttovikt om 64 ton ska tillåtas trafikera vissa vägar från den 1 juni 2015. Alliansen anser att detta inte är tillräckligt, herr talman. Vi kommer aktivt att fortsätta arbeta för att fordon upp till 74 ton ska tillåtas framöver.

Vi ser i dag till exempel att Finland har en tillåten bruttovikt på 76 ton och att det fungerar väl. Regeringen har gett besked om att invänta en tillsatt utredning, men vi vill framhålla att det redan i dag finns ett flertal utredningar gällande den här frågan. Regeringspartierna står även fast vid att det enbart är vissa delar av det allmänna vägnätet som ska få trafikeras med tyngre lastbilar.

Vi i allianspartierna anser att detta är en onödig begränsning och gör därför ett tillkännagivande till regeringen om att tillåta tyngre lastbilar på hela vägnätet där det finns bäring. Kristdemokraterna värdesätter alla trafikslag och anser att alla trafikslag spelar en viktig roll och är nödvändiga för transportsystemet. Transportpolitiken har stor betydelse för landets utveckling och konkurrenskraft, är jobbskapande och bidrar till tillväxten.

Herr talman! Det är dags att gå från ord till handling. Finland har stärkt sin konkurrenskraft genom att år 2013 höja tillåten bruttovikt för lastbilar till 76 ton. Nu är det dags för Sverige att tillåta lastbilar på 74 ton och upp till 30 meter långa.

Effektivare transporter ger minskad miljöpåverkan. Det blir färre lastbilar på vägarna, det stärker industrins konkurrenskraft och förbättrar trafiksäkerheten. Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationerna.

(Applåder)

Anf. 12 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Mina allianskollegor och min moderata kollega Sten Bergheden har utförligt och engagerat berättat om de olika initiativ som Alliansen tagit i trafikutskottet för att främja en god regelefterlevnad på väg, säkerställa rimliga krav från tillsynsmyndigheterna och i slutändan värna en stark svensk åkerinäring.

Jag tänkte uppehålla mig vid en fråga i betänkandet, och det rör de tyngre fordonen. Detta är en viktig dag för svensk industri, svensk konkurrenskraft, svenska jobb och svensk tillväxt. Det är värt att uppmärksamma lite extra. Det höga tonläget från Socialdemokraterna fordrar också en kommentar.

Det är uppenbart att regeringspartierna försöker mörka de stora oenigheter som finns inom regeringen. Det finns en stor rädsla från Alliansens sida att detta kan bli den tredje viktiga transportfrågan där regeringen landar fel. Vi har tidigare sett det när det gällt att stoppa Förbifart Stockholm. Vi ser att en förhandlingsperson ska utreda hur man kan avveckla Bromma flygplats. Nu är frågan vad man egentligen vill med de tyngre fordonen.

Trafikutskottet riktar därför ett tillkännagivande till regeringen om behovet av att skyndsamt – och det är ett viktigt ord – utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet. Det gäller också behovet att möjliggöra fler dispenser för de längre fordonen, vilket inte ingår i regeringens uppdrag i dag.

Herr talman! För stora delar av basindustrin och många företag i Sverige är möjligheten att transportera tyngre en av de absolut viktigaste frågorna. Det är något som näringen också driver aktivt. Alliansregeringen lät därför Trafikverket och Transportstyrelsen utreda just denna fråga.

Olyckligt nog har arbetet stannat upp någonstans på Regeringskansliet. Det är möjligtvis så att det kan bero på att åsikterna drar åt olika håll hos Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Det är bara att beklaga, som mina allianskollegor har varit inne på, att vi inte har möjlighet att ställa frågan här i dag till utskottets miljöpartistiska ordförande om hur hon ser på förslaget. Det är synd. Det hade varit bra att ha båda regeringspartierna representerade här och kunna få ett besked för en gångs skull.

Herr talman! Först häromveckan efter stor press från Alliansen i trafikutskottet annonserade Näringsdepartementet en fortsatt utredning. Det är bra att regeringen inte längre säger nej och inte nöjer sig med de 64 ton som man talade om härommånaden. Men vi vänder oss mot ytterligare fördröjning. Vi förväntar oss att det inte är ett sätt för regeringen att förhålla frågan utan att den återkommer vid utredningens slut i november med konkreta förslag på hur och inte om vi kan tillåta 74 ton.

Herr talman! I detta nu pågår stora projekt runt om i Sverige med både längre och tyngre fordon. Tyngre fordon skulle minska utsläppen, eftersom lastbilarna kan lasta mer och köra färre gånger. Det skulle öka effektiviteten hos de svenska företagen.

Såväl fack som näringsliv ställde sig i remissomgången positiva till de förslagen. Trafikverket har i sin tur konstaterat att risken för överflyttning från järnväg till väg är marginell. De positiva miljömässiga och ekonomiska aspekterna av att lasta tyngre och längre är stora.

Tåg är ett viktigt transportmedel. Men i vårt relativt sett glesbefolkade land, till ytan EU:s tredje största, behövs lastbilar och alla trafikslag. Jag menar att det är fel att som regeringen gör ställa dem mot varandra.

Ministern har tidigare försökt att varna för stora kostnader för att åtgärda vägar och broar. Sanningen är att 74-tonslastbilar generellt sett inte sliter mer på vägnätet eftersom de har fler hjulaxlar som avlastar och fördelar trycket på våra vägar. Därmed klarar större delen av vårt vägnät 74 ton. Undersökningar som gjorts av bland annat Trafikverket visar att det är särskilt broarna som kan vara känsliga. Men av Sveriges 16 000 broar klarar tre av fyra 74 ton.

En majoritet i utskottet har känt att det har varit viktigt att i vårt tillkännagivande till regeringen förtydliga att vi vill se de tunga lastbilarna på de vägar där bärigheten är tillräcklig och inte, som ministern låtit antyda i intervjuer, att bara peka ut ett antal vägsträckor för timmertransporter allena. Ministern säger: Det handlar framför allt om transporter av timmer. Det är inte de stora Europavägarna det handlar om. Ministern säger fortsättningsvis: Det är meningslöst att tillåta tunga lastbilar där järnvägen finns som alternativ.

Herr talman! Förvirringen är något stor om vad regeringen egentligen vill. Det kan tyvärr vara så att man även i den här frågan har gått Miljöpartiet till mötes. Tyvärr har ministern tackat nej till att vara här i dag och debattera med oss, vilket hon har rätt att göra. Vi får väl fortsätta att fundera på vad regeringen egentligen vill. Men från en majoritet i trafikutskottet är det viktigt att visa att vi tror och verkar för att 74 ton ska möjliggöras på de vägar som har tillräcklig bärighet. Vi har i dagarna sett att branschen själv varit ute och applåderat att utskottet vill gå längre än regeringen.

Agerandet står lite i bjärt kontrast till de utfästelser som Socialdemokraterna gjorde före valet. Anders Ygeman, S-märkt ordförande för trafikutskottet under förra perioden, och Magdalena Andersson gjorde ett stort nummer av att alliansregeringen var för långsam. Men förmodligen har man i denna fråga låtit Miljöpartiet sätta agendan.

Det blir i så fall tredje gången gillt i viktiga infrastrukturfrågor. Först stoppas bygget av Förbifart Stockholm till en kostnad av 170 miljoner kronor för skattebetalarna. Därefter tillsätts i strid med riksdagens beslut en förhandlingsperson för att lägga ned Bromma flygplats. Nu lägger man dimridåer kring vad regeringens utredning om 74 ton egentligen innebär.

Herr talman! Järnvägsrälsen kommer aldrig att kunna gå hela vägen in i skogen eller fram till matbutiken. Nya moderaterna och Alliansen värdesätter alla trafikslag och ser att vart och ett har sin roll i transportsystemet. Om Sverige ska fortsätta vara konkurrenskraftigt och utvecklas måste vi ha en regering som vågar fatta beslut, kan vara tydlig och som kan genomföra konkreta reformer utan att utreda allting i oändlighet.

Alliansregeringen gjorde ett gediget arbete. Det finns ett färdigt förslag på Näringsdepartementet. Finland är långt före oss och har tillåtit 76 ton. Det är till nackdel för svensk konkurrenskraft. Om Finland kan, herr talman, är jag säker på att Sverige också kan.

Alliansen vänder sig inte mot ny kunskap, och vi kan vänta in den utredning som ska presenteras i november. Men en majoritet i trafikutskottet kräver tydliga regeländringar och förslag på hur vi omedelbart därefter kan möjliggöra för 74 ton.

För Alliansen är frågan inte ”om” utan ”hur”. Än en gång har riksdagen pressat regeringen att agera i en viktig infrastrukturfråga. Det är glädjande och bra för klimaten, trafiksäkerheten och svenska företags lönsamhet.

Vi i Alliansen är tydliga med våra ambitioner. Vi vill satsa 300 miljoner kronor årligen i åtta år framöver för en total summa om 2,4 miljarder på att stärka bärigheten i våra vägar. Det är i enlighet, Leif Pettersson, med det som Trafikverket har uppskattat att kostnaderna skulle vara.

Alliansen är tydlig. Vi vill ha snabba beslut. Vi satsar de medel som behövs. Vi väntar på och förväntar oss samma tydlighet från regeringen.

Nu har Sveriges riksdag sagt sitt. Vi förväntar oss att Sveriges regering lyssnar på Sveriges riksdag.

(Applåder)

Anf. 13 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Om man bortser från all retorik och allt utanpåverk som Jessica Rosencrantz lindar in allting i – kan du egentligen säga var vi inte är överens? Vi är överens om att 74 ton ska fram. Det är möjligen tidsfaktorn som vi inte är överens om.

Det är lite fascinerande att 64-tonsbeslutet helt plötsligt inte är någonting. Det kan man bara ta med en klackspark, och det var tydligen inte värt någonting. När jag har varit i kontakt med åkeriföretag säger de, i alla fall i vår del av landet, att 64 ton är ett viktigt beslut. Det ger bättre fyllnadsgrader, det funkar på vägen och det är viktigt för oss att få fram beslutet, säger de.

Jag vill fråga Jessica Rosencrantz vilka branscher förutom skogsindustrin du ser som skulle ha nytta av 74 ton. Jag vet vilka jag tror, men vilka ser du?

Jag har ännu en fråga. Om detta nu är så enkelt som väl vi också sa när vi var i opposition – vi vet ju att det är enkelt att säga saker när man är i opposition – varför gjorde ni då ingenting åt det när ni var i majoritet och hade regeringsmakten?

Försöket med En Trave Till var färdigt redan 2013. Då skulle man utvärdera det, och sedan skulle det komma ett beslut. Det kom inget. 74 ton har varit på tapeten under många år. Det gjordes en utredning som Finland sedan genomförde sitt beslut grundat på, och det blev faktiskt inte så lyckat som man kan tro när man hör den svenska debatten. I Finland är 68 ton det som företagen investerar i. Det beror inte på att man tror på 74.

Anf. 14 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Leif Pettersson frågar mig vad vi egentligen är överens och inte överens om. Det är ju det som är oklart eftersom vi får olika besked från regeringen vid olika tillfällen.

Jag återgav här vad infrastrukturministern sa så sent som i förra veckan när det gäller hennes uttalanden i frågan. Jag menar att det är ganska otydligt vad regeringen egentligen vill. Man säger att det bara handlar om timmertransporter. Det handlar inte om Europavägar. Det handlar inte om några vägar där järnvägen redan finns. Det är inte riktigt den diskussion vi har haft i utskottet genom åren. Jag upplever att vi gemensamt har diskuterat att möjliggöra för 74 ton generellt, där vägarna så bär, eftersom det är en viktig fråga för svensk industri och för svenska företag.

Tyvärr är nog inte tilliten så väldigt stor från Alliansens sida, Leif Pettersson, när det gäller regeringens budskap i olika frågor. Inför valet konstaterade man att Förbifarten skulle byggas och att Bromma flygplats skulle vara kvar. Båda dessa beslut rev man upp direkt efter valet. Det inte så konstigt att vi då inte litar på regeringens ambitioner i den här transportfrågan. Det är uppenbart att transportfrågorna är känsliga för den svenska regeringen och att man har fundamentalt olika uppfattningar mellan de två regeringspartierna. Eftersom jag bryr mig mest om vad vi kommer fram till i sak i slutändan tycker jag att det är viktigt att Sveriges riksdag markerar för Sveriges regering vad det är vi vill se på området. Och då vill vi se 74 ton på de vägar som så bär.

Jag är den första att säga att 64-tonsbeslutet var välkommet. Men om man lyssnar på näringens representanter hör man att de är tydliga med att det inte gör den stora skillnad som man skulle behöva. Om man går från

60 till 64 ton ligger det tyvärr ofta inom den felmarginal som näringen redan behöver när man lastar i dag. Jag är inte emot förslaget, men jag beklagar att regeringen inte i samma veva tydligt kunde säga att man också vill möjliggöra 74 ton.

Jag kan upprepa: Finland har gått före och gjorde detta redan 2013. Vi behöver inte vänta längre här i Sverige.

Anf. 15 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Återigen: Vilka andra branscher ser du som har nytta av det här, Jessica Rosencrantz? Det kanske du kan komma tillbaka till.

Det här ska inte handla om Bromma. Men det finns ingen förhandlingsman som är utsedd för att lägga ned Bromma, utan det finns en förhandlingsman som är utsedd för att titta på vilka möjligheter Arlanda har för framtiden. Det kan vi dock lämna därhän i denna debatt.

Bärighet på väg är en vetenskap i sig. Man kan ju tro att man fixar bärigheten med att sätta till 300 miljoner per år, och sedan har man fixat det efter åtta år. Men så är det inte. En väg som inte har bärighet får man ofta åtgärda gång på gång. Det ser jag i den verklighet jag finns i, i vårt län. Det händer hela tiden. Man måste komma tillbaka och fixa bärigheten igen efter ett antal år. Det innebär att tjälskador och annat kommer att vara ett stort problem för skogsindustrin även i framtiden.

Man kan fråga sig om Jessica Rosencrantz till skillnad från Sten Bergheden, som tidigare var uppe här och inte kunde svara på frågan, vet vilka vägar som bär i dag. Jag vet inte. Jag tror inte att någon vet. Det är därför man måste tillsätta en utredning för att titta på det. Men du kanske har svaret, och i så fall vill jag gärna ha det.

Anf. 16 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Jag tänker av artighet försöka besvara de frågor som Leif Pettersson ställer. När det handlar om vilka branscher det gäller tror inte jag att det är upp till mig att bestämma vilket företag eller vilken näring som vill använda denna möjlighet. Jag kan bara konstatera att Sveriges åkeriföretag är tydliga med att detta är en av de viktigaste frågorna för att svensk åkerinäring ska överleva, fortsätta att vara konkurrenskraftig och kunna transportera på rimliga sätt.

Jag skulle vilja säga att Leif Pettersson mest verkar se problem med förslaget. Det oroar ännu mer. Naturligtvis är bärighet en komplicerad fråga. Men vi, till skillnad från regeringssidan, anslår i varje fall pengar för att förstärka bärigheten. Vi gör det som sagt konsekvent över de kommande åtta åren för att se till att vi kan rusta upp vägnätet.

Det jag vänder mig mot är att regeringen inte ger några tydliga besked. Jag har ingenting emot att undersöka närmare vilka vägar och broar som måste skyltas om; det måste man göra i vilket fall. Men vi får inga tydliga besked från regeringens sida om att man vill införa detta, och från när. Det är det som är utmaningen.

Trafikverket måste göra ett gediget arbete på varje bro och varje väg för att säkerställa bärigheten. Men jag tycker att detta är märkligt: För bara någon månad sedan gjorde man en regelförändring på 64 ton, som tydligen var hur enkel som helst att göra över natten. Man sa ingenting om 74 ton. När Alliansen i trafikutskottet har drivit frågan aktivt i medierna och i olika

sammanhang under de gångna veckorna bestämmer sig sedan äntligen regeringen, vid justeringstillfället i utskottet, för att ändå utreda frågan.

Jag tycker att det är bra att Sveriges regering lyssnade på riksdagen i sammanhanget. Därför vill vi också ha detta tydliga tillkännagivande så att Sveriges regering nu vet vad Sveriges riksdag tycker.

Anf. 17 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Jag har varit på praktik en dag. Jag var på praktik med polisen och tittade på hur man tillämpar lagen om klampning, sanktionsavgiften och så vidare. Det tog inte mer än en dag för mig att förstå att detta måste förstärkas; det måste ändras.

Jag tänkte då: Varför är det så? Jag sitter nu för nionde året i riksdagen och den tredje mandatperioden. I åtta år satt jag i socialförsäkringsutskottet. Där såg jag den handlingskraft som Alliansen hade när man skulle förändra allt. Man skulle ut med fuskare. Det var till och med så när man avskaffade den bortre parentesen i sjukförsäkringen att människor var tvungna att ta ambulans för att komma till Arbetsförmedlingen. Det finns ett sådant fall.

Då tänkte jag: Varför är det så här? Varför har man inte varit lika kraftfull här? Varför tog det sju år och tio månader att förstå att man behöver komma med ett förslag om klampning, om 74 ton och om annat? Jag funderade verkligen på varför det tog så lång tid för Alliansen. Varför blev det så? När man skulle jaga folk i sjukförsäkringen gick det ju å andra sidan jättesnabbt. Det gick jättefort, utan att man reflekterade. Där visade man handlingskraft. Här fanns det ingen handlingskraft.

Men jag vet vad svaret är, herr talman. Det förklarade ju förra statsministern Fredrik Reinfeldt. Näringslivet är ett särintresse, inget annat. Det var så Fredrik Reinfeldt kallade det svenska näringslivet.

Det visar exakt det jag har upplevt under mina nio år som riksdagsledamot. Under åtta år visades handlingskraft när det gällde att jaga folk ut ur sjukförsäkringen. Men i trafikutskottet visades inte någon handlingskraft för att underlätta för näringslivet i Sverige, och så blir det när man ser på näringslivet som ett särintresse.

I dag ser vi här, som Maud Olofsson säger, ivriga bävvar. Nu är det en befrielse i Alliansen, känns det som. Nu har de äntligen förlorat regeringsmakten och får tycka vad de vill, och det hörde vi faktiskt en moderat här i talarstolen säga. Äntligen har man förväntningar på regeringen, och det är självklart att man har på en regering som ska leverera, för den förra regeringen, med statsministerns i spetsen, såg ju näringslivet som ett särintresse.

Jag hoppas, herr talman, att Alliansen med dess ivriga kraft tillsammans med oss fattar riktigt viktiga beslut för den svenska näringen i stället för att käbbla här i riksdagen. Vi måste verkligen vara konstruktiva för den svenska näringens skull.

(Applåder)

Anf. 18 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Tack, Jasenko Omanovic, för att du är upptagen av de här frågorna och framför allt för att du vill ha svar på vad vi har gjort.

Hade du frågat dina partikamrater i utskottet hade de antagligen kunnat berätta för dig om när vi satte igång utredningen om åkerinäringen. Det

gjorde vi 2012. Därefter har vi hela tiden lagt fram olika förslag för att komma i mål.

Det som hände när ni tog över var att ni bromsade de delar som redan låg färdiga för beslut. Det anser vi var olyckligt.

Vi har utrett möjligheten för polisen att anställa specialkompetens. Vi har sett till att åklagarna är samlade i Karlskrona och Östersund när det gäller trafikbrott. Vi har infört ett register på Transportstyrelsen. Vi har ordnat med fler säkra uppställningsplatser i ett EU-projekt tillsammans med Trafikverket. Vi har infört det första steget i beställaransvaret, och vi har beställt det andra steget av den här regeringen, men där stannar även den frågan. Vi har infört alkobommar vid alla våra hamnar och gränsstationer. Det vill regeringen backa på och säger: Men ska det verkligen vara vid alla gränsstationer och i alla hamnar? Detta försöker regeringen att glida ur. Men vi kommer att följa upp det, var så säker!

När det gäller sanktionsavgifter lade vi fram en proposition om klampning, sanktionsavgifter och nivåer. Vi var ensamma i EU om att införa sanktionsavgifter, vilket skulle vara ett av de tuffaste verktygen för att komma till rätta med de här problemen. Vi lade propositionen på bordet till er, och den lyckades vi faktiskt få igenom när ni tog över i oktober.

Vi har också sett över körkortsfusket och jobbat ihop med åkerinäringen när det gäller fjärtransporter.

Det intressanta som Jasenko Omanovic tar upp är att det behövs mer kontroller på våra vägar. Det är precis det vi tar upp i vårt särskilda yrkande. Det säger ni nej till, men här står du och säger ja till det. Vad är er uppfattning egentligen?

Anf. 19 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Alliansen har lagt fram ett förslag till oss. Det var det vi fattade beslut om i december i fjol, men det var inte tillräckligt. Förslaget var förhastat och ogenomtänkt. Det är det som är problemet.

Ni har tagit sju år och tio månader på er. Säkert har gjort någonting rätt under de åtta åren. Det är inte så att ni inte har gjort ett enda dugg. Någonting har ni gjort rätt, och det ska jag absolut inte ta ifrån er. Men de viktiga sakerna sparade ni till slutet, för den inställning som rådde i Alliansen under era åtta år var att näringslivet är ett särintresse. Därför blev det som det blev. Det viktiga förslaget för att få bort oseriös konkurrens från marknaden lade ni som sista förslag efter sju år och tio månader. Den frågan hade ni inte ens tänkt på under åtta år.

Ert fokus har varit på helt andra saker, och dessa har jag redogjort för i mitt anförande.

Anf. 20 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Hade vi fått fortsätta regera hade vi tagit beslut om de 64 och 74 tonnen så fort vi hade tillträtt. Anledningen till att vi lade fram utredningen i april och att den blev färdig på fyra månader, till augusti månad, var att vi skulle kunna genomföra det här.

Sedan lade vi en färdig proposition på ert bord om klampning, handlingar med mera. Det hade väl varit märkligt om ni inte hade orkat bära den till Riksdagshuset för att få igenom den här. Därefter har ni suttit i fem sex månader sedan utredningen om 64 ton och funderat på om ni ska införa 64 ton.

Vad har ni gjort på de fem sex månaderna för att fatta beslut om 64 ton? Det bör vi ha svar på.

Återigen: Polisfrågan är rätt viktig med tanke på att ni i er budget har sagt att ni ska ta bort nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för ungdomar. Det drabbar även polisverksamheten. Det drabbar polisverksamheten med först 30 miljoner och sedan 60 miljoner kronor, det vill säga, ert förslag, om det hade gått igenom här i riksdagen, hade inneburit att man hade fått ta bort ungefär 150 poliser i landet.

Vi har i vårt särskilda yttrande skrivit att vi vill ha en förstärkning av trafikpoliser. Er regering och er polisledning sitter just nu och lägger ned hela trafikpolisen i Sverige och för över den till närpolisen och lokalpolisen. Emma Wallrup tog i sitt anförande upp just att polisfrågan är känslig och att vi behöver fler poliser.

Vi har avsatt mer pengar och har lagt fram ett förslag på lösning. Ni har tagit bort pengar och håller på att lägga ned trafikpolisen, medan vi tycker att den här frågan är viktig.

Här är ni oss svaret skyldiga. Leverera det, och gärna också vad ni gjorde mellan oktober månad och april månad för att orka ta beslutet om 64 ton.

Anf. 21 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Sten Bergheden jämför vår kraft från oktober till i dag med de åtta åren som ni hade på er. Vi skulle tydligen ha levererat lika mycket under den här tiden som Alliansen hade åtta år på sig att göra. Det är glädjande med sådana förväntningar. Det är bra att Sten Bergheden och Moderaterna har höga förväntningar på oss, för vi kommer att leverera.

Det var intressant att vi har så många poliser som är yngre än 23 år. Jag är verkligen förvånad att de är så många. Men Sten Bergheden säger här i talarstolen att vi har så många poliser och att så många poliser skulle sägas upp. Sänkningen av socialavgifterna handlar ju just om ungdomar under 23 år. Det är det ni har lagt kraft på med den sänkningen. Det är glädjande att det är så många poliser som är yngre än 23 år, men jag har svårt att tro det.

Herr talman! Jag vill avsluta med att säga att vi har haft sju månader på oss. Vi har gjort en del och kommer att göra ännu mer. Vi kommer att lyssna på er och vara konstruktiva i det vi gör. Vi kommer att lyssna på näringen, för vi vill skapa bättre förutsättningar för yrkestrafiken. Och vi kommer inte att behöva skämmas över att vi inte har gjort saker under sju år och tio månader. Det kan jag lova.

(Applåder)

Anf. 22 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Det var ett riktigt brandtal Jasenko Omanovic levererade från talarstolen. Det gläder mig att Omanovic noterar ivern hos allianspartierna att driva den passiva regeringen framför sig. Det är med glädje jag noterar att Omanovic beskriver oss som ivriga bävvar, för det är vi. Vi är ivriga att få förbättringar och förändringar till stånd. Därtill är de fyra allianspartierna tillfälligtvis i opposition, men framför allt är vi överens. Vi är överens alla fyra.

Jag skulle mot bakgrund av den mycket viktiga ingrediensen tyngre och längre fordon vilja fråga socialdemokraten Omanovic om samarbetsregeringen Löfven-Romson är överens om att införa en lagstiftning som innebär möjlighet att framföra längre och tyngre fordon på svenska vägar, 74 ton och uppemot 30 meter. Jag föreställer mig, herr talman, att ledamoten Omanovic möts av den frågan i sin valkrets, en valkrets där skogsnäring, mineralindustri med mera är dominerande och behöver besked.

Är regeringen Löfven-Romson överens? Vi fick nämligen inte höra den ena delen av samarbetsregeringen redovisa detta i debatten tidigare, då utskottets ordförande tyvärr var förhindrad att vara med. Inte heller ministern hade tydligen tillfälle att vara med i dagens debatt. Jag tycker att det är utomordentligt viktigt att få besked och ser fram emot ett svar, herr talman.

Anf. 23 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Jag beskrev er som ivriga bävrar, Anders Åkesson, för det är så jag upplever er med tanke på alla de tillkännagivanden och annat som ni nu gör. Det känns som om ni haft en istid under åtta år. Så upplever jag det, och det är den upplevelsen jag förmedlar. Det var en istid på åtta år då ni inte kom till skott. Det tog sju år och tio månader att komma med förslag, till exempel om klampning. Nu när ni är i opposition verkar det som att ni äntligen har möjlighet att agera. Ni har jättestora förväntningar på regeringen, vilket är bra.

Det är bra att vi har en riksdag som har stora förväntningar på regeringen. Jag kan berätta att regeringen kommer att agera, inte bara i en specifik fråga som den här, utan i alla frågor kommer regeringen att agera. Regeringen tittar på det som är bäst för Sverige ur alla aspekter. Det är den utgångspunkten regeringen har.

Regeringen kommer inte att ha några särintressen hit och dit utan kommer att agera för hela Sveriges bästa. Det kan handla om högskoleplatser, längre fordon och allt möjligt annat. Det är utifrån Sveriges bästa som regeringen alltid kommer att agera. Det kommer regeringen att ha som utgångspunkt.

Anf. 24 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack för icke-svaret, Omanovic! Det var ett fullständigt icke-svar, men det kommer ännu ett tillfälle att svara. Är samarbetsregeringen Löfven-Romson överens om att föra i hamn en lagstiftning, lägga fram ett förslag i Sveriges riksdag, som innebär möjlighet att framföra tyngre och längre lastfordon, i syfte att uppnå miljö- och transporteffektivitet och bättre konkurrenskraft i vårt land? Är samarbetsregeringen Löfven-Romson beredd att arbeta fram ett sådant förslag?

Vi har i dag fått besked av Socialdemokraterna, men det är bara ena delen av regeringen. Den andra delen har valt att vara tyst eller avstå från att ge besked. Min tolkning, herr talman, är att det tillkännagivande som en utskottsmajoritet tryckt igenom var helt nödvändigt. Likt ivriga bävrar driver vi en väldigt passiv regering framför oss. Den misstanke vi hade var just att det är snack men ingen verkstad. Det finns ett tillkännagivande som riksdagen fattar beslut om senare i dag. Mot det har regeringen att leverera.

Herr talman! Det var en väldigt tur att riksdagens trafikutskott inte gick på snacket om att det skulle komma lagstiftningsförslag till hösten. Jag tolkar icke-svaret från ledamoten Omanovic som att det finns en djup oenighet i samarbetsregeringen Löfven-Romson. Man lägger dimridåer runt den viktiga lagstiftningen om tyngre och längre fordon i syfte att uppnå transport- och miljöeffektivitet. Man lägger dimridåer i form av utredning på utredning. Ingenting händer. Tacka de ivriga bävrarna för hjälpen, Omanovic!

Anf. 25 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Hade jag varit Anders Åkesson skulle jag definitivt inte ha använt uttrycket snack men ingen verkstad. Efter att ha suttit åtta år i trafikutskottet utan att det hände något skulle jag inte ha använt det uttrycket, men det är upp till var och en att använda sig av de argument man vill. Jag tycker inte att man efter sju år och tio månader med snack men ingen verkstad nu, efter sju månader, kan komma och säga till oss att vi inte har gjort någonting. Vi har gjort en hel del.

Låt mig återigen betona för Anders Åkesson vad jag sa: Regeringen är överens om att varenda fråga som man fattar beslut om, antingen det handlar om längre fordon, högskoleplatser, vägar eller sjukvård, ska vara för Sveriges bästa. Man ska inte utgå från särintressena i samhället. I så fall blir det som det var under sju år och tio månader i trafikutskottet, från 2006 till 2014, då det inte hände så mycket sådant som näringen behövde. Vi lovar att det kommer att hända mer både för näringen och för Sverige.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 9.)

Yrkestrafik och taxi

*Järnvägs- och
kollektivtrafikfrågor*

§ 6 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

Trafikutskottets betänkande 2014/15:TU13

Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (prop. 2014/15:120)
föredrogs.

Anf. 26 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Jag skulle vilja börja med att yrka bifall till Alliansens reservation 3 och 4.

En fungerande järnväg, herr talman, är avgörande för jobb och tillväxt i hela Sverige. Den går genom Sveriges olika delar och binder ihop vårt land från norr till söder och från landsbygd till stad. Många är de människor som varje dag är beroende av järnvägen för att ta sig till och från jobbet. I takt med att fler vill kunna bo kvar på den mindre orten men pendla till arbetet i den större utvidgas våra arbetsmarknadsregioner, och vikten av en järnväg som levererar blir allt större. Samtidigt vill allt fler företag utnyttja järnvägen och de stordriftsfördelar som det medför. Vi har i Sverige en gemensam politisk ambition om att öka järnvägens marknadsandel, och politiken måste säkerställa att människor och företag kan lita på att tåget kommer och går i tid.

För att förenkla och minska kostnader för järnvägsföretagen, samt för att underlätta för människor att resa inom Europa, har EU i ett antal år drivit på för harmoniserade regler, gemensamma standarder och slopade gränshinder. Det är en bra och viktig ambition för alla oss som värnar järnvägens konkurrenskraft.

Därför välkomnar Moderaterna och Alliansen regeringens proposition, som innebär ett antal tekniska justeringar av en viktig reglering i form av SERA-direktivet, som möjliggör just denna förenkling och harmonisering.

SERA-direktivet och de fyra så kallade järnvägspaketerna är dessutom tydliga med att målet för EU:s järnvägspolitik är en marknadsreglering som syftar till att öppna järnvägsmarknaden för konkurrens och bättre integrera järnvägen som en del av den inre marknaden. Det är en ambition som mitt parti och Alliansen delar. Här ses dessutom Sverige som ett föredöme genom att vi successivt, genom beslut från regeringar både till höger och vänster de gångna decennierna har öppnat upp vår järnväg för konkurrens. Genom konkurrens både i underhållsverksamhet och bland operatörer får vi mer järnväg för pengarna samt lägre priser och större utbud för resenärerna.

En viktig pusselbit i sammanhanget är det fjärde järnvägspaketet som just nu bereds och beslutas i Europeiska unionen. Paketet innehåller bestämmelser som ska undanröja administrativa och tekniska hinder, öppna marknader, skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och undvika förtäckt diskriminering. Det är viktigt att Sverige i förhandlingarna drivet på för mer av öppenhet, mer av inre marknad och mer av konkurrens – faktorer som tjänat Sverige väl. Det är viktigt att värna om och sätta stor stolthet i att övriga Europa vill ta efter Sverige.

Herr talman! Järnvägen är föremål för stor debatt i Sverige för tillfället och ska så vara. Som sagt: Många är de människor och företag som varje dag är beroende av att tågen kommer och går i tid. Efter decennier av eftersatthet av den svenska järnvägen dubblerade alliansregeringen anslagen till drift och underhåll av järnvägen. Från 38 miljarder till 86 miljarder blev anslaget i den nuvarande nationella planen. Men pengar är ju inte lösningen på allt, även om det är viktigt.

Lika viktigt är en fungerande organisation. Därför tillsatte alliansregeringen en utredning som under ledning av Gunnar Alexandersson skulle kartlägga järnvägens organisation med dess brister och utmaningar. Delbetänkandet som levererades i april visade att det finns betydande problem när det gäller Trafikverkets organisation. Det handlar bland annat om att arbeta upp en bättre kunskap om anläggningens tillstånd och att förbättra kompetensen vad gäller upphandlingar. Utredningen är samtidigt tydlig med att lösningen på järnvägens problem inte är en återgång till tidigare dagars monopol.

Konkurrensen har givit oss 12–25 procents ökad effektivitet: mer järnväg för pengarna på ren svenska. Att dessutom återföra underhållsverksamheten till Trafikverket när myndigheten har stora organisatoriska utmaningar som det är vore rent dumdrigt, låter utredaren antyda.

I sammanhanget är det även värt att påpeka att Trafikverket självt har gjort en utredning där man tydligt säger nej till att återförstatliga underhållet. Trafikverket vill inte ha tillbaka underhållsverksamheten i egen regi. I rapporten *Alternativ för framtida organisering av järnvägsunderhållet*, också den från april i år, konstaterar Trafikverket att man behöver stärka sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning, men man tar tydligt avstånd från idén om att ta tillbaka utförandet av underhåll. Det ska även i fortsättningen upphandlas i konkurrens på marknaden, säger man tydligt.

Stefan Löfven sa i högt tonläge innan valet att allt underhåll skulle återförstatligas. Nu backar både han själv och infrastrukturministern från

de orden. Det tror jag är klokt och bra. I en så viktig fråga är det viktigt att utgå från verkligheten och fakta. I det här sammanhanget är forskning, regeringens särskilda utredare och Trafikverket självt tydliga med att monopol inte är vägen framåt. Det är Alliansen tydlig med, och det borde också regeringen vara tydlig med. För varje dag som regeringen inte ger besked skapas betydande osäkerhet i hela Transportsverige.

Trafikverket rapporterar att man redan nu märker en minskning i antalet företag som vill delta i upphandlingar av underhållsverksamhet eftersom man är osäker på den politiska viljan framöver. Kommer kontrakten att finnas kvar? Denna osäkerhet ger oss färre anbud, mindre konkurrens och potentiellt i förlängningen högre priser. Därför är det viktigt att regeringen tydligt tar avstånd från en återreglering, liksom vi i Alliansen gör i vår reservation.

När det gäller frågorna om kollektivtrafik i det här betänkandet kommer bland andra min moderata kollega Erik Ottoson att närmare gå in på dem lite senare. Jag vill ändå i sammanhanget nämna att Alliansen har en viktig reservation som handlar om att utarbeta ett gemensamt biljettsystem för all trafik i Sverige till gagn för resenären, som i dag finner det svårt att få överblick och hitta mellan alternativen.

Det är också glädjande att ett enigt utskott riktar ett tillkännagivande till regeringen om vikten av kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik och om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att målet ska kunna nås. Det är ett i huvudsak lokalt och regionalt ansvar, men staten måste också ta sitt ansvar i sin planering av infrastrukturen för att möjliggöra och underlätta.

Med dessa ord, herr talman, yrkar jag bifall till Alliansens två reservationer och konstaterar att med fördubblade anslag till underhållet av järnvägen och med en gedigen genomlysning av järnvägens organisation har vi tagit viktiga steg för att nå en bättre standard på våra banor. Nu är det viktigt att ta avstånd från idén om återförstatligande, så att Trafikverket kan få arbeta i lugn och ro och ta itu med de problem som utredningen identifierar.

Det handlar i slutändan om att säkerställa att varje medborgare och företag kan lita på att tåget kommer och går i tid. Det är avgörande för jobben, för tillväxten och för ett Sverige där hela landet kan leva. För detta bär politiken ett stort ansvar.

(Applåder)
(forts. § 8)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.56 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

Anf. 27 TALMANNEN:

Jag vill hälsa statsråden hjärtligt välkomna. Frågor besvaras av finansminister Magdalena Andersson, justitie- och migrationsminister Morgan Johansson, statsrådet Åsa Regnér, statsrådet Anders Ygeman och statsrådet Gabriel Wikström.

En fråga ska vara av övergripande och allmänpolitiskt slag eller avse ett ämne som faller inom statsrådets ansvarsområde och rör dennes tjänsteutövning. Finansminister Magdalena Andersson besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt eget ansvarsområde.

Finansiering av bemanningen i äldreomsorgen

Anf. 28 CECILIA WIDEGREN (M):

Herr talman! Jag vänder mig till statsrådet Åsa Regnér. Allt fler lever allt längre och mår allt bättre. Socialstyrelsen följer detta arbete väldigt noggrant. Vi konstaterar också att vi har många utmaningar framför oss. Det handlar om försummelse, oaptitlig mat eller att medarbetarna inte räcker till. Moderaterna och allianspartierna har jobbat fram en långsiktig strategi för att steg för steg höja kvaliteten när det gäller de äldres vård och omsorg. Men det handlar också om de anhöriga.

Vänsterregeringen och statsrådet Åsa Regnér har utlovat 5 000 nya medarbetare i äldreomsorgen men har inte valt att skicka med resurserna till riksdagen. Nu ligger förslaget på riksdagens bord. Vi kan konstatera att bara för i år sparar statsrådet Åsa Regnér 940 miljoner kronor för att bara skicka hit 60 miljoner. Trots att statsrådet Åsa Regnér utlovar 7 miljarder till äldre finns inte den finansieringen på riksdagens bord.

Jag har återkommande försökt få besked av statsrådet om den långsiktiga finansieringen av denna viktiga satsning för äldre.

Anf. 29 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Herr talman! Ja, vi avsätter under mandatperioden 7 miljarder till bemanning. Hade vi inte haft den budgetprocess bakom oss som vi har haft hade vi haft ytterligare 1 miljard bara i år till bemanning. Vi kommer också att tillsätta en kommission om kvalitetsfrågor i äldreomsorgen. Den ska se till att äldreomsorgens innehåll och det arbete som utförs har kvalitet. Inom det arbetet kommer vi också att ha möjlighet att se över frågor som till exempel handlar om måltider och andra frågor av viktig karaktär för de äldres liv och välbefinnande.

Anf. 30 CECILIA WIDEGREN (M):

Herr talman! Mellan raderna hör man här hur regeringen och statsrådet Åsa Regnér talar om en besparing på äldre på 5 miljarder. Men det väljer statsrådet att inte tala om. Det är en ren omflyttning av pengar. Hon tar från äldres kvalitetslyft när det gäller demens, från måltidslyft, från ledarskapsutveckling för äldreomsorgschefer och talar om att man ska finansiera 5 000 nya medarbetare i äldreomsorgen. Man sparar på äldres mat, på äldres demenslyft och på de av vårdens medarbetare som behöver

ledarskapslyft. Samtidigt säger man att man också ska ha 5 000 nya medarbetare.

Vi i riksdagen skulle vilja se den långsiktiga finansieringen. Var är de 7 miljarderna som ska tillföras de äldre?

Anf. 31 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Herr talman! Vi avsätter alltså 3 miljarder mer än vad oppositionen gör under mandatperioden. 1 miljard är redan försvunnen. De äldre har redan gått miste om 1 miljard på grund av att ni röstade emot det förslaget.

Inom ramen för de pengar som vi har kommer vi att kunna jobba strategiskt och långsiktigt med frågor som rör äldres vardag. Det handlar om måltidsfrågor. Det handlar om demens och om att möta behoven hos de äldre med demens, till exempel, på ett bra sätt. Det handlar om att förebygga fallolyckor. Vi kommer att kunna ta upp en rad frågor där och inom ramen för den kvalitetskommission som vi tillsätter inom kort.

Det är vi som avsätter pengar till de äldre. Ni har röstat emot 3 miljarder av de 8 som vi ville avsätta. Nu har vi 7 miljarder som vi jobbar med under mandatperioden. Det ser jag fram emot. Det kommer att gynna Sveriges äldre.

(Applåder)

Lagstiftningen om återvändande terrorister

Anf. 32 JULIA KRONLID (SD):

Herr talman! Min fråga går till inrikesminister Anders Ygeman.

De rödgrönrosas förslag i Stockholms stad, att personer från Sverige som deltagit i terrorhandlingar i Irak och varit en del av ett folkmord ska få förtur till hyresrätter och jobb när de kommer tillbaka, har upprört många. Vi har också hört liknande uttalanden från regeringens tillsatta representant för att motverka radikaliserings.

I rak motsats till detta har Europarådets ministerkommitté nyligen antagit ett protokoll där det finns en uppräknings av aktiviteter som man vill att signatärstaterna ska komma att betrakta som kriminella med en nationell lagstiftning. Det är bland annat att delta i en förening eller grupp i syfte att begå terroristiska handlingar, att motta träning i terrorism, att resa utomlands i terroristiska syften, att finansiera utlandsresor i terroristiska syften och att organisera eller på annat sätt underlätta utlandsresor i terroristiska syften.

Herr talman! Min fråga är om inrikesminister Anders Ygeman tänker agera för att ratificera det här protokollet och anpassa lagstiftningen därefter och lägga ned nuvarande strategi att belöna terrorister.

Anf. 33 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Julia Kronlid! Det finns inga sådana förslag som du försöker göra gällande. Du får med osanning. Så ser inte förslagen ut. Men den här regeringen var tydlig från dag ett. Deltagande i terrorhandling och organisering av, rekrytering till och finansiering av terrorkrigsresor ska kriminaliseras. Detta kommer på regeringens bord den 18 juni, om två och en halv vecka. När vi har det underlaget ska vi gå till riksdagen med förslag

till lag. Vi kommer att ha en lagstiftning på plats under hösten, som kan träda i kraft i början av nästa år.

Anf. 34 JULIA KRONLID (SD):

Herr talman! Anders Ygeman säger att jag far med osanning. Jag skulle vilja läsa ur Stockholms stads förslag. Det står: När en person vill lämna en våldsbejakande extremistisk gruppering eller kommer hem från strider utomlands är det avgörande med anpassade inkluderande insatser, bland annat jobbtorg och insatser vid arbetsmarknadsförvaltningen.

Vad är det för budskap till de människor som mördas och slaktas i Irak av IS? Jag undrar hur väl detta rimmar med Europarådets protokoll som säger: Att resa utomlands i terroristiska syften ska kriminaliseras. Det säger även: Att organisera eller underlätta utlandsresor i terroristiska syften ska kriminaliseras.

Jag välkomnar den här utredningen. Det är på tiden att den kommer. Men kommer den att innefatta alla de förslag som ingår i det här protokollet? Och kommer man att vidta åtgärder för att motverka den typ av strategier som faktiskt belönar terrorister och sticker i ögonen på Irak?

Anf. 35 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Julia Kronlid kanske är medveten om att det är Sveriges riksdag som stiftar lagarna och inte olika kommuner. Det är upp till Julia Kronlid och den här församlingen att välja vilken lagstiftning vi ska ha i fråga om dem som gör sig skyldiga till de här brotten.

Regeringen har varit tydlig med att den som gör sig skyldig till organisering av, rekrytering till, finansiering av eller deltagande i terroraktiviteter ska straffas enligt gällande lag. Men det perspektivet får inte göra att vi inte vidtar de förebyggande åtgärderna för att förhindra nyrekrytering eller att de som väljer att lämna de här grupperna för att de ser vilka mördare de i verkligheten är inte får det stöd och den hjälp de behöver för att kunna ta steget och lämna grupperna.

Omställning till biodrivmedel

Anf. 36 RICKARD NORDIN (C):

Herr talman! Min fråga går till finansminister Magdalena Andersson. En av de största utmaningarna vi har i Sverige är omställningen av fordonssektorn till att bli fossiloberoende. Ett viktigt steg på vägen är att byta ut den svarta oljebaserade kolatomen till en grön, biobaserad kolatom.

Ett av de bränslen som har haft störst genomslag de senaste åren är HVO. Det har gått en otrolig utveckling till mötes. Det introducerades 2011 och var redan 2013 det mest använda biobränslet.

Nu väljer regeringen att sätta stopp för det här genom att kraftigt höja skatten på HVO. Min fråga till Magdalena Andersson blir därför: Varför väljer ni att straffbeskatta HVO som har en enorm potential att faktiskt hjälpa Sverige att bli fossiloberoende och klara sina klimatmål?

Anf. 37 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag vill tacka Rickard Nordin för att han tar upp en mycket angelägen fråga. Det är viktigt att vi kan ställa om den svenska

fordonsflottan. Därför är jag väldigt glad att vi till exempel kan starta en utredning om ett bonus-malus-system, där man tar ut högre skatt på nya fordon som släpper ut mycket koldioxid och har lägre skatt på de fordon som släpper ut lite koldioxid. Det är ett sätt att ställa om den svenska fordonsflottan och få ytterligare incitament för att köpa bra bilar.

Bakgrunden till det som Rickard Nordin tar upp är det faktum att EU i sin syn på statsstöd bedömer att det är ett statsstöd att vi inte tar ut koldioxidskatt på biodrivmedel.

Från ett svenskt perspektiv vet jag att både den här och den förra regeringen tycker att det är ett märkligt sätt att se på det. Därför för vi nu, precis som den tidigare regeringen, diskussioner med EU-kommissionen om hur vi ska kunna lösa det svenska systemet med hög koldioxidskatt på de fossila bränslena och bättre beskattning av de biologiska.

Anf. 38 RICKARD NORDIN (C):

Herr talman! Tack för att finansministern än en gång pekar ut hur dåligt pålästa ni är!

Det är nämligen så att i Energimyndighetens övervakningsrapport, som jag håller i min hand och som finansministern gärna får läsa, till skillnad från vad hennes kollega brukar göra, kan man faktiskt läsa att just när det gäller HVO visar kostnadskalkyler att man har en högre nivå än vad marknadspriset för fossil diesel är under 2014. Det har inte skett någon överkompensation. Det finns inga EU-regler som säger att man måste lägga på en skatt på det sätt som regeringen nu också velat göra.

Bedömningen för 2015 gör samma sak, och även när man lägger till den skatthöjning som regeringen har velat göra på fossil diesel så är inte HVO överkompenserad. Det här handlar bara om att man är intresserad av att dra in mer skatt, och man sätter dessutom på ett effektivt stopp, för den här utvecklingen.

Jag rekommenderar alltså finansministern att läsa Energimyndighetens rapport, som också visar att det faktiskt är möjligt att inte höja skatten på HVO som regeringen nu väljer att göra.

Anf. 39 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! När man lyssnar på Rickard Nordin kan man lätt få uppfattningen att detta är ett förslag som regeringen har lagt på riksdagens bord. Riksdagsledamoten utgår från ett förslag som regeringen har skickat ut på remiss för att ta in synpunkter från olika remissinstanser. Förslaget har varit på remiss, vi har nu fått remissinstansernas synpunkter och vi ska nu behandla dessa.

Det finns flera aspekter som vi kommer att kunna ha med oss när vi tar fram det slutliga förslaget, och jag hoppas att vi kan fortsätta debattera sedan när Rickard Nordin har fått se det slutgiltiga förslaget. Men bakgrunden till att vi över huvud taget har den här diskussionen är att EU-kommissionen ser på det faktum att vi inte har koldioxidskatt på biodrivmedel som ett statsstöd.

Från ett svenskt perspektiv tycker vi, både den tidigare regeringen och den här regeringen, att det är ett märkligt sätt. Vi för aktiva diskussioner med kommissionen för att komma till rätta med det här problemet för alla biodrivmedel, för vi ser ett stort behov av att ställa om den svenska fordonsflottan.

Anf. 40 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Även min fråga, som rör fåmansbolag, går till finansminister Magdalena Andersson.

Några av det här landets kanske mest välbetalda människor, nämligen auktoriserade revisorer och advokater, tycker inte att de ska betala skatt. De tycker i stället att de ska få den sänkt så mycket som möjligt, så att i stället för att vara anställd till exempel på en advokatbyrå väljer man att bilda bolag i samma byrå. Det vill säga, det är samma juridiska person, och sedan bildar man en massa andra bolag under.

Det här sker i mångt och mycket för att komma undan skatt. Det har observerats i medierna ett antal gånger både nu och tidigare, och det är ett problem. Det var inte tanken med fåmansbolag att man skulle använda dem på det här sättet. Vad kommer ni att göra åt det?

Anf. 41 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det här är en mycket angelägen fråga. Revisorer och advokater har till uppgift i sin profession att stå för ordning och reda. Samtidigt kommer gång på gång avslöjanden om att just dessa professioner använder sin kompetens, som ska användas för att stå upp för ordning och reda, moral och etik, för att på alla sätt försöka tänja på skattesystemet och hitta kryphål för att inte betala skatt.

Jag tycker att detta är djupt upprörande och helt oacceptabelt. Det regeringen nu kan göra är naturligtvis att se på hur vi kan täppa till de här hålen i skattelagstiftningen som dessa professioner använder sin kompetens för att försöka hitta. Vi har redan märkt att här behöver göras mer, och vi har därför tillsatt en utredning kring just fåmansbolagsreglerna för att försöka täppa till kryphålen.

Anf. 42 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Det finns även ett större perspektiv på detta, och det är 3:12-reglerna. Det är klart att man behöver titta på dem, men det är ju också en knepig fråga. Skattejuridik är inte enkelt, och man kommer inte att lösa detta över en natt.

Det finns anledning att se på helheten i det här, men jag delar uppfattningen att det är väldigt viktigt att man får ordning på den här frågan nu. Man kan ju inte låta en grupp få göra lite som den vill. Det är trots allt människor som vi ska lita på att de ser till att reglerna i vårt samhälle efterlevs.

Anf. 43 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det är precis därför som vi har tillsatt den här utredningen. Det är viktigt att täppa till eventuella kryphål som kan finnas i lagstiftningen.

Det här är en katt-och-råtta-lek där vi som lagstiftare försöker täppa till kryphål, och så har vi människor med hög kompetens på skatteområdet som tyvärr använder den för att försöka tänja på skattereglerna.

Här tycker jag att Sveriges alla revisorer och advokater ska titta sig själva djupt i ögonen i spegeln och fundera på: Kan jag stå för det här beteendet? Är det här verkligen rätt och riktigt utifrån den profession och den yrkesetik som jag har som revisor eller som advokat? Om inte jag betalar för äldreomsorgen, för läkarna och för lärarna i skolan, vem ska då göra det?

Översyn av systemet med valsedlar

Anf. 44 MARIA ABRAHAMSSON (M):

Herr talman! Min fråga riktar sig till justitieministern.

För en tid sedan hade ministern och jag en debatt i kammaren om valhemligheten och om bristerna i systemet som innebär att väljarna i vallokalen tvingas plocka åt sig valsedlar från alla partier för att kunna välja att rösta på ett parti anonymt bakom skärmarna.

Justitieministern höll med om att det här är ett problem och avslutade med orden: Mitt svar i dag ska tolkas som att vi öppnar upp för en översyn av detta.

Så kom EU-kommissionen med kritik, och justitieministerns departement har svarat också där: I syfte att se om det svenska valförandet ytterligare kan förbättras överväger regeringen att ge en utredning i uppdrag att utreda om kraven på hur valsedlar görs tillgängliga i vallokalen bör skärpas.

Min fråga lyder: Är det justitieministerns ambition att vi ska ha nya regler på plats inför valet 2018?

Anf. 45 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Herr talman! Det korta svaret är ja. Det är ambitionen.

För resten av riksdagen och tittare som kanske inte riktigt vet vad det här handlar om är alltså sakfrågan den att vi i dag inte har några regler som skyddar oss när vi ska välja valsedlar på väg in i vallokalen. Där ligger alla valsedlarna öppna. Då är det en del som har hört av sig och haft klagomål och menar att man måste visa vilka valsedlar man plockar ut av dessa.

Det är kritiken som har förekommit, och den har också upprepats av EU-kommissionen.

Jag bedömer att detta inte borde vara så väldigt svårt att ändra på. Man får väl helt enkelt sätta ut skärmar. Men då måste man förstås också ha lite bättre kontroll på valdagen så att detta inte missbrukas på så sätt att människor börjar blanda valsedlar och lägga över dem.

Det vi öppnar upp för är alltså en sådan översyn, och jag hoppas att det ska kunna vara på plats till nästa val.

Anf. 46 MARIA ABRAHAMSSON (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Det är ett glädjande svar, och det är inte bara jag som tycker det, utan det är många där ute som också har bekymrat sig över att vi har sådana brister i den svenska valhemligheten.

Jag upprepar vad statsrådet sa: Vi kan alltså räkna med att ambitionen ligger fast att vi i valet 2018 kommer att ha nya regler när det gäller att plocka till sig valseklar. Det ser jag fram emot.

Anf. 47 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Herr talman! Det blir också en fråga för riksdagen. Det är ju riksdagen som ska fatta beslut om de här reglerna, men jag ser framför mig att vi påbörjar en sådan översikt till hösten, och då kommer vi att ha ganska god tid på oss att se till att lösa den här frågan till nästa val.

Bonussystemet för tandläkare

Anf. 48 KARIN RÅGSJÖ (V):

Herr talman! Jag ställer min fråga till Gabriel Wikström.

Tandläkarna saltar räkningarna, det har vi sett i medierna, och patienterna får betala. Marknaden gör väldigt stora intrång inom den offentliga tandvården. Flera landsting har hemliga belöningsystem, alltså bonussystem för tandläkarna, om de når upp till ett visst vinstmål. Det är alltså ett slags marknadstänk med vinstinslag.

Bland annat kan Värmland ge ett lönepåslag till tandläkarna om verksamheten går med vinst. I Stockholms län får tandläkarna 5 procent på alla intäkter på ett visst belopp som de drar in till kliniken.

Den här typen av bonussystem triggar helt klart ett medvetet fusk. Vad anser ministern att vi kan göra åt detta för att täppa till möjligheterna för landstingens bonussystem inom folkhälsotandvården som drabbar patienter?

Anf. 49 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Herr talman! Tack för frågan! Frågans bakgrund är naturligtvis den mediegranskning som blev offentlig i veckan. Tillåt mig först säga att den granskningen pekar på ett betydligt mer omfattande fusk än vad åtminstone myndigheterna tror är fallet. Det finns en del frågetecken om det fusk som har förts fram är så omfattande som man menar.

Med det sagt är det naturligtvis viktigt att se till att eventuella kryphål täpps till och att vi kan göra mer för att se till att de skattepengar som vi anslår till bland annat tandvården går till att gynna de patienter som behöver tandvård. Detta är bland annat föremål för en utredning som just har satts igång och som kommer att presenteras under hösten.

Anf. 50 KARIN RÅGSJÖ (V):

Herr talman! Det låter bra, Gabriel Wikström. Jag hoppas att man går till botten i frågan, eller snarare kommer upp från botten. Det är ändå 800 000 svenskar som troligen blir lurade på sina tandläkarräkningar, och den typen av fusk kostar staten 180 miljoner varje år. Det är förstås djupt oetiskt och drabbar ofta redan utsatta. Det kostar ju ganska mycket att gå till tandläkaren.

Hur tror statsrådet att branschen kan saneras från det extrema marknads- och vinsttänkandet som ändå verkar vara relativt utbrett?

Merparten av tandläkarna är sjysta, men hur ska branschen saneras? Det handlar om trovärdigheten för hela branschen.

Anf. 51 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Herr talman! Som jag sa i mitt förra svar tror jag att den granskning som gjordes i veckan har överdrivit fusket inom kåren. Såklart är det mycket troligt att det förekommer oegentligheter men absolut inte i den omfattning som har visats. Då är det viktigt hur åtgärderna dimensioneras. Den utredning som är igång kommer naturligtvis att lägga fram förslag som kan hjälpa oss att täppa till vissa delar i detta.

Sedan är det viktigt att se hur systemet som helhet fungerar. Här är den viktigaste debatten att se till att de förmåner som finns går till de patienter som har de allra största behoven, så att de patienter med dålig ekonomi som drar sig för att gå till tandläkaren får det stöd från samhället som de behöver för att få den vård de har rätt till.

Regeringens arbetslöshetsmål

Anf. 52 MATS PERSSON (FP):

Herr talman! Min fråga riktar sig till finansminister Magdalena Andersson.

Jobben är avgörande för att människor ska känna frihet och för att få pengar till vår välfärd. För en vecka sedan kritiserade Finanspolitiska rådet regeringen för att man inte visar vad effekterna av vårpropositionen betyder för jobben. I stället räknade Finanspolitiska rådet självt ut vad effekterna för jobben blir och konstaterade att regeringens mål om Europas lägsta arbetslöshet inte kommer att nås.

Från Folkpartiets sida tycker vi att det är oroväckande i sak. Vi anser också att målet innebär att det finns en risk att regeringen gömmer undan människor i statistiken och i olika typer av system. Vi har sett detta tidigare, inte minst under den tid då Göran Persson var statsminister.

Nyligen föreslog Arbetsförmedlingens generaldirektör att ett sätt för regeringen att nå sitt mål skulle vara att ändra i statistiken. Jag vänder mig mot det. Det är möjligt att siffertrixande gör att regeringen når sitt mål, men det hjälper inte de ungdomar som har problem.

Instämmer finansministern i generaldirektörens förslag? Om inte, tar hon avstånd från förslaget?

Anf. 53 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Att nå EU:s lägsta arbetslöshet är naturligtvis ett tufft och ambitiöst mål. Jag delar helt Finanspolitiska rådets uppfattning att de åtgärder regeringen satte in i den första budgeten som regeringen presenterade för riksdagen inte kommer att vara den slutgiltiga lösningen för att nå arbetslöshetsmålet. Men det är ett viktigt mål. Därför kommer regeringen under de kommande budgetarna att prioritera åtgärder för att nå målet. Vi kommer steg för steg att lägga fram förslag till ytterligare åtgärder för att komma närmare och närmare målet. Det är regeringens absolut mest övergripande prioritering.

Målet är formulerat på ett sådant sätt att vi vill öka antalet arbetade timmar och öka antalet sysselsatta i ekonomin. Det är en viktig del av

målformuleringen, just för att inte vidta andra åtgärder än sådana som stärker sysselsättningen.

Anf. 54 MATS PERSSON (FP):

Herr talman! Tack för svaret, finansministern!

Frågan ställdes utifrån den reaktion som kom från arbetsmarknadsminister Ylva Johansson. Hon svävade på målet och signalerade att regeringen avser att trixa med statistiken för att nå målet. Jag tolkar och hoppas att finansministern tar avstånd från Ylva Johanssons uttalande och därmed säger att det är fråga om de faktiska förslagen.

Finanspolitiska rådet föreslår bland annat lägre ingångslöner och en ny, modernare arbetsrätt för att skapa fler jobb för ungdomar, vilket också är det Folkpartiet föreslår när vi talar om lärlingsanställningar med lägre ingångslöner för ungdomar. Det är bättre att ha ett jobb att gå till än att vara arbetslös och gå på socialbidrag.

Står finansministern fast vid att hon tar avstånd från generaldirektörens förslag, och avser hon att lyssna på Finanspolitiska rådets rekommendation?

Anf. 55 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Herr talman! Det finns två partier i Sveriges riksdag som har kämpat för lägre löner i Sverige, och det är just Folkpartiet och Centerpartiet. Regeringen står inte för låga löner. Vi tycker att det är bra att människor har bra löner som de kan leva på. Vi tycker inte heller att detta att det ska vara lättare att säga upp folk – lättare att bli av med jobbet – är det bästa sättet att få fler människor i jobb. Här tror vi på andra åtgärder för att öka sysselsättningen.

Däremot pekar både Arbetsförmedlingens generaldirektör och Finanspolitiska rådet på det faktum att Tyskland och Österrike har en annan övergång mellan skola, utbildning och arbetsliv som gör att de bättre lyckas hantera ungdomsarbetslösheten. Det är intressant, och vi ska titta på vad de gör bra i Tyskland och Österrike och vad vi kan dra för slutsatser för Sverige och lära oss av olika länder för att sänka den alltför höga ungdomsarbetslösheten i Sverige.

(Applåder)

SUP-bolag och risk för brottslighet

Anf. 56 ANNIKA HIRVONEN (MP):

Herr talman! Min fråga är till justitieministern.

För bara någon timme sedan blev det klart att EU:s ministerråd antagit en allmän inriktning för att skapa en ny europeisk bolagsform, SUP-bolag. Syftet är ett i och för sig viktigt mål, att öka företagandet och göra det enklare att starta företag. Men en aspekt som glömts bort i hela processen är konsekvenserna för brottsligheten. Det är först när Sverige frågat sina brottsbekämpande myndigheter, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten, Säpo och Kronofogdemyndigheten, som det har kommit fram att den föreslagna bolagsformen faktiskt ökar möjligheterna att anonymt bedriva ekonomisk brottslighet med låg insats.

Hur kommer justitieministern att fortsätta att arbeta för att förslaget säkras mot ekonomisk brottslighet?

Anf. 57 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är alldeles riktigt som Annika Hirvonen säger. Förslaget som har diskuterats i EU kan få allvarliga konsekvenser. Våra myndigheter har pekat på riskerna att bolagsformen kommer att användas för penningtvätt, bedrägerier eller för annan typ av organiserad kriminalitet. När vi frågade Säkerhetspolisen om förslaget pekade de också på risken att starta sådana bolag och sedan använda dem för att finansiera terrorism.

När vi fick det klart för oss började vi bedriva ett intensivt påverkansarbete i EU för att försöka få till stånd en blockerande minoritet. Vi hade en sådan blockerande minoritet ända till för någon timme sedan, då ett av länderna föll ifrån. Det innebär att den allmänna inriktningen är antagen.

Det är emellertid inte slut där. Nu vidtar en process i EU:s ministerråd och därefter i Europeiska rådet.

Anf. 58 ANNIKA HIRVONEN (MP):

Herr talman! Som följdfråga vill jag gärna höra vad regeringen avser att göra för att förenkla för företagandet utan att också förenkla för terrorism och ekonomisk brottslighet. Tyvärr är det här fel minister. I stället tänker jag fortsätta på spåret och fråga vad regeringen gör i största allmänhet och hur justitieministern verkar för att politik på andra områden, som i och för sig har lovvärda syften, inte leder till system som blir lätta att utnyttja för ekonomisk brottslighet.

Vi har ju sett det också i Sverige, exempelvis med etableringslotsarna. Det projektet har nu avslutats. Men det här är ett problem som kanske beror på stuprörstänkande eller helt enkelt på att man inte har värderat upp det brottsförebyggande perspektivet. Vad gör justitieministern åt detta?

Anf. 59 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Herr talman! Om vi uppehåller oss vid SUP-bolagen en stund till kan jag säga att historien inte är slut där, utan diskussionen fortsätter i ministerrådet.

Dessutom kommer det en process i Europaparlamentet, och det är oerhört viktigt vilken inställning den kommer att ha. Om alla de partier som har varit överens med oss om att detta kan öppna väldigt farliga vägar för organiserad kriminalitet också försöker påverka sina Europaparlamentariker i den här riktningen välkomnas det naturligtvis.

När det gäller den övriga ekonomiska kriminaliteten är min upplevelse att vi under ett antal år under den förra regeringen hade en viss naivitet i fråga om att öppna upp offentliga system på olika sätt. Vi har sett att till exempel instegsjobb, Arbetsförmedlingens verksamhet och ett par andra ersättningsformer har utnyttjats mycket, även av kriminella.

Därför kommer vi nu att dra igång ett särskilt projekt mot fusk och fiffel.

Handlingsplan mot deltagande i terrorism

Anf. 60 ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! En hel värld upprörs av den fasansfulla terror som vi ser växa i Irak och Syrien. Uppemot 300 svenskar har rest till Isis för att vara med i denna fruktansvärda kamp och rörelse som växer i styrka. Uppemot 100 av dessa har återvänt till Sverige, enligt Säpo.

Inrikesministern har redogjort för att det kommer lagförslag från en utredning om två tre veckor. Men en avgörande del i det förebyggande arbetet för att hindra att fler reser sker i lokalsamhället.

I förra veckan kritiserades Stockholms stads handlingsplan av bland annat Kristdemokraterna här i Stockholms stad för att helt sakna konkreta åtgärder. Även om det rödgröna styret nu har backat från den här handlingsplanen undrar jag om inrikesministern anser att den ska ses som ett uttryck för den socialdemokratiska hållningen i den här frågan.

Jag undrar också om inrikesministern har några övriga råd till kommunpolitiker som brottas med den här frågan.

Anf. 61 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Vi kan väl notera att det som Andreas Carlson hänvisar till är en produkt av en nämnd i Stockholms kommun som sedermera har diskuterats i kommunfullmäktige i Stockholms kommun. Såvitt jag förstår har alla demokratiska partier i Stockholms kommun kommit överens om att göra en uppdatering av handlingsplanen innan man till slut ska fatta beslut om den i fullmäktige. Jag tror alltså att det blir en handlingsplan för det förebyggande arbetet i Stockholms kommun som vi kommer att vara överens om är bra.

Som jag svarade på den tidigare frågan: Kommuner har inte hand om lagstiftningen. Den ligger i riksdagen, så det är här vi ska se till att de som gör sig skyldiga till de här vedervärdiga handlingarna kan lagföras.

Frågan om den särskilda nationella samordnaren mot våldsbejakande extremism ligger på kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnkes bord. Det kommer att komma förslag och riktlinjer för hur man kan motverka den här typen av verksamhet i kommunerna. Det kommer också att komma en särskild handlingsplan på det här området. Det kommer alltså att finnas tydliga instruktioner till kommunerna både om förebyggande verksamhet och om avhopparverksamhet.

Anf. 62 ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Tack, inrikesministern, för svaret! Jag tror att det är en viktig signal. Sverige får aldrig uppfattas som en reträttplats där man skapar gräddfiler för återvändare. Därför är lagförslaget som kommer från utredningen om två tre veckor så viktigt.

I dag var Säkerhetspolisens chef Anders Thornberg i justitieutskottet. Thornberg lyfte fram att om det skulle bli lagstiftning med skärpt kriminalisering, som inrikesministern har varit inne på, ser han att

Säkerhetspolisen behöver ytterligare redskap för att kunna göra ett gott arbete och sätta kraft bakom denna nya lagstiftning.

Säkerhetspolisens chef lyfte också fram att Säpo måste få använda signalspaning för att kunna utföra ett gott arbete för de många förundersökningar som kommer att upprättas i och med en ny lagstiftning.

Min fråga till inrikesministern är hur han ser på den förfrågan eller det behov som Säkerhetspolisens chef har lyft fram.

Anf. 63 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Det är väl ändå värt att påminna om att inget av det här lagstiftningsarbetet var förberett under den tid då Andreas Carlsons parti satt i regeringsställning.

När man tittade på signalspaningslagen under den tid då vi hade en moderatledd regering kom man fram till att man *inte* kunde kombinera signalspaning och förundersökning. Såvitt jag förstår är detta det riksdagsbeslut som fortfarande gäller.

När utredningsresultatet kommer, då kommer vi att vara tvungna att se över de olika verktyg som polis och säkerhetspolis har till sitt förfogande.

Regeringen har tagit initiativ till en ny nationell strategi mot terrorism. Vi ska gå igenom samtliga verktyg, både inom den förebyggande verksamheten och inom polis och säkerhetspolis. Den strategin planerar regeringen att presentera i augusti.

Idrottsföreningars ekonomiska förutsättningar

Anf. 64 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Min fråga går till statsrådet Gabriel Wikström.

I tidningen Skånska Dagbladet uttalade sig statsrådet i går, alltså den 27 maj, om många idrottsklubbers stora oro över hur regeringens höjning av arbetsgivaravgifterna för unga kommer att slå mot deras ekonomi. Jag citerar statsrådet: ”Det är eventuellt elitklubbarna som berörs, men den stora breda idrottsrörelsen berörs inte utan där tror jag att de är väldigt glada över de satsningar som görs bland annat på ungdomsarbetslösheten, som kan leda till man för en gångs skull kan anställa en ung arbetslös som hjälper till i föreningen.”

Mina två frågor är: Avser statsrådet att även idrottsföreningar ska bli föremål för trainee-tjänster när det nu finns risk att de måste säga upp personal på grund av de ökade kostnaderna för att anställa? Och menar statsrådet att den här kostnadsökningen inte berör särskilt många föreningar?

Anf. 65 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Herr talman! Tack så mycket, Saila Quicklund, för frågan!

När det gäller den första delen måste jag säga att alltsedan jag tillträdde som idrottsminister har jag naturligtvis gjort otaliga besök runt om i Idrottssverige och träffat många föreningar och många aktiva inom idrottsrörelsen. Den bild jag får är att frågan om de höjda ungdomsarbetsgivaravgifterna inte är en stor fråga inom idrottsrörelsen.

Däremot är man väldigt angelägen om att ha en dialog och en diskussion med regeringen om hur man kan stärka idrottens förutsättningar, bland annat genom de höjda anslag som kommer idrottsrörelsen till del för att särskilt jobba med nyanländas etablering i det svenska samhället. Det är man väldigt positiv till.

När det gäller den andra delen är det klart att i de samtal som nu pågår i regeringen och i den politik som utformas för att bekämpa den höga ungdomsarbetslösheten har idrottsrörelsen tillsammans med civilsamhället i övrigt en viktig roll att spela, inte minst för unga som står långt från arbetsmarknaden.

Anf. 66 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Tack för svaret, statsrådet!

Hösten 2014 tog Moderaterna fram en utredning om hur regeringens aviserade skattehöjningar slår mot kulturen i allmänhet och idrotten i synnerhet. Totalt handlar det här, enligt riksdagens utredningstjänst, om en pålaga på runt 325 miljoner.

Statsrådet har under och även efter valet lovat att tillföra idrotten 272 miljoner. De här pengarna har inte kommit, trots löftena. I stället påförs nu idrotten över 300 miljoner kronor i ökade kostnader.

Min fråga är: Hur menar statsrådet att den här kostnadsökningen inte berör särskilt många idrottsföreningar?

Anf. 67 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S):

Herr talman! Jag har svårt att uttala mig om den utredning som Moderaterna har låtit göra.

Däremot kan jag säga så här: Inom den breda idrotten är höjningen av arbetsgivaravgifterna för unga, enligt min mening och det jag har fått till mig, inte en stor fråga. Man är betydligt mer intresserad av att ha en aktiv idrottsminister och en regering som placerar idrottsfrågorna högt på den politiska dagordningen och är intresserad av att föra en aktiv dialog med idrottsrörelsen om hur vi möter de framtida utmaningarna.

I detta ingår bland annat anslagshöjningar från staten. Vi har tagit det första steget mot att uppfylla vårt vallöfte i och med de 32 miljonerna extra till idrottsrörelsen för det här året, som höjs till 64 miljoner för nästa år.

Det vi särskilt pekar ut är insatser för nyanländas etablering i det svenska samhället, någonting som idrottsrörelsen samstämmigt har uttryckt att man gärna vill vara med och bidra till.

(Applåder)

Migrantarbetares situation

Anf. 68 MARKUS WIECHEL (SD):

Herr talman! Min fråga går till justitie- och migrationsministern och berör något som kan ses som minst sagt mycket allvarligt.

Dagens Nyheter har genom en granskning fört fram en verklighet som vi alla kan tycka är fruktansvärd. På ett grymt och hänsynslöst sätt utnyttjas tusentals fattiga migrantarbetare i Sverige. Om de över huvud taget får en lön kan de räkna med en lön som i vissa fall ligger på under 20 kronor i timmen. De saknar också i många fall helt kontakt med

omvärlden. Efter att ha arbetat sina tio till tolv timmar kan vissa även räkna med att utnyttjas sexuellt.

Herr talman! Människorna jag talar om utnyttjas som en följd av den fria rörligheten, den svaga kontrollen och de rykten som finns utomlands om Sverige som land.

Av den anledningen önskar jag svar från ministern vad regeringen gör för att få ett stopp på detta.

Anf. 69 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag är givetvis också oerhört berörd av dessa reportage där vi kan läsa hur människor utnyttjas och exploateras på ett helt oacceptabelt sätt.

Det huvudsakliga svaret på frågan är kontroller. Vi behöver kontrollera de arbetsgivare som är verksamma i dessa branscher på ett mycket bättre sätt än vad som har varit fallet tidigare. Det handlar inte bara om att skydda de människor som exploateras utan om att se till att det blir en sund konkurrens mellan olika företag. Får detta krypa in mer kommer vi att få en negativ spiral där fler och fler företag med oseriösa huvudmän kommer att ägna sig åt detta. Därför måste vi kontrollera dessa arbetsgivare mycket mer.

Anf. 70 MARKUS WIECHEL (SD):

Herr talman! Det gläder mig att jag och ministern är överens om att vi behöver ta tag i detta. Slaveri ska inte förekomma i Sverige.

En av dem som Dagens Nyheter har talat med säger något som ministern borde fundera på: att till skillnad från i Europa verkar den svenska polisen inte jaga papperslösa lika intensivt. Vidare frågar hon sig själv varje dag om det är värt det, och hon gläds åt att åtminstone slippa utnyttjas sexuellt.

Migrationsverket har noterat en ökning i antalet fall av misstänkt människohandel. Med fler tillståndslösa ökar risken för detta fenomen.

Av denna anledning undrar jag om ministern avser att ge polisen mer resurser och ett utökat uppdrag att verkställa avvisningsbeslut.

Anf. 71 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Herr talman! I inläggen kommer det tydligt fram vilka skiljelinjer som finns mellan Sverigedemokraterna och regeringen. Jag säger att vi ska jaga och kontrollera de arbetsgivare som exploaterar dessa människor medan Markus Wiechel säger att vi ska jaga de migranter som exploateras.

Det är inte där trycket ska ligga, utan trycket ska ligga på de oseriösa företag och arbetsgivare som ägnar sig åt denna hänsynslösa exploatering.

Ökade kontroller är helt avgörande. De måste göras av myndigheterna i samarbete med de fackliga organisationerna. I dag har de för liten möjlighet att göra dessa kontroller.

Det ska inte heller gå att lura hit människor på falska premisser. De ska inte bli lovade en lön och sedan få bara hälften när de kommer till Sverige. Det måste vara rättsligt bindande.

(Applåder)

Anf. 72 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S):

Herr talman! Också min fråga går till justitieminister Morgan Johansson.

För drygt en vecka sedan var justitieministern i Nederländerna och träffade representanter för brottsförebyggande organisationer och myndigheter.

Det brottsförebyggande arbetet är oerhört viktigt, och vi måste sätta stort fokus på det i Sverige. Jag vet att regeringen har det som ett av sina prioriterade områden.

Det är också viktigt att se vad andra länder gör, för jag tror att vi har mycket att lära.

Vad fick justitieministern med sig från besöket? Finns det frågor som vi kan ta tag i och börja arbeta med där vi kan lära av Nederländerna?

Anf. 73 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S):

Herr talman! Det regeringen gör på det brottsförebyggande området är att försöka lyfta fram detta perspektiv igen. I botten ligger ett gammalt program som heter *Allas vårt ansvar* och som antogs 1997. Vi vet alla att det har hänt en hel del på 20 år och att brottsligheten har utvecklats.

Då startade vi upp många lokala brottsförebyggande råd runt om i landets kommuner och regioner för att sammanföra de viktigaste aktörerna i det brottsförebyggande arbetet. Det handlar om polis, socialtjänst och skola. Det handlar också om den ideella sektorn så att människor till exempel kan ägna sig åt nattvandring och annat.

Jag genomför nu ett antal besök i landets kommuner där jag ser på hur de jobbar. Jag gjorde också en avstickare till Holland eftersom vi vet att man där genomför detta under stark nationell ledning. Det tror jag att vi behöver återupprätta i Sverige också när det gäller brottsförebyggande arbete.

Anf. 74 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S):

Herr talman! Med i denna delegation fanns också representanter för Sveriges Kommuner och Landsting och Brottsförebyggande rådet.

Många gånger är det kommunerna som ska utföra detta arbete. Har justitieministern någon vetskap om huruvida SKL fick med sig något mer från det besöket?

Även Brottsförebyggande rådet har ett ansvar. De ska ta fram analyser och titta på om vi behöver se över vissa delar och få kartläggning på andra områden.

Anf. 75 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S):

Herr talman! Brottsförebyggande rådet kommer att få i uppdrag att uppdatera det nationella program som finns.

I samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting kommer vi att försöka stärka det brottsförebyggande arbetet på lokal nivå. På många håll handlar det om att åstadkomma en bättre samverkan mellan de olika

aktörer som finns lokalt, såsom kommun, polis, folkrörelser, idrottsrörelse och föräldragrupper. Det handlar om att öka aktiviteten lokalt på ett mer påtagligt sätt än tidigare.

Det är också viktigt att lyfta fram tidiga insatser för de ungdomar som är på väg att hamna i kriminalitet. Ju tidigare vi lyckas bryta en negativ utveckling, desto lättare är det att bryta den. Då krävs en bättre samverkan mellan olika grupper.

Regeringens fördelning av ansvaret för handeln

Anf. 76 HANS ROTHENBERG (M):

Herr talman! Sveriges välfärd har byggts på omfattande handel med omvärlden. Handel är förutsättningen för att vi ska kunna bli rikare och få utbyte med övriga världen. Regeringen har haft en hög profil och signalerat detta genom att avisera en exportstrategi.

Samtidigt har vi i vissa debatter i kammaren diskuterat att regeringen bara har en tredjedels handelsminister, i och med att närings-, innovations- och handelsministern har alla dessa tre portföljer. Svaret har varit att alla 24 ministrar i regeringen är handelsministrar. Detta skrev handelsminister Mikael Damberg så sent som i förra veckan.

Låt mig därför fråga barn-, jämställdhets- och äldreminister Åsa Regnér vad hon har gjort för att främja svensk handel under sin tid som minister.

Anf. 77 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Herr talman! Jag tackar Hans Rothenberg för frågan.

Eftersom jag har en bakgrund i internationella frågor och känner mig ganska hemma i frågor som handlar om möten med andra länder, andra regeringar, aktörer, organisationer och företag försöker jag vid bilaterala besök lägga mig vinn om att tala om äldreomsorg och innovationer, som Sverige står för i stor utsträckning.

I Sverige har vi mångårig och bred erfarenhet på äldreomsorgsområdet. Vi har också en tradition av både innovation och företagande på detta område. Det är frågor som jag ofta tar upp när jag reser. Det har jag gjort i Chile, i New York, i Berlin och på andra ställen.

Anf. 78 HANS ROTHENBERG (M):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret.

Det låter alldeles utmärkt att barn-, äldre- och jämställdhetsministern har en agenda för detta. Jag är intresserad av att veta hur agendan ser ut för den kommande tiden som regeringen har, om den nu är tre och ett halvt år framöver eller kanske något kortare.

Den svenska tjänsteexporten är väldigt intressant för omvärlden, inte minst när det gäller barn- och äldreomsorgen. Det finns delegationer som kommer från Japan och Tyskland till Sverige för att studera förskolor. Här finns en potential.

Det är viktigt att svenska tjänsteföretag inom detta område har en stark referensmarknad på hemmaplan. Det har man bara om man får tjäna pengar, det vill säga göra vinst.

Jag är intresserad av att höra vilka insatser ministern avser att göra för att främja just dessa näringar i sitt värv under den kommande tiden. Ministern är ju även handelsminister.

Anf. 79 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S):

Herr talman! I all ödmjukhet tror jag att jag är ganska lämpad för det. Jag talar ett antal språk, och jag har mycket internationella kontakter.

Precis som frågeställaren säger handlar många av mina frågor om barnrättigheter. Förskolan ligger inte inom mitt beredningsområde, men det är sant att många kommer hit för att studera förskolor och deras kvalitet och betydelse för länders välfärd. Det är frågor som många länder vill ha information om liksom hur vi samarbetar med företagare på området.

Jag är liksom andra ministrar en del av näringsministerns och handelsministerns strategi för detta. Vi samordnar vårt arbete. Jag ser till att alltid träffa företag när jag reser. De är alltid väldigt intresserade av bland annat jämställdhetsperspektivet. Många svenska företag är måna om att lyfta fram att det är en varumärkes- och konkurrensfråga för dem.

Vi har ett gott samarbete i dessa frågor.

Polisens organisation

Anf. 80 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Jag riktar min fråga till inrikesminister Anders Ygeman. Den handlar om polisens organisation.

Just nu genomförs en mycket stor omorganisation av svensk polis, från 21 myndigheter till 1 myndighet. Syftet är bland annat att garantera en likvärdig och gemensam struktur och bemanning över hela landet och att vi ska ha kvalificerade resurser, kompetens och kapacitet i hela vårt land.

Min fråga till statsrådet blir då: Kan statsrådet Ygeman garantera att reformen genomförs på det vis som Sveriges riksdag har beslutat och att vi därmed får den fulla bemanning i hela vårt land som reformen ska ge enligt den modell som presenterats?

Anf. 81 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Ja.

Anf. 82 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Jag tackar för ett väldigt snabbt svar från statsrådet Ygeman. Låt mig utveckla min fråga.

I veckan träffade jag företrädare för svensk polis som uttryckte sig så här: Vi är beordrade att åka runt till kommuner i vårt område och beskriva hur vår polisorganisation ser ut och vilken bemanning och vilka funktioner vi kommer att ha när vi kommer in i vår nya struktur.

Herr talman! De uttryckte samtidigt en oro för att de senare kommer att behöva åka runt och ”pudla” för vad de tidigare sagt. De kunde inte riktigt se varifrån resurserna, bemanningen och kompetensen ska komma.

Min fråga till statsrådet blir då: Är deras oro obefogad?

Anf. 83 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag tror att man ska ta människors och polisers oro för stora omorganisationer på stort allvar.

Centerpartiet, Socialdemokraterna, Moderaterna, Folkpartiet, Kristdemokraterna med flera har varit överens om omorganisationen. Som Anders Åkesson mycket väl vet är tanken att slå ihop 21 personalavdelningar och 21 it-avdelningar och att jobba effektivare över hela landet och på det sättet frigöra resurser för att få fler poliser närmare medborgarna.

Detta sker inte i en handvändning. Vi kommer att få hundratals överblivna chefer och hundratals överblivna skrivbord, men vi ska se till att trycka ut resurserna i verksamheten så att vi når målet om fler poliser närmare medborgarna.

Jag hoppas på Anders Åkessons fortsatta stöd i jakten på att se till att alla dessa polisresurser kommer medborgarna och lokalsamhället till del.

Klampning av fordon

Anf. 84 JOHAN ANDERSSON (S):

Herr talman! Min fråga går till inrikesminister Anders Ygeman, och den tangerar det som Anders Åkesson var inne på.

Från den 1 mars 2015 är det möjligt för polisen att klampa fordon som bryter mot cabotagereglerna eller på annat sätt bryter mot gällande lagstiftning.

Hur polisen ska se till att lagstiftningen efterlevs är dock ett problem som till viss del kvarstår. Vi måste se till att polisen får nödvändiga resurser och medel som krävs för detta. Jag tänker närmast på trafikpolisens specialkompetens.

Om vi inte lyckas med detta kommer problemet att kvarstå, och det kommer att slå radikalt mot åkerinäringen men framför allt mot hela näringslivet.

Min fråga till inrikesministern är därför: Hur avser regeringen att konkret öka polisens resurser, närvaro och kompetens inom området?

Anf. 85 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Låt mig först säga att jag inte riktigt delar oron. Vi har sett otroligt imponerande insatser ute på våra vägar, där fordon efter fordon har kontrollerats och stoppats. I de fall man inte haft pengar eller resurser för att betala böterna har fordon också klampats.

Det sker en omsvängning på svenska vägar som kommer att leda till att vi kan stå upp för svensk konkurrenskraft och skapa fler nya jobb inom svensk åkerinäring. Låt mig också säga att vi inte haft så här många poliser i Sverige på 30 år. Vi har aldrig satsat mer ekonomiska resurser på polisen.

Samtidigt gör vi den reform som jag redogjorde för i det tidigare frågesvaret och som ska frigöra resurser för att få fler poliser närmare medborgarna och därmed ge utrymme för fler kontroller på våra vägar och ytterligare stärka konkurrenskraften för svensk åkerinäring.

Anf. 86 JOHAN ANDERSSON (S):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Det känns som ett glädjande svar som jag kan ta med mig hem till åkerierna och företagen i min valkrets och inte minst till de poliser som i dag jobbar med trafikövervakning och som känner en viss oro. Vi kommer att ha nödvändiga resurser och annat.

Jag tackar verkligen för svaret och ser fram emot verkställigheten.

Anf. 87 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Det är bra att Johan Andersson är nöjd med svaret.

Låt mig dock komplicera det hela lite. Vad vi måste bevaka i organisationsförändringen är att vi ser till att det fortsätter att utbildas trafikpoliser i den tunga verksamheten, så att vi har kompetensen att utföra kontroller.

Det är ibland svårt att kontrollera tunga fordon. Det är en sak att göra regelbundna, vanliga trafikkontroller av personbilister, såsom utandningsprov och fortkörningskontroller, och en annan att kontrollera färdskrivare, kör- och vilotidsregler och så vidare.

Vi måste bevaka att kompetensen inte försvinner i den nya organisationen utan att den finns där ute på vägarna, slår vakt om trafiksäkerheten och ser till att svenska och seriösa utländska åkare inte konkurreras ut av åkare som inte följer reglerna. Då måste vi ha poliser ute på vägarna.

Häktningstiderna för unga

Anf. 88 CHRISTINA ÖRNEBJÄR (FP):

Herr talman! Jag vänder mig till statsrådet Åsa Regnér med min fråga.

I går kunde vi på nyheterna i Örebro höra att häktningstiderna fortsätter att öka.

När unga häktas sker det i princip alltid med restriktioner, det vill säga isolering. Enligt barnkonventionen ska barn endast frihetsberövas som en sista utväg och under kortast möjliga tid. Trots detta ökar antalet unga som häktas.

Både Europarådet och FN:s tortyrkommitté har tidigare kritiserat Sveriges långa häktningstider med restriktioner. Det är bara Sverige och tre andra EU-länder som inte har någon bestämd maxtid.

Min fråga till Åsa Regnér är därför: Vad kommer statsrådet att göra för att säkerställa att ungas mänskliga rättigheter inte kränks i svenska häkten?

Anf. 89 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Arbetet i regeringen är så fördelat att det är jag som ansvarar för frågan om häktningar och de långa häktningstiderna.

Vi gör ett antal saker för att komma till rätta med den legitima kritik som har funnits, både när det handlar om häktningstidernas längd och förhållandena under häktningen.

När det gäller häktningstidernas längd handlar det framför allt om att kunna avgöra delar av mål snabbare så att vi kan komma undan de riktigt långa häktningstiderna.

När det gäller själva utformningen av häktningstiden handlar det om att bryta isoleringen. Där har vi öppnat för möjligheten att överpröva delar

av de restriktioner som den häktade utsätts för. Vi ska också öka den mänskliga kontakten under den tid man sitter häktad.

Jag är inte främmande för att också utreda frågan om Sverige ska gå mot en utveckling där vi sätter en yttersta tidsgräns. Det för dock med sig andra nackdelar, och vi riskerar att häktningstiderna för det stora flertalet häktade pressas upp.

Anf. 90 CHRISTINA ÖRNEBJÄR (FP):

Herr talman! Tack för svaret! Jag hade uppfattningen att Åsa Regnér som barnminister var ansvarig för frågor rörande barn och därmed bevakade barns intressen, så jag undrar i vilka andra frågor som barnministern duckar. Men jag tackar naturligtvis för svaret.

Jag undrar fortfarande vad man kommer att göra från statsrådets sida för att verkligen följa konventionen om mänskliga rättigheter för unga som häktas och om man verkligen tänker genomföra detta med maxtid. Jag är glad att du tar upp det. Det är som sagt vi och tre andra länder i hela EU som inte har det.

Anf. 91 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Riksdagsordningen är så utformad att det är det statsråd som har beredningsområdet som är skyldig att svara och inte något annat statsråd, så det handlar inte om att ducka utan om att följa riksdagsordningen. Vill Christina Örnebjär ändra riksdagsordningen får hon skriva en motion om det under allmänna motionstiden.

När det gäller häktningstiden för barn händer det att barn häktas i Sverige när barn har gjort sig skyldiga till allvarlig brottslighet. Då måste vi se till både att den är så kort som möjligt och att de restriktioner som finns under häktningstiden är så milda de kan vara.

Vi ska se över även maxgräns. Det gjordes inte under de åtta år vi hade en moderatledd regering stödd av Christina Örnebjärs parti Folkpartiet. Men vi ska titta på den möjligheten. Det är dock inte okomplicerat. Häktningstiderna i de länder som har en maxgräns är inte typiskt sett väldigt mycket kortare än i Sverige. Därför är nog åtgärden inte så effektiv som man i första skedet tror.

Anf. 92 TALMANNEN:

Då vill jag tacka ministrar, statsråd och deltagande ledamöter för dagens frågestund och förklarar därmed denna avslutad.

§ 8 (forts. från § 6) Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (forts. TU13)

Anf. 93 PER KLARBERG (SD):

Herr talman! Jag tänkte inleda med att berätta om järnvägsunderhållet eller rättare sagt bristen på järnvägsunderhåll. Alliansen brukar hävda att det aldrig någonsin satsades så mycket pengar på järnvägsunderhållet som under deras tid vid makten. Det må vara sant, men fakta är följande.

År 1993–1997 var det förebyggande underhållet av järnvägen 85 procent och det avhjälpande underhållet, det vill säga panikåtgärderna, 15 procent. År 2010–2014 hade det förebyggande underhållet sjunkit till 10

procent, och det avhjälpande underhållet var 90 procent. År 1993–1997 var antalet funktionsstörningstimmar inom järnvägen 3 000. År 2010–2014 var antalet funktionsstörningstimmar inom järnvägen uppe i 24 000, detta trots att det aldrig någonsin har satsats så mycket pengar på järnvägens underhåll som under alliansregeringens tid.

Frågan vi måste ställa oss är: Vad har gått fel? Varför har vi en underhållsskuld? Vart har i så fall pengarna tagit vägen?

Jag vill påstå att det inte är pengarna som har saknats. Jag vill tvärtom hävda att pengarna för järnvägsunderhållet är fullt tillräckliga. Trafikverket har tillräckligt med pengar för järnvägsunderhållet, men de har inte kontroll över vad pengarna används till.

Herr talman! Det finns ett ordspråk som lyder: Vilken tok som helst kan tjäna pengar, men det krävs en klok man att förvalta dem väl. Token i det här sammanhanget är Trafikverket, och avsaknaden av den kloke mannen är total.

Herr talman! Ovanför järnvägen finns det en kontaktledning. Kontaktledningen ger ström till tågen. Ovanpå loket finns det en strömavtagare. Det är den som leder strömmen ned till lokets maskiner och övrig strömförsörjning på tåget.

Herr talman! Jag vill påstå att kontaktledningen inte slits eller påverkas när ett tåg passerar. Herr talman! Nu har jag precis ljugit. Men jag har nog framfört den minsta lögn som någonsin har sagts i den här talarstolen. Jag har framfört en lögn som var så liten som en hundratusendels millimeter. Det är klart att kontaktledningen slits. För varje tåg som passerar slits kontaktledningen en hundratusendels millimeter. Vi pratar nästan om atomer.

Herr talman! På den gamla, goda tiden, då Banverket fanns, var det en myndighet som begrep sig på järnvägstrafiken, och då beräknade man att en kontaktledning skulle hålla i 40 år.

Låt mig ta ett exempel. Varje tåg sliter alltså en hundratusendels millimeter på kontaktledningen. En järnvägssträcka som trafikerar av 25 000 tåg per år slits alltså ned en fjärdedels millimeter per år, men det är fortfarande knappt märkbart. På fyra år har det passerat 100 000 tåg, och kontaktledningen har slitits med en millimeter. På 40 år har det passerat 1 miljon tåg, och kontaktledningen har slitits med en hel centimeter och måste således bytas ut.

Detta scenario gällde på 1990-talet. År 2015 sliter tåg fortfarande en hundratusendels millimeter, men trafiken är fördubblad, vilket Trafikverket inte har med i sina underhållsätgärder.

Om jag fördubblar trafiken i mitt tidigare exempel får jag fram följande fakta. 50 000 tåg per år sliter en halv millimeter på kontaktledningen. Det är knappt märkbart. Men på 2 år har det kört 100 000 tåg, och kontaktledningen har slitits med en millimeter. På 20 år har det kört 1 miljon tåg, och kontaktledningen är så tunn att den slits av, men Trafikverket tror att den håller i ytterligare 20 år.

När jag började som lokförare i slutet av 1980-talet var en nedriven kontaktledning en stor sensation. Oftast berodde det på att strömavtagaren på loket var trasig och man rev ned kontaktledningen. I dag går kontaktledningen av på mitten.

Herr talman! Tillåt mig att ta fram min mobiltelefon. När vi satt här tidigare i dag, kl. 12.17, kom det ett viktigt meddelande från Trafikverket. Det löd så här:

Det är stopp på tågtrafiken på Västra och Södra stambanan mellan Gnesta och Flen på grund av nedriven kontaktledning. Detta påverkar tågtrafiken på sträckorna till Hallsberg, Göteborg, Linköping, Malmö och Karlstad.

Här finns det en nedriven kontaktledning på en väldigt känslig punkt, och all tågtrafik stod stilla mellan huvudstaden och Sveriges andra, tredje och fjärde största ort. Den senaste tiden har även tågtrafiken drabbats i Stockholm på grund av växelfel.

Skillnaden mellan väg och järnväg är att vägar oftast meddelar när de börjar bli dåliga. Man ser att asfalten går sönder, att det blir spårbildning och att det är dags att underhålla vägen. Men en järnväg talar inte om när järnvägen börjar bli dålig. Järnvägen talar om när järnvägen har gått sönder, och då blir det de panikåtgärder som har skett i dag.

Herr talman! Tågtrafiken har alltså fördubblats, men Trafikverket verkar inte ha en aning om detta. Trafikverket är jätteduktiga på att sköta om vägar, men järnvägar begriper de sig inte riktigt på.

Herr talman! Vi står bakom vårt särskilda yttrande angående underhåll av statens järnvägsinfrastruktur. Vi kan samtidigt konstatera att den svenska järnvägens situation på grund av eftersatt underhåll har orsakat stora ekonomiska förluster i anläggningsvärdet för den svenska järnvägen.

Vi skriver i vårt yttrande att underhållskontrakt, i takt med att de löper ut, ska överföras till statliga Infranord. Men mot bakgrund av infrastrukturminister Anna Johanssons uttalande om att regeringen har fokus på att förbättra järnvägen och att detta arbete ska förstärka underhållet av järnvägsinfrastrukturen väljer vi att lämna detta särskilda yttrande.

Jag vill instämma med regeringen och utskottsmajoriteten i att det finns skäl att avvakta remissbehandlingen av förslaget från Utredningen om järnvägens organisation innan beslut kan tas om hur arbetet ska fortsätta.

Herr talman! Jag ska säga några ord om järnvägssäkerhet. De flesta här har flugit flygplan då det har varit tryggt att flyga.

Jag kommer ihåg när vi på 1990-talet för första gången flög på semester till Turkiet med våra barn. Dörren till cockpit var öppen under hela resan. Barnen frågade flygvärdinnan om de fick gå fram till piloten och titta, och det gick hur bra som helst.

Så har det varit på tågen också. Många gånger har tågvärderna frågat om någon vill komma fram till tågföraren och titta.

Men tiderna har förändrats, och det skedde efter elfte september 2001. Jag är övertygad om att de flesta piloter före elfte september hade synpunkter på hur lätt det var att forcera dörren till cockpit. Men det krävdes en katastrof innan något gjordes, och efter elfte september har flygbolagen ett säkerhetstänk som helt saknas i järnvägsbranschen.

Vem sätter sig i dag på ett flygplan om dörren till cockpit är öppen? Det gör ingen. Vem vill i dag flyga om någon kan ta sig in i cockpit genom att avlägsna en plastkåpa? Det gör ingen. Men, herr talman, i dag kan i princip vem som helst ta sig in till lokföraren under färd, och det måste vi ändra på innan katastrofen är ett faktum.

Måste det ske ett elfte september inom järnvägen för att vi ska få detta säkerhetstänk?

Herr talman! Jag yrkar därför bifall till min reservation 5.

Anf. 94 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Detta betänkande handlar om järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Jag vill påstå att det också är en förtroendefråga. Det handlar mycket om huruvida människor som ska nyttja järnvägssystemet, transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken känner förtroende för detta och vågar lägga sin tid i händerna på ett transportföretag. Kommer jag fram i tid? Kommer jag fram i bra skick?

En förutsättning för att människor ska kunna få detta förtroende för järnvägen som transportmedel är att vi åstadkommer ett mycket mer robust järnvägssystem. Då är det själva järnvägsanläggningens tekniska status som måste bli mycket bättre än i dag. Det tror jag att alla är överens om.

För att det i sin tur ska bli möjligt, och för att järnvägsinfrastrukturen som transportslag ska vara framkomlig och kunna användas så mycket som vi vill och som faktiskt är nödvändigt för att vi ska uppnå en del av de samhälleliga målen, fordras det också att järnvägen underhålls och förnyas.

Underhållsåtgärder är också nödvändiga för att infrastrukturen ska vara trygg och inte orsaka oss som nyttjar den eller det gods som fraktas med den några olyckor.

Herr talman! Det var precis detta som var bakgrunden till alliansregeringens fördubblade anslag till drift, underhåll och reinvesteringar i det svenska järnvägssystemet från och med 2006. Detta beskrevs tidigare tydligt av Per Klarberg.

Det var absolut nödvändigt att dessa fördubblade resurser tillfördes. Det kanske inte är tillräckligt, men det var absolut nödvändigt, efter decennier av eftersatt underhåll kombinerat med en kraftigt ökad trafik.

Centerpartiet och Alliansen tycker att det är bra att nuvarande regering slår in på samma väg och håller underhållsanslagen uppe. Men vi oroas över att man från regeringshåll i dag verkar ivra för att återreglera själva underhållet av järnvägssystemet. Av den orsaken har allianspartierna valt att reservera sig gentemot majoriteten i utskottet.

Alltsedan Trafikverket började upphandla järnvägsunderhåll – egentligen var det redan på Banverkets tid som det började – har man gjort det i konkurrens. Undersökningar visar att i och med att man började upphandla i konkurrens kunde man öka effektiviteten – uttryckt som pang för pengarna, alltså vad man får för pengarna – med mellan 12 och 25 procent. Vi fick alltså mer underhåll gjort för samma pengar eller mindre pengar givet att vi hade förmåga att handla upp det i konkurrens.

Jag som centerpartist, och vi i Alliansen, tycker att det är rimligt att vi fortsätter på det inslagna spåret. Vi anser därför att det är en god ordning att Trafikverket får fortsätta att upphandla järnvägsunderhåll i konkurrens.

Man kan även peka på den just nu pågående statliga utredningen om järnvägens organisation – Gunnar Alexanderssons utredning – där det också lyfts fram att det är mycket viktigt att man får fortsätta att anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhåll för såväl effektivitet som kunskapstillförelse och genomförande.

Samma utredning har också föreslagit att Trafikverket, som ansvarig infrastrukturförvaltare, även fortsättningsvis självt ska få avgöra om egen regi eller utförande av underhållsåtgärder med externa entreprenörer är att föredra, alltså att Trafikverket självt får fatta detta beslut.

I likhet med samma utredning och Trafikverkets egen utredning måste Trafikverkets beställarroll självklart utvecklas. Det tror jag är en självklarhet.

Det finns skäl att framhålla att Trafikverket självt i sin rapport *Alternativ för framtida organisering av järnvägsunderhållet* så sent som i april 2015 rekommenderade att utförandet av underhåll och reinvesteringar även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens på marknaden samt att Trafikverket självt stärker sin förmåga till uppföljning.

Herr talman! Jag kan alltså konstatera att när det gäller praxis och erfarenheten av större effektivitet kommer Alexanderssons utredning, Trafikverket självt och Alliansen till samma slutsats, nämligen att det är viktigt att det finns alternativa utförandemetoder, att det finns konkurrens och möjlighet till upphandling för järnvägsunderhållet, men att förmågan att följa upp att arbetet är riktigt gjort måste stärkas.

Herr talman! Min slutsats är därför att mycket tyder på att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll skulle återföras till Trafikverket och om all upphandling av underhållskontrakt i konkurrens inte längre skulle kunna ske på detta sätt.

Förändringar som genomförs måste alltid baseras på kunskap och vetenskap. Därför är det rimligt att alla förslag till förändringar nu får vänta tills Utredningen om järnvägens organisation har lämnat sitt slutbetänkande och man har hunnit dra de slutsatser som är rimliga att dra av detta.

Herr talman! Mot bakgrund av detta yrkar jag, i likhet med Jessica Rosencrantz, bifall till de två reservationerna från allianspartierna.
(Applåder)

Anf. 95 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Vänsterpartiet tycker att det är mycket olyckligt att hela EU ska genomföra samma experiment som Sverige har genomgått med skygglappar för avarter som dålig synkronisering mellan olika aktörer, dåliga arbetsvillkor och ökade säkerhetsrisker.

Avregleringen har lett till att systemet är uppsplittrat på en mängd aktörer och att det har blivit präglad av en vinst- och avkastningsjakt.

SERA-direktivet, som nu ska beslutas, är anpassat till Lissabonfördraget. Inom en snar framtid kommer ett stort antal bestämmelser att preciseras, till exempel banavgifter och kapacitetstilldelning. Det begränsar möjligheten för Sverige som land att påverka lagstiftningen inom järnvägsområdet.

Dagens ärende följer redan beslutade direktiv. Därför kan vi tyvärr inte agera i detta ärende. Men vi motsätter oss att EU ska gå samma väg som Sverige med avreglering inom järnvägsområdet, med de stora problem som det innebär.

Den bolagisering som vi har sett har lett till stora problem, till exempel vad gäller att upprätthålla järnväg i hela landet.

Vänsterpartiet vill tydliggöra uppdraget till SJ, att de ska arbeta utifrån ett större ansvar som utgår från i första hand samhällsnytta. Vi vill därför ge ett uppdrag om att SJ ska upprätthålla väl fungerande trafik i hela landet.

SJ tvingas i dag se till vinstmaximering, vilket gör att olönsamma sträckor riskeras. Konkurrens har på område efter område visat att girigheten tar över och att själva verksamheterna inte hamnar i centrum. År 1996 öppnades godstrafik för konkurrens, och år 2000/2001 bolagiserades SJ i bolagen Green Cargo AB, Euromaint AB, Swemaint AB och Jernhusen AB. Sedan 2010 har alla aktörer samma rätt att trafikera hela järnvägsnätet.

Kvaliteten hotas av detta, och den icke-kommersiella trafiken får svårare att verka. Vänsterpartiet skulle vilja prioritera samhällsnyttan genom att ge SJ ett tydligt uppdrag att trafikera hela landet, och samtidigt föreslår vi att SJ ska ges företräde på stamnätet. Jag yrkar därför bifall till reservation 1. Detta skulle göra det lättare för SJ att få ihop sin budget, som i dag är mycket ansträngd.

Flera huvudmän för olika delar av resan kan innebära mycket stora problem, inte minst vid förseningar. Det är även rörigt när man ska boka biljetter. Det gäller att ha rätt biljett för rätt bolag – jag har själv hamnat på fel tåg med fel biljett – och biljettsystemen hänger inte ihop.

Miljövänligt transporterade varor och miljövänliga transporter är grunden för ekologisk hållbarhet och grunden för en ekonomi inom naturens gränser. Det är viktigt att vi har möjlighet att kraftfullt och effektivt utveckla detta. Dagens avreglerade system är mycket ineffektivt. Konkurrensen splittrar även underhållsverksamheten, och vi vill gärna se att Trafikverket håller samman terminaler och depåer. Det behövs också tillräckligt med verkstäder, vilket man har sparat in på när man i första hand har strävat efter vinst.

Jag träffade en lokförarutbildare för SJ i går, och han berättade hur de som tidigare var månadsanställda skötte banunderhållet mycket mer effektivt. De gick ofta längs med bansträckningarna, kollade och smorde växlar när de inte hade något annat att göra. Han berättade hur de skruvade åt en extra skruv vid behov och så vidare. På så sätt såg de till helheten i systemet, till skillnad från de inhyrda företag som bara gör exakt det de har i uppdrag att göra.

För att minska störningarna skulle vi tjäna på att ha underhållet i en samlad och statlig regi där man i lugn och ro kan jobba med kunskaper om helheten, och med lång framförhållning, i stället för den här vinst- och profitjakten där varje företag vill göra minsta möjliga för så mycket pengar som möjligt. Alla borde inse att det inte håller.

Det är mycket positivt att riksdagen nu föreslår att vi ska arbeta för en fördubbling av kollektivtrafikresandet, och Vänsterpartiet välkomnar verkligen detta. Vi hade dock även en motion om att vi vill att regeringen tar fram konkreta förslag på hur målet om en fördubbling av kollektivtrafikresandet kan nås. Vi behöver skyndsamt ta fram konkreta åtgärder.

Siffror från Trafikanalys i november 2014 visar att kollektivtrafiken i Sverige ökar långsamt och att det är långt till målet om en fördubbling till 2020. Enligt Sekab har antalet resor med kollektivtrafik i landet ökat med 20 procent mellan 2006 och 2013. Det finns dock stora skillnader mellan

länen; i vissa har siffran ökat drastiskt under perioden, och i andra har den minskat. Vi behöver få till konkreta åtgärder för hur vi ska nå målen. Det handlar om vår utveckling av klimatet, där det börjar bli väldigt tydligt för oss att det är bråttom att agera.

Konkreta åtgärder kan vara allt från skattelättnader till satsningar på kollektivtrafiken och styrmedel för att kunna nå trafikplaneringen bättre. Ett problem med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i dag är att de ofta ligger under landstingen och att de har samma pott som sjukhusen att dela på. Eftersom vården går på knäna blir det svårt för många regioner att våga satsa på kollektivtrafiken, och det skulle behöva göras mycket för att vi ska nå målet om ett fördubblat kollektivtrafikresande.

Många vågar inte höja skatten. En liten skattehöjning ger stora intäkter, men eftersom tonläget skruvas upp så mycket vid mindre skattehöjningar blir inte ens dessa gjorda. Vänsterpartiet är det enda parti som tydligt driver frågan om att höja nivåerna på skatteintäkterna så att vi får in mer pengar till välfärd och kollektivtrafik. Då tar vi ändå inte i från tårna, utan vi håller oss på minimala nivåer.

Det är dags att fler inser att vi behöver komma upp i de nivåer av kapital som vi hade före de stora nedskärningarna på välfärden och kollektivtrafiken. Då många regioner i dag har det tufft ekonomiskt är det viktigt att staten ser till att det kommer in tillräckligt med pengar till både vården och kollektivtrafiken.

Redan innan den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft år 2012 varnade Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder för att den riskerade att försämra tillgängligheten. Vänsterpartiet vill därför i dag att regeringen utreder och föreslår åtgärder för att man ska ha möjlighet att ställa samma krav på kommersiell trafik på sträckor med allmän trafikplikt som man gör på offentligt driven trafik.

När det gäller Gotlandstrafiken vill vi att man ser över den och långsiktigt skapar en prisnivå som närmar sig vägpriser, vilket är en fråga som drivs på Gotland. Det skulle både gynna inhemsk turism och utveckla Gotland som region. De senaste åren har prishöjningarna i Gotlandstrafiken varit mycket kraftiga, vilket allvarligt hotar utvecklingen på Gotland. Vänsterpartiet vill satsa på infrastruktur i hela landet, såväl i norr som i söder, och inte endast i storstadsregionerna. Det gynnar en sundare ekonomi, inhemsk turism och landsbygdsutveckling. Därför behöver prissättningen i Gotlandstrafiken ses över framöver.

Anf. 96 SAID ABDU (FP):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna 3 och 4.

Konkurrens utgör grunden för all utveckling. Konkurrens mellan motstående idéer, produkter och tjänster är det som har skapat vårt samhälle och fört oss hit. Det är därför vi är här i dag: för att byta våra idéer i konkurrens med varandra. Ett monopol, däremot, kommer oavsett form alltid att leda till ineffektivitet och stagnation. Detta är en av grunderna i den liberala ideologin, och när den praktiseras ser man snabbt resultatet – sedan Trafikverket år 2010 började upphandla underhållsarbetet har dess arbete blivit 25 procent mer effektivt, precis som mina kollegor tidigare har nämnt.

Mot konkurrens, frihandel och utveckling står dock andra krafter. Vi i Folkpartiet och Alliansen möter dem i talarstolen varje vecka. De kommer dels från den gamla stålgrå vänstern, dels från högern som ibland biter sig själv i svansen och visar sitt sanna, kollektivistiska vänsteransikte. ”Järnvägsunderhållet bör återgå till statlig regi.” Smaka på den meningen! Den doftar svenskt 1960-tal, östtyskt 1970-tal och kubanskt 1990-tal. Har vi inte kommit längre än så? Har vi inte lärt oss av våra misstag och konstaterat att det inte finns några magiska kurer för att nå resultat?

Det enda som räknas är en tydlig beställare som kan ställa konkurrerande alternativ mot varandra och välja det bästa – inte nöja sig med det staten serverar och sedan tuga still. Vi i Alliansen har på ett tydligt sätt tagit ställning mot en dylik utveckling. En återreglering av järnvägsunderhållet skulle medföra en försämring av statens finanser, och vi anser att osäkerhetsregeringen inte ska kasta sig ned i diket i ännu en fråga utan att invänta Järnvägsutredningens slutbetänkande, som kommer senare i år. Därefter är vi redo att fortsätta debattera och stå upp för våra idéer. Vi är säkra på att vår idé kommer att stå stark i konkurrensen med den extrema vänstern och den extrema högern.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag slå ett slag för ökad kollektivtrafik. Folkpartiet och Alliansen följer med intresse kollektivtrafikbranschens förslag på hur vi kan nå en fördubblad kollektivtrafik. Men en utvecklad kollektivtrafik får inte bara begränsas till landets storstadsregioner. Jag har tidigare motionerat för min hembygd, Vänersborg och Trollhättan, och min partikamrat Nina Lundström har motionerat om att Gotland bör få bättre fungerande kommunikationer, inte minst vad gäller den livgivande färjetrafiken till ön.

(Applåder)

Anf. 97 ROBERT HALEF (KD):

Herr talman! I dag behandlar vi regeringens proposition om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och de riksdagsmotioner som rör kollektivtrafikfrågor. Det är viktiga frågor som har stor betydelse för underlättandet av den fria rörligheten i Europa och ökad framkomlighet i trafiken.

För att Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ska vara möjligt krävs en del justeringar i järnvägslagen, vilka vi behandlar i dag, bland annat nya regler och möjligheter att undanta vissa järnvägsnät och verksamheter från delar av regelverket.

Vi ser i dag ett stort behov av ökat stöd till drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen men också till nyinvesteringar. Ett robust järnvägssystem som håller för alla väder är nödvändigt för vårt resande och Sveriges konkurrenskraft. Allt för ofta blir det stopp i trafiken på grund av brister i den tekniska utrustningen eller på grund av att banan inte håller. Det leder till stora förseningar och drabbar framkomligheten för både resenärer och godstrafik. Det är ett faktum att utrustningen är sliten och att stambanorna är alltför gamla för att klara den hårda trafikeringen.

Alliansregeringens föreslagna utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg kommer att frigöra de nuvarande stambanorna för gods- och regionaltrafik samt bidra till ökad framkomlighet för resenärerna. Den befintliga tekniska utrustningen och stambanorna bör ständigt rustas upp

för att förbättra framkomligheten för persontrafik och godstrafik. Kristdemokraterna anser att det är av yttersta vikt att de som reser med tåg ska kunna känna tillit till att tåget går när det ska och kommer fram till sin slutdestination i tid.

Alliansregeringen fördubblade anslagen till underhållsätgarder och reinvesteringar av underhåll från år 2006. Och regeringen har nyligen förstärkt dessa anslag ytterligare under året och för kommande år, vilket är bra. Nödvändiga investeringar är viktiga för att stimulera järnvägen som trafikslag. Annars är risken stor att andra trafikslag, som är mindre miljövänliga, prioriteras.

Herr talman! Kristdemokraterna anser att Trafikverket även i fortsättningen ska upphandla och anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhåll, vilket också har visat sig vara kostnadseffektivt. Även den nyligen presenterade utredningen rekommenderar att underhåll och reinvesteringar också i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens på marknaden.

Vi anser dock att det finns ett behov av att Trafikverkets beställarroll utvecklas och att myndigheten stärker sin funktion för tillstånd och leveranskontroll samt uppföljning. Trafikverkets möjlighet att upphandla ökar konkurrensen och leder dessutom till lägre pris och bättre kvalitet. Fler anbud i konkurrens om utförandet har redan lett till ökad effektivitet med 12–25 procent, enligt de undersökningar som har gjorts.

Herr talman! Kollektivtrafikfrågor är viktiga för vårt resande och vår framkomlighet, såväl lokalt, regionalt som nationellt, och bör ges bättre förutsättningar. En fungerande och mer tillgänglig kollektivtrafik är avgörande för att fler ska välja att åka kollektivt och för vilket trafikslag man väljer att resa med.

Kollektivtrafikbranschens mål är en fördubbling av kollektivtrafiken, vilket är viktigt för samhällsbygget men inte minst för miljön. Kristdemokraterna anser att staten har en viktig roll när det gäller att skapa goda förutsättningar för att detta mål ska uppnås. Alliansen vill att regeringen arbetar aktivt för att målet om en fördubbling av kollektivtrafiken uppnås.

För att den enskilde ska kunna planera sin resa mellan kommuner och regioner på ett smidigt och enkelt sätt är en viktig förutsättning att det finns en samverkan mellan olika aktörer när det gäller gemensam reseinformation och resebokning. Vi ser redan i dag ett projekt, Gemensamma biljett- och betallösningar, som verkar som en plattform för ett trettiotal aktörer där biljetter och betalssystem samordnas. Detta initiativ är välkommet, och framöver bör denna utveckling stödjas och intensifieras.

Vi är övertygade om att en gemensam plattform för reseinformation och resebokning, för både buss och tåg, kommer att leda till att kollektivtrafiken ökar. Kristdemokraterna anser därför att nationell samordning av kollektivtrafikresandet är nödvändig, för att förenkla människors resande såväl före resan som under resans gång.

Med detta yrkar jag bifall till Alliansens reservationer.
(Applåder)

Anf. 98 KARIN SVENSSON SMITH (MP):

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslagen i vårt betänkande.

För mig är det en glädjens dag i dag. Att vi har enats om att ställa oss bakom branschens mål för fördubblad kollektivtrafik är ett stort steg framåt. Vi företräder medborgarna i det här landet.

Tills nyligen var jag ordförande i något som heter Resenärsforum, kollektivtrafikanternas intresseorganisation. Jag tror att många känner igen sig i att stora förbättringar behöver göras. Det gäller både kvalitet och kvantitet inom kollektivtrafiken. Den ska vara tillgänglig för alla. Man ska inte vägras att åka med på grund av att man kommer i rullstol till tåget. Det ska finnas en överblick för alla. Då kan man ifrågasätta att dela upp ansvaret på många. Ökar det inte behovet av samordning, och ökar det inte krånglet för resenärerna?

Det här är ett trendskifte, ett jättestort trendskifte. För några år sedan var jag i Almedalen. Där ställdes det en fråga till oss partirepresentanter: Vad vill ni göra för att kollektivtrafiken ska bli bättre och för att fler ska vilja åka med den? Jag minns att några representanter från de partier som i dag kallas allianspartier lite käckt föreslog: ”Man kanske ska byta namn till färdtjänst. Det här med kollektivtrafik låter ju lite socialistiskt.” Den tråden togs inte upp. Och jag tror att vi ska lämna den därhän, som en anekdot. I dag inser man att kollektivtrafik är en gemensam angelägenhet.

Hur kan det komma sig att trendskiftet har skett? Det har förstås med klimatfrågan att göra. Frånsett att byta bränsle i bilarna behöver vi använda mindre energi i transporterna. Då är det faktiskt ganska suveränt att åka tillsammans i stället för var och en för sig i sin bil.

Sedan är det också en beredskapsfråga. Sverige är allvarligt sårbart i dag, när 90 procent av energin till transporter kommer från importerad olja och 77 procent av oljan vi importerar går till transportsektorn. Det måste vi ändra på. Men för att minska sårbarheten måste vi åka mer tillsammans. Kollektivtrafiken får hälften av sin energi från förnybara bränslen, så den är mindre sårbar än biltrafiken.

Bakom det här trendskiftet, som gör att vi i dag kan ena oss kring en fördubblad kollektivtrafik, ligger också en trend av urbanism och levande städer. Man vill kunna planera städer för människor, så att vi inte bara har plats för bilar och bilparkeringar. Barns lekplatser, träd, nya bostäder, torg där man kan prata utan att behöva överrösta varandra – vi är väldigt många som gillar det. Allt fler föräldrar väljer att bo kvar i staden sedan de fått barn och vill att barnen ska ha en bra uppväxtmiljö. Kollektivtrafiken kan vara ett utmärkt redskap för att förena olika intressen i staden och göra den bra för människor.

Ska det här fungera krävs förstås också att järnvägen fungerar. Där har vi nog den största utmaningen framför oss. Jag tror inte att resenären i allmänhet känner igen sig i alliansbeskrivningen att det är mer effektivt nu. Man kan gå ut på vilket tåg som helst och fråga: Tycker ni att det känns effektivare nu än vad det gjorde för fem tio år sedan? Jag tror att väldigt få skulle hålla med om det.

Statens pengar, våra gemensamma skattepengar, behöver användas till det som de är avsedda för. Det är förvisso alldeles korrekt att anslagen till järnvägsunderhåll har ökat, som det står i vårt betänkande. Men samtidigt har antalet anställda som ska göra själva jobbet blivit mindre. Då kan man undra: Är det effektivt? Man anslår mer pengar, men färre ska göra jobbet. Jag vet inte riktigt hur den effektivitetsanalysen ser ut.

I likhet med andra i utskottet har jag inte några färdiga förslag till hur vi ska åtgärda problemen. Det är bra att de utreds nu, och det är till följd av ett tillkännagivande under den förra mandatperioden som utredningen kom till. I väntan på att den blir klar får vi nog stilla oss med de exakta förslagen.

Men samtidigt kan inte järnvägen vänta. Vi kan inte gå ut och se resenärerna i ansiktet och säga ”du, du får nog stilla dig här ett år eller så”, utan vi måste se till att de extra medel som tillkommit – 620 miljoner för i år och sedan höjda nivåer i fortsättningen för underhåll – används till det som de är avsedda för. Det ska vara så mycket förebyggande underhåll som möjligt och så lite panikåtgärder i slutändan att resenären egentligen inte märker det. Det är det som är själva syftet. Om man gör saker och ting rätt från början blir det väldigt lite uttryckningar. Den som inte har åkt tåg i Schweiz kan jag rekommendera att göra det, för där ser man effekten av att sköta saker och ting i förväg i stället för att göra nödlösningar i efterhand.

Ska det här vara möjligt måste det finnas ett sammanhållet ansvar för järnvägen. Man kan inte abdikera från ansvaret. Marknaden är bra på att lösa väldigt många saker, men Trafikverket har ansvar för 90 procent av järnvägen, och då måste verket också se till att den sköts. Man måste ha ett uppdrag från regeringen som gör att man tar det ansvaret. Vi måste ha en sammanhållen kompetens inom järnvägen, en sammanhållen järnvägsdivision inom Trafikverket.

Jag tror sammantaget att Sverige har väldigt goda förutsättningar att göra kollektivtrafikbranschen till en framtidsbransch och få ett trendsifte, så att vi använder bilen till det den behövs för men inte har den som basfordon, åtminstone inte om vi bor i städerna. Då behöver vi i större utsträckning använda delade tjänster för bilen. Kanske ersätter då bilpooler, hyrbilar, taxi eller annat mycket av det privata bilägande som i dag gör att städernas yta används lite märkligt, för att uttrycka sig enkelt.

Det här kan bli nyckeln till ny industri. Vi har tillverkare av kollektivtrafikfordon. Vi skulle kunna sköta kollektivtrafiken på ett sådant sätt att det kunde vara en exportbransch. Vi har sedan lång tid tillbaka i Sverige kunskap och utveckling som vi kan använda på alla nivåer till det här. I det som i Tyskland kallas Energiewende har man försökt satsa på förnybara och hållbara energislag. För Sveriges del skulle det kunna bli en ”transportvänd”, där vi bygger ett hållbart transportsystem som är bra för människor i långsiktig samklang med naturen.

(Applåder)

Anf. 99 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Vi kan nog vara ense om att järnvägen står inför stora utmaningar. I det sammanhanget är det väl värt att uppmärksamma, som flera andra har gjort, att trafiken glädjande nog har ökat starkt på järnvägen, vilket naturligtvis ställer systemet inför nya utmaningar.

Det som gör mig lite bekymrad är när delar av svensk politik och vissa partier hemfaller åt försök till enkla lösningar – därav allianspartiernas resonemang tidigare i talarstolen om att vi fruktar en linje från regeringspartiernas sida med en omedelbar återreglering och återförstatligande som lösningen på alla järnvägens problem. Jag tror inte att det är det som det handlar om. Snarare beror svårigheterna på en ökad

trafik och på att framför allt socialdemokratiska regeringar under många decennier underlåtit att investera tillräckligt mycket i systemet.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Karin Svensson Smith. Vi har kunnat konstatera att det var den nya regeringen som snabbt ville ha en delutredning om underhållsverksamheten på järnvägen. Nu har man fått den utredningen, och den är tydlig med att lösningen inte är ett återförstatligande. Trafikverket, som under samma tid gjort en egen utredning, säger att man inte vill ha tillbaka underhållet; man tror att det utförs effektivare och bättre i konkurrens. Vilka slutsatser drar Karin Svensson Smith av de här rapporterna, som tydligt säger att en återreglering inte är rätt väg att gå?

Anf. 100 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Jag råkar vara expert i den utredningen och har följt sammanträdena. Man ska vara noggrann med att säga att så som Trafikverket fungerar nu är det ingen lösning att omedelbart lägga över allt underhåll i händerna på Trafikverket. Man har alldeles för lite kunskap om sina egna anläggningar. Mycket av den kompetens som fanns tidigare är outsourcad. Man behöver återuppbygga anläggningsregister och så vidare.

När järnvägen fungerar bra är den som en symfoniorkester – jag gillar den liknelsen – med en dirigent som leder verksamheten och där alla som spelar har samma notpapper och har övat tillsammans. Järnvägen saknar nu väldigt mycket av detta. Det finns ingen tydlig dirigent. De olika orkestermedlemmarna går ut och in. De har inte tränat ihop, och de har dessutom var sitt notpapper. På det viset skiljer sig tågtrafik från biltrafik. Det krävs en samordning, en integration och en ledning som saknas i dag. Jag tror att den kompetensen behöver byggas upp igen, men någon väldigt enkel fix saknas tyvärr. Det har jag ödmjukhet och respekt för, och det borde Jessica Rosencrantz också ha.

Anf. 101 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Ja, en dirigent kan vi nog allihop vara överens om att vi vill ha, och jag tycker att både Trafikverkets utredning och Gunnar Alexanderssons utredning är väldigt tydliga med att det behövs ett mer samordnat ansvar från Trafikverkets sida. Det är bara att beklaga att utredningarna identifierat så stora problem och brister. Detta måste vi allihop se till att nu ta fasta på.

Men det är ganska stor skillnad på att Trafikverket ska ha en samordnande funktion och att allt utförande av drift och underhåll ska återföras till ett statligt monopol. Jag har själv, herr talman, i medierna hört Karin Svensson Smith kräva återreglering av all underhållsverksamhet. Förvisso har Karin Svensson Smith också krävt återmonopolisering av i princip all verksamhet på järnvägen, även operationerna och resorna. Men är det så att Karin Svensson Smith nu backar från kravet på återreglering? Vill man inte längre ha en återreglering av järnvägsunderhållet? Statsminister Stefan Löfven var tydlig inför valet med att man krävde ett återförstatligande, men har nu backat när mer fakta kommit på bordet. Hur ska jag tolka Karin Svensson Smiths besked till resenärer och företag som trafikerar de svenska järnvägarna i dag?

Anf. 102 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik:

Herr talman! Miljöpartiet tog för några år sedan, när jag var riksdagsledamot förra gången, fram ett dokument som heter *En ny tågordning*. Vi har sedan förfinat detta och tagit fram det vid upprepade tillfällen. Vi känner nog inte att underbyggnaden för de kraven är mindre starka nu än när vi tog fram dokumentet första gången. Men den exakta utformningen av när och hur saker och ting ska ske kan jag inte meddela nu. Trafikverket måste vara kompetent för att sköta sina saker, och det blir man inte över en natt. Jag vill avvakta utredningens resultat för att tala om hur det ska gå till. Vi ska samtala med de olika aktörerna och forskarna om hur det ska göras.

Jag menar att staten ska ta sitt huvudansvar. Det är en statlig angelägenhet. Järnvägen i sin historia var ett antal privata banor. Det var först när staten tog över alltsamman och gjorde en integrerad verksamhet som den kunde få det lyft det innebar att stambanorna byggdes. Vi kan inte låta Sverigeförhandlingen resultera i att vi låter var och en sköta sin egen bit. Då kommer inte järnvägens potential att utnyttjas effektivt.

Anf. 103 PIA NILSSON (S):

Herr talman! Hur pålitlig är egentligen den svenska järnvägen? Kan vi räkna med att tåget kommer i tid? Är järnvägen på rätt spår, eller vart är vi på väg? Det kommer jag att fokusera min talartid på. Kollektivtrafiksdelen i övrigt kommer Teres Lindberg att lyfta fram i sitt anförande. Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Att den svenska järnvägens 11 000 kilometer trafikerade banor lider av betydande brister har väl knappast undgått någon. Det handlar om inställda avgångar, kraftiga förseningar, snö på spåren, löv på spåren och sol på spåren. Signalfel och nedrivna kontaktledningar har blivit vardagsmat för luttrade resenärer.

Herr talman! Den fråga som allt fler ställer till oss som ansvariga politiker är: Vad tänker ni göra? Gör något! Ja, antingen gör vi som strutsen och låtsas att den verklighet som resenärer och godstransportörer vittnar om inte finns, eftersom den inte överensstämmer med statistiken, eller så väljer vi att våga se den bistra men sanna järnvägsverkligheten i vitögat, ta vårt politiska ansvar och föreslå skarpa åtgärder som leder till att tågen kommer i tid, som leder till ett ökat förtroende för tågtrafiken och som leder till en järnväg värd namnet.

Den absolut viktigaste och avgörande punkten blir att få ordning på just punktligheten. Tågen ska komma och gå i tid, punkt. Men för att det ska vara möjligt krävs att vi är överens om problembilden och att vi tydliggör vår vilja att hitta lösningar. Det håller inte att slå blå dunster i resenärernas ögon och hävda att punktligheten visst har ökat genom att ändra definitionen för vad som är försening. Det är varken värdigt eller trovärdigt. Att som tidigare infrastrukturminister påstå att vi har en punktlighet som placerar oss bland topp tre i Europa är provocerande. Varför skulle i sådana fall var tredje svensk någon gång välja bort tåget av rädsla för att komma just sent?

Herr talman! Så här kan det inte få fortsätta. Vi måste ta resenärernas kritik och frustration på allvar. Vi måste inse att förtroendet för järnvägen är uselt, och vi måste agera utifrån det faktum att 66 procent inte litar på att tåget kommer i tid. Business as usual håller inte. Det krävs nytt, det

krävs omtag, och det krävs krafttag. Konsekvenserna blir annars ännu allvarigare. Det påverkar både arbetsmarknad och bostadsmarknad.

Om vi inte kan lita på tågen är risken stor att vi inte vågar ta det där jobbet som innebär att vi måste börja pendla. Det kan också på sikt påverka den regionala utvecklingen negativt och samhällsekonomin i stort. Det finns uppgifter som säger att vi förlorar ungefär 5 miljarder i intäkter varje år på grund av försenade tåg.

Herr talman! Jag kan berätta att som försenat tåg räknas de tåg som anländer 5 minuter för sent. Nu inkluderas även inställda tåg, åtminstone de som ställs in samma dag eller dagen före planerad avgång. Punktligheten i dag är för persontågstrafiken 90 procent och för godstågen 79 procent i snitt, vilket är en försämring jämfört med samma tid förra året. Jag vill bara nämna att i Japan var den försenade snitttiden förra året 33 sekunder.

Vi är inte nöjda med att nio av tio persontåg kommer i tid. Ingen ska ens behöva fundera över att eventuellt hamna på det där tionde tåget. Det pågår nu ett intressant samarbete mellan aktörerna inom järnvägsbranschen om att öka punktligheten till 95 procent år 2020. Det är bra, herr talman. Men om alla goda krafter samverkar, inklusive politiken, hoppas jag att vi kan åstadkomma mer än så.

Herr talman! Resurserna till underhållet kommer i år att öka med 620 miljoner och 1,24 miljarder per år de kommande tre åren. Men det räcker inte. En analys gjord av WSP visar att det tidigare har funnits ett tydligt samband mellan resurser och punktlighet i trafiken. Men det sambandet har brutits de senaste tio åren. Enbart pengar tycks inte längre ge samma genomslag. Det krävs också en tydlig styrning av de anslagna skattemedlen för att uppnå största möjliga nytta.

Vad beror då alla dessa tågförseningar på? Vi har aldrig haft så mycket trafik på järnväg som de senaste åren. Det är glädjande, men det är också väldigt trångt. Fler, tyngre och snabbare tåg i tätare trafik sliter hårdare på spår, växlar och kontaktledningar. Samtidigt har inte infrastrukturen byggts ut eller underhållits i motsvarande takt. Det gör att det är svårt att skapa plats åt de tusentals inplanerade banarbeten som ska göras varje år. Utan underhållsarbete blir läget ännu värre. Det är ett moment 22-läge.

Vad gör vi nu? Statsrådet Anna Johansson har i ett tilläggsuppdrag till utredare Gunnar Alexandersson bett att han ska se över hur järnvägsunderhållet ska organiseras så att staten kan ta det samlade ansvaret. Regeringens uttalade vilja är att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet.

Sverige har Europas mest uppsplittrade järnvägsunderhåll. Ingen annanstans saknar banhållaren möjlighet att inspektera den egna banans status. Ingen annanstans är det den privata entreprenören som själv kontrollerar kvaliteten på det utförda arbetet. Den situationen har hårt kritiserats, inte minst från Riksrevisionen. Vi vill bryta denna utveckling. Vi kommer att invänta och noggrant ta del av remissvaren innan vi föreslår mer exakt vad som behöver göras för att få ett mer systematiserat, planerat och koordinerat järnvägsunderhåll.

Herr talman! Inte helt förvånande har Alliansen en reservation om underhållet av våra järnvägar. De tycks vara nöjda och belåtna med vad de lyckats åstadkomma med svensk järnväg under sina åtta år vid makten. Jag tror dock, herr talman, att de är rätt ensamma om den uppfattningen.

Allianspartierna tycker att det är god ordning som råder och vill helt enkelt fortsätta på de inslagna spåren att konkurrensutsätta upphandlingen med argumentet att det har blivit mer underhåll för pengarna. Vi hörde nyss Anders Åkesson säga att det har blivit mer pang för pengarna.

Hur då? Har det blivit färre kontaktledningar som rivits ned, färre signalfel eller färre växelfel? Nej, så ser inte verkligheten ut. Det har däremot blivit färre anställda som kan åtgärda felen på spåren. Hela reservationen som Alliansen har andas skräck inför tanken att regeringen ska komma

med ett förslag om ett statligt ansvar. Det vore direkt skadligt om så sker, skriver de i reservationen. Det är ord och inga visor, herr talman!

För vilka är det skadligt? Är det skadligt för resenärerna, för godsköparna eller för järnvägspersonalen? För vilka är det skadligt om staten tar ett större ansvar? Skadligt är däremot att inte göra någonting alls, för då kommer sannolikt läget att förvärras ännu mer.

Gunnar Alexanderssons förslag är nu ute på remiss. Jag utgår ifrån att regeringen kommer att agera kraftfullt i denna viktiga fråga. Järnvägs-sverige förtjänar ett bättre öde. Vi i regeringen kommer att stå rakryggade i kampen om en effektivare organisation av järnvägsunderhållet som ökar punktligheten, som ökar pålitligheten och som får svensk järnväg på rätt spår igen. Kampen, herr talman, har bara börjat!

(Applåder)
(forts. § 10)

§ 9 Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens sammanträde

TU12 Yrkestrafik och taxi

Punkt 6 (Förankring av last)

1. utskottet
2. res. 2 (SD)

Votering:

257 för utskottet

43 för res. 2

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 S, 73 M, 20 MP, 17 C, 20 V, 17 FP, 13 KD

För res. 2: 43 SD

Frånvarande: 16 S, 11 M, 6 SD, 5 MP, 5 C, 1 V, 2 FP, 3 KD

Punkt 9 (Kontroller och indragning av taxiförarlegitimationer)

1. utskottet
2. res. 4 (SD)

Votering:

256 för utskottet

44 för res. 4

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 S, 73 M, 20 MP, 17 C, 20 V, 17 FP, 13 KD

För res. 4: 1 S, 43 SD

Frånvarande: 16 S, 11 M, 6 SD, 5 MP, 5 C, 1 V, 2 FP, 3 KD

Björn von Sydow (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 10 (forts. från § 8) **Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor** (forts. TU13)

Anf. 104 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack, Pia Nilsson! Det är knappt pulsen har gått ned efter denna snabba votering.

Pia Nilsson sa i sitt anförande att här skulle det minsann komma skarpa åtgärder, en bättre ordning och bättre tidspassning i järnvägsunderhållet. Det är bra. Det anstår ett regeringsbärande och statsbärande parti att vara tydligt och ha tydliga förväntningar.

Herr talman! I veckan kunde vi dock läsa vad infrastrukturminister Anna Johansson uttryckte: Jag kan inte göra så mycket. I tidningen Aftonbladet fick infrastrukturministern en mycket berättigad fråga apropå strul i järnvägssystemet: Vad gör ministern? Vad gör Näringsdepartementet? Du förfogar över 50 miljarder kronor om året för landets transportinfrastruktur. Vad kan vi förvänta oss? Det mycket uppseendeväckande svaret blev alltså: Jag kan inte göra så mycket.

Herr talman! Apropå det skulle jag vilja ställa en fråga till Pia Nilsson utifrån det rätt bombastiska anförande vi nyss avnjöt, där det utlovades mycket skarpa åtgärder. Vilka åtgärder avser Pia Nilsson att vidta som såvitt jag kan förstå inte är kända för landets infrastrukturminister Anna Johansson?

Anf. 105 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Statsrådet Anna Johansson kommer självklart att agera. Det vet Anders Åkesson om. Precis som jag sa i anförandet kommer vi att invänta de remissvar som så småningom kommer. Vi kommer att hantera dem väldigt noggrant innan vi formulerar exakt vilka åtgärder vi ska vidta. Det nämnde jag också i anförandet, och det hoppas jag att Anders Åkesson noterade.

Regeringens intention och vilja är att vi ska få detta att fungera betydligt bättre. Vi är inte nöjda med den organisation som finns i dag. Jag vill i sammanhanget, herr talman, citera Anders Åkesson. Han säger i en debattartikel från 2012 följande: "Järnvägsunderhållet har sedan det konkurrensutsattes 2001, blivit mer effektivt och mindre kostsamt. Vi får kort och gott mer underhåll för pengarna."

Det är alltså allt annat än dålig organisation som bekymrar Anders Åkesson. Vi har fått mer underhåll för pengarna. Det har alltså blivit mer och högre effektivitet, hörde vi också Anders Åkesson säga i sitt anförande.

Hur märker resenärerna av att det har blivit högre effektivitet, Anders Åkesson? Vad är det ni har gjort under de här åtta åren som resenärerna borde vara tacksamma över och som man märker har förbättrat läget för arbetspendlare och godsköpare? Har pålitligheten ökat, och är det fler bland företagen som väljer att förlägga sina transporter till järnväg än till väg? Vad är det som gör att man ska våga tro att de fördubblade anslag som ni talar om har gett effekt?

Anf. 106 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Tack för den mycket kloka frågan! En av de största nyttjarna av svenskt järnvägssystem är svensk industri. Oavsett om det är stålindustri, mineralindustri eller träindustri vardagsrationaliserar svensk

industri sin verksamhet med minst 2 procent per år i syfte att uppnå effektivitet. Det, herr talman och Pia Nilsson, innebär att färre händer och fötter gör mer pang för pengarna i industrin varje år i syfte att klara internationell konkurrens. Varje producerad bal pappersmassa och varje stålroll som rullar ut från Sverige utförs i konkurrens med andra, och mycket effektivare, länder.

Precis samma effektivitetskrav måste gälla för svensk järnvägsinfrastruktur. Allt annat är fullständigt ohållbart, och det inser säkert även Pia Nilsson. Det var svaret på frågan. Tack för att Pia Nilsson läser mina debattartiklar!

Jag vill upprepa min fråga. Pia Nilsson utlovade för några minuter sedan ett batteri av skarpa åtgärder för att uppnå högre träffsäkerhet i svensk järnvägstrafik. Det var ett batteri av åtgärder; det var ingen hejd på kraften. I början på denna underbara vårvecka gav landets infrastrukturminister Anna Johansson svaret: Jag kan inte göra så mycket. Det var hennes svar på frågan från tidningen Aftonbladet – möjligt att googla fram – om vad infrastrukturministern avser att göra åt järnvägsstrulet.

Det är uppenbart att Pia Nilsson och landets infrastrukturminister har diametralt olika uppfattning. Men vad är det, herr talman och Pia Nilsson, som Pia Nilsson avser att göra som landets infrastrukturminister helt uppenbart inte känner till?

Anf. 107 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Jag kan återigen garantera Anders Åkesson att statsrådet kommer att agera. Vi kommer att vidta åtgärder som kanske får Anders Åkesson att höja på ögonbrynen, för nu kommer det att bli en förbättring. De åtgärder vi ska vidta kommer att ha bäring i de remissvar som kommer in under hösten. Vi tänker inte tala om vilka åtgärder som kommer att levereras förrän remissvaren är inlämnade och vi har gått igenom dem noggrant. Det tycker vi är anständigt, och vi tycker att det är helt rimligt.

En sak kan dock Anders Åkesson från Centerpartiet vara säker på: Vi tänker göra skillnad. Vi är inte nöjda med den organisation som Anders Åkesson uppenbarligen är väldigt nöjd med.

Anders Åkesson säger att det inte är något fel på organisationen, att effektiviteten är hög. Men det är färre anställda nu. Underhållsbehovet ökar, men det är färre anställda. Den ekvationen får inte jag att gå ihop.

Vi tänker förändra det här. Vi tänker få till en ändring som heter duga. (Applåder)

Anf. 108 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Jag tar min utgångspunkt i samma citat som Anders Åkesson just nämnde. Jag kan inte göra så mycket personligen, säger infrastrukturministern som svar på frågan om hur hon kan åtgärda problemen på den svenska järnvägen.

Herr talman! Det är inte utan att man blir lite mörkrädd av ett sådant uttalande från den högst ansvariga ministern. Man föranleds att ställa frågan till regeringspartierna om de inser att det nu är de som sitter vid regeringsmakten och alltså bär ansvaret för att styra våra statliga myndigheter. I en tid när vi ser hur utredning efter utredning identifierar stora och kraftiga problem inom exempelvis Trafikverket är det ju till

syvende och sist den svenska regeringen och infrastrukturministern som måste ta itu med utmaningarna.

Den första frågan till Pia Nilsson blir hur hon ställer sig till ministrernas uttalande. Är det så att ministern och regeringen inte kan göra så mycket?

Om det nu är så som Pia Nilsson sa i sitt anförande, att det krävs en tydlig styrning för att uppnå största möjliga nytta, blir frågan till Pia Nilsson: Vad är det för styrning som ni tänker er framöver?

Det var faktiskt regeringen som krävde en snabbutredning av frågan om underhållsverksamheten, och delrapporten skulle presenteras redan nu under våren. Man kräver alltså en utredning snabbt, men man vill sedan inte ta ställning till den.

I en tid när både Vänsterpartiet och Miljöpartiet i medier och i andra sammanhang har krävt ett återförstatligande förblir Socialdemokraterna tysta. Jag var inne på i mitt anförande att Trafikverket redan ser hur antalet anbud blir färre i upphandlingar, till nackdel för prisutveckling, konkurrens och alternativ inom verksamheten. Därför ställer jag frågan: Står Pia Nilsson bakom ministrernas uttalande att det inte går att göra så mycket? Och vad anser Socialdemokraterna i frågan om ett återförstatligande eller ej?

Anf. 109 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Jag får be om ursäkt för att jag upprepar svaret igen. Statsrådet Anna Johansson kommer tillsammans med regeringen att vidta åtgärder, och dessa åtgärder återkommer vi till mer precist när remissvaren har kommit in. Jag vet inte hur den tidigare regeringen har jobbat, men vår regering tycker att det är rimligt att noga beakta de remissvar som finns innan man lägger fram förslag. Det tycker vi är anständigt att göra.

Mörkrädd, säger Jessica Rosencrantz, och det kan man bli när man ser de brister som har uppkommit under de åtta åren. Vad har Jessica Rosencrantz, hennes regering och hennes alliansparti bidragit med för att göra tillvaron bättre för Järnvägssverige, för att få resenärer och godsköpare att våga lita på järnvägen? Vad kan Jessica Rosencrantz specifikt ange som den viktigaste åtgärden under de åtta åren? Det tycker jag är relevant i sammanhanget att få veta.

Vi är inte rädda. Det vi vill åstadkomma, Jessica Rosencrantz, är en sammanhållen kraft, för den saknas i dag. Det finns 4 500 underhållskontrakt, och det finns ingen bra sammanhållen länk. Vi kan inte låta Trafikverket ta över som det ser ut i dag. Att det inte går är vi överens om, Jessica Rosencrantz, och det har också Karin Svensson Smith tydliggjort här. Vi behöver förstärka.

Jag vill ändå veta: Vad är du mest stolt över efter de åtta år som alliansregeringen har styrt Sverige? Vad har ni lyckats åstadkomma? Är det färre nedrivna kontaktledningarna? Är det färre trasiga växlar? Är det färre signalfel? Vad är det?

Anf. 110 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Ja, mörkrädd blir man naturligtvis om ansvarig minister säger att hon inte kan göra någonting åt situationen på den svenska järnvägen. Jag hoppas naturligtvis att ministern själv backar från den typen av uttalanden i framtiden, för nu bär ni faktiskt ansvaret.

Jag ser fram emot att regeringen vidtar åtgärder efter de olika utredningarnas resultat. De är också tydliga med att återförstatligande inte är vägen fram, så om man ska lyssna på fakta och kunskap verkar svaret vara ganska nära till hands.

Pia Nilsson frågar vad jag är stolt över. Det finns många olika åtgärder som jag är stolt över att alliansregeringen har infört. Det innebär inte att jag är nöjd.

Vi kan konstatera att i takt med att tågen på våra järnvägar blir allt fler och allt fler resenärer väljer att åka på den svenska järnvägen blir vårt system mer ansatt. Men jag är stolt över att alliansregeringen har dubblerat anslaget för drift och underhåll från 38 miljarder till 86 miljarder jämfört med den sista Perssonbudgeten som levererades av den S-märkta regeringen. Jag är stolt över att vi har inlett ett arbete för att bygga höghastighetståg som skulle möjliggöra för ökade persontransporter på järnväg men också avlasta systemet för godstransporter. Jag är stolt över att alliansregeringen införde kvalitetsavgifter som ett sätt att styra systemet bättre och underhålla banan bättre.

Jag är stolt över många saker, men det innebär inte att jag är nöjd. Jag vill se en fortsatt utveckling av den svenska järnvägen, men jag vänder mig kraftigt mot enkla lösningar.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet, era två samarbetspartner, är väldigt tydliga med att ett återförstatligande skulle lösa alla problem. Där är jag bekymrad över att Socialdemokraterna vägrar att ge besked, trots att det är regeringen själv som har begärt den snabba utredningen. Och expertutredning efter expertutredning säger bestämt nej. Man ser hur det påverkar kvaliteten och antalet anbud i Trafikverkets upphandlingar. Men Socialdemokraterna ger inget besked. När kan vi få besked, herr talman och Pia Nilsson?

(Applåder)

Anf. 111 PIA NILSSON (S) replik:

Herr talman! Jag kan lugna Jessica Rosencrantz med att vi bär regeringsansvaret med stolthet. Vi kommer att leverera. Det kommer hon att bli varse när vi våren 2018 jämför och ser vad som har hänt fram till dess. Vi kommer att leverera och göra det med stolthet.

Herr talman! När det gäller anslaget till underhåll tror jag att jag behöver rätta till Jessica Rosencrantz uppgifter om något slags fördubbling, åtminstone lägga till att den fördubbling som ni talar om är en fördubbling utifrån ett moderatperspektiv. Men ni ska också tala om att ni har sagt nej till 5 miljarder extra till underhållet som vi föreslog från 2009 och framåt. Ni kanske inte har varit så stolta men väldigt nöjda med underhållsinsatserna som skulle ha kunnat vara betydligt större. Men ni har inte kombinerat de underhållsinsatser som ni har lagt fram med en starkare, mer stringent och tydligare organisation.

Förra mandatperioden kom det ett tillkännagivande från en majoritet som ledde till den utredning som Gunnar Alexandersson jobbar med och som ska redovisa sitt resultat i december. Det var inget initiativ från er; det var ett tillkännagivande.

Ska vi tala om anslag måste vi titta på vad vi har föreslagit och som ni har sagt nej till och para ihop det med en tydligare organisation. Vilka åtgärder det ska vara och hur de ska synkas ihop måste vi få återkomma

till när remissvaren har kommit in. Jag tycker att det anstår en regering att invänta dem.

Det jag kan tala om, återigen, herr talman, är att vi vill ha ett sammanhållet statligt ansvar. Det tänker vi se till att det blir.

Anf. 112 ERIK OTTOSON (M):

Herr talman! Tåg är härliga ting i olika utföranden som glider fram majestätiskt. När man kommer in i riksdagen och tittar ut över vattnet mot Riddarfjärden ser man strömbroarna där det titt som tätt går förbi ett sådant majestätiskt ting.

Jag gillar tåg. Jag har länge gillat tåg. När jag var liten och började lära mig förstå vad mina föräldrar sa var den första boken min mor började läsa för mig en bok som handlade om tåg – dubbeldäckare, krokodiltåg, snabbtåg, ånglok och pendeltåg – och gärna skulle hon läsa den två tre gånger samma kväll innan jag somnade.

Det är *en* del av kollektivtrafiken, en del som har tagit upp en stor del av debatten här i dag, och med all rätt. Det är ett viktigt ansvar för Trafikverket att se till att tågen fungerar. Utan anslutande trafik i form av bussar, båtar, spårvagnar, pendeltåg, tunnelbana, ja, ibland också svävare – man kör svävare i kollektivtrafiken i Stockholms skärgård under Waxholmsbolagets paraply – gör inte tågen i sig själva det.

Jag har dagen till ära tagit på mig mina tunnelbanemanschettknappar. Jag tycker om tunnelbanan också. Det är viktigt med tåg under jord för att stadsbilden ska fungera, för att vi inte ska behöva dra pendeltåg i ytläge. Därför kan vi i Alliansen vara stolta över den tunnelbanesatsning som vi med full finansiering lyckades ro i hamn under förra mandatperioden, liksom det Sverigebygge, eller den Sverigeförhandling, som nu arbetar med att kanske ta det vidare till nästa nivå.

När alla de olika kollektivtrafikslagen ska samarbeta, och när vi öppnar upp för att fler ska kunna bedriva kollektivtrafik på samma villkor som man gör inom till exempel Västtrafik, länstrafiken, Skånetrafiken och SL, kan det bli svårt för resenären att navigera bland olika biljetter och mellan olika bokningssystem.

Därför har vi i det här betänkandet ett tillkännagivande till regeringen där vi ställer oss bakom det fördubblingsmål som finns. Vi vill vara tydliga med att poängtera vikten av att man i kollektivtrafikbranschen skapar bättre samordning vad gäller biljett-, boknings- och betalsystem.

Det finns två sätt att angripa den nya verklighet som vi lever i. Man kan ropa på återförstatligande. När man lyssnar på Emma Wallrup känner man att Stalin skulle ha varit stolt. Hon förespråkar en återgång till en monopoliserad marknad där det finns ett enda alternativ, och det har företrädare framför allt annat. Kom ihåg att det inte var så många år sedan som det var förbjudet att köra bussar mot betalning på samma villkor som vanliga kollektivtrafikbussar. Det är inte det längre, och det skapar möjligheter för oss resenärer. Det skapar också möjligheter för kollektivtrafiken att fortsätta att växa.

Samtidigt ställer det nya krav och innebär nya utmaningar. Det finns ingen reform som inte innebär någonting nytt, som inte innebär nya saker som man måste möta. I det här fallet är en sådan sak möjligheten att göra det enkelt att boka och betala sin biljett. Det är någonting som branschen inom ramen för X2AB arbetar med i dag. Det håller nu på att tas upp i den

organisation som kallas Samtrafiken. Det är ett oerhört viktigt arbete som förtjänar allt stöd det kan få från den här kammaren.

Herr talman! Kollektivtrafiken är i mångt och mycket det som får många av våra städer att gå runt. Jag kommer från Stockholm där vi har en rad olika trafikslag. Jag kan för egen del notera att när man inte grottar ned sig i ett visst trafikslag utan i stället väljer att se över hela linjen vilka trafikslag som kan vara aktuella just för det trafikuppdrag man hittar här och nu – det kan vara en båt, en tvärbana, en buss, ett tåg och alla de variationer som finns inom de trafikslagen – kan man bygga den symfoniorkester som utskottets ordförande var inne på tidigare.

Tyvär tog utskottsordföranden bara med en del av symfoniorkestern och glömde bort alla andra fantastiska delar. Om hela orkestern ska spela tillsammans behöver man alla instrument. Om man bara spelar tåg finns det bara en melodi man kan spela. Men när man får med helheten, när man får med hela partituret, kan det bli riktigt vackert. Det är en sådan kollektivtrafik vi i Moderaterna och i Alliansen vill se utvecklas i Sverige. (Applåder)

Anf. 113 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja fråga Erik Ottoson vem som egentligen är extrem, om det är han eller jag, när han liknar en demokratiskt styrd kollektivtrafik vid Stalin. Det handlar om en kollektivtrafik som styrs av folket. Vi kan rösta fram företrädare som hjälper till att styra kollektivtrafiken mot de samhällsnyttiga målen i stället för att avreglera in absurdum. Nu har avregleringarna gått så långt att vi har fler anställda som kontrollerar de 4 500 kontrakten än anställda som jobbar på spåren. Är det verkligen vettigt?

Vi har avregleringar som lett till att bemanningsföretag missköter arbetsförhållandena så att 75 procent av de grövsta anmärkningarna finns på de arbetsplatserna. Är det vettigt? Är det inte bättre att vi demokratiskt styr verksamheten och följer upp samhällsintressena, de folkliga intressena, miljöintressena, det som folket vill ha, i stället för att den kortsiktiga vinsten ska styra? Det är mina frågor.

Anf. 114 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Emma Wallrup verkar ha uppfattningen att den enda demokratiska styrning värd namnet är den när det är en statsanställd som står på spåret. Jag delar inte den uppfattningen. Jag tycker att infrastrukturens ägare självfallet ska vara staten, i de flesta fall i alla fall. Vi ska ha ett demokratiskt styrelseskick som förvaltar våra gemensamma tillgångar på ett demokratiskt sätt. Det innebär inte att anställningskontraktet för den som står på spåret och lagar växeln måste ligga hos just Trafikverket eller hos någon annan statlig myndighet.

Det jag åsyftade i mitt anförande var Emma Wallrups syn på till exempel SJ och hennes rädsla för att SJ nu börjar få konkurrens av andra utförare. Det var det jag egentligen syftade på, även om Emma Wallrup gärna vill blanda bort korten. Jag tror att de flesta tycker att det finns poänger med att andra företag, såsom MTR som nu kör mellan Stockholm och Göteborg, börjar ta sig in på marknaden.

Emma Wallrup sa i sitt anförande att SJ skulle ha ett garanterat företräde framför alla andra utförare. Det tycker jag luktar obehaglig

statsstyrning. Det är ingenting som jag är villig att ställa mig bakom, och jag tror inte att mina kollegor i Alliansen heller är det. Det var det som var min huvudsakliga kritik mot Emma Wallrup. Den kritiken kvarstår, liksom min kritik mot Emma Wallrups uppfattning att man måste vara statsanställd för att kunna laga växlar.
(Applåder)

Anf. 115 EMMA WALLRUP (V) replik:

Herr talman! Många borgerliga väljare som jag känner tycker att både Posten och SJ ska vara i statlig regi. De tycker att det är helt rimligt. Det var inte länge sedan som SJ hade företrädare på stambanorna. När SJ:s vd Fritzson besökte trafikutskottet var han helt förtvivlad. Jag har aldrig sett någon tjänsteman gå i taket på det sätt som han gjorde med anledning av de miljonbesparingar som SJ måste göra på grund av konkurrensen från andra bolag. Det gör att SJ inte kan hantera sin verksamhet. De kan inte planera. De har inte tillräckligt med resurser för att se till att tågen fungerar. Är det verkligen så vi ska ha det?

Fler och fler kritiserar avregleringarna och anser att de gått för långt. Girigheten har fått gå före på område efter område. Framför allt märks det inom järnvägen eftersom järnvägen är som en hel organism. Den behöver få fungera som en symfoniorkester, som tidigare talare så fint uttryckte det från talarstolen.

För att järnvägen ska kunna fungera som en symfoniorkester behöver vi samverka. Vi behöver samarbeta, inte tävla, konkurrera och till varje pris utgå från våra egenintressen. Vi behöver jobba tillsammans mot samma mål. Därför tycker jag inte, och jag vet att många borgerliga väljare inte heller tycker det, att det är orimligt att vissa grundläggande funktioner som samhället bärs upp av ligger samlade under statlig regi. Det är funktioner som är beroende av att man just samverkar.

Anf. 116 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Det är omtänksamt av Emma Wallrup att oroa sig för relationen mellan oss och våra väljare. Jag känner mig ganska trygg i den relationen.

Jag noterar att Emma Wallrup tog upp vad Crister Fritzson sa på trafikutskottet. Jag delar inte riktigt hennes uppfattning. Han välkomnade den konkurrens som SJ fått på sträckan Stockholm–Göteborg av bland annat MTR. Han var väldigt tydlig med det. Han har varit tydlig med det också i andra sammanhang.

Det är inte så, herr talman, att det finns utredare eller aktörer vid järnvägen eller inom kollektivtrafiken som ropar på ett återförstatligande i någon större utsträckning. Emma Wallrup och möjligen utskottets ordförande är de starkaste förespråkarna för det, som jag upplever det.

Det absolut viktigaste med kollektivtrafiken är att den fungerar, att tågen och bussarna går i tid, att kollektivtrafiken går att lita på. Det finns en lång resa att göra, absolut. Där är Emma Wallrup och jag eniga, men återförstatligande är rimligtvis inte lösningen eftersom det är en statlig järnväg.

Den har varit statlig, och SJ har varit den huvudsakliga, ibland den enda, aktören på järnvägen, vilket skapat det enorma underhållsunderskott som järnvägen har i dag. Det skedde alltså under den tid då den i huvudsak

var statlig. Då är knappast lösningen att gå tillbaka till hur det har varit tidigare.

Det Crister Fritzson var orolig för var de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, till exempel Västrafik och SL, som kör pendeltåg. Det var detta han var orolig över. Låt oss ta en diskussion om det i stället, då! Men när Emma Wallrup försöker blanda bort korten för att förvirra oss övriga blir det bara märkligt.
(Applåder)

Anf. 117 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Vi behandlar i dag betänkandet som rör järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Till att börja med vill jag instämma i det som Pia Nilsson sa i sitt anförande. Jag själv kommer i huvudsak att fokusera på kollektivtrafikfrågorna.

Att åka kollektivt är smart, miljövänligt och oftast effektivt, får man väl ändå säga. År 2014 skedde närmare 1 ½ miljard påstigningar i kollektivtrafiken. Slår man ut det per dag betyder det att varje dag sker ungefär 3,9 miljoner smarta och miljövänliga handlingar.

Naturligtvis måste effektiviteten i kollektivtrafiken öka, både vad gäller spår och buss. Det handlar så klart, vilket har tagits upp mycket här i dag, om eftersatt underhåll. En trasig växel och ett försenat tåg ger konsekvenser för punktligheten och för enskildas möjligheter att hinna med nästa anslutning och därmed komma i tid till skolan, jobbet eller ett viktigt möte, eller, varför inte, till en dejt eller ett kärleksmöte. Allt hänger ihop, och ett litet problem på ett ställe kan få oanade konsekvenser på ett annat.

Kollektivtrafiken är en demokratifråga, inte minst om man ser till jämställdhet, tillgänglighet och trygghet. Kvinnor och ungdomar är de mest frekventa kollektivtrafikresenärerna. Därför vill jag passa på att göra ett medskick till kollektivtrafikutförarna att fokusera mer på trygghetsfrågorna. Enskilda individer ska inte behöva avstå från att åka kollektivt för att de inte känner sig trygga. Föräldrar ska inte behöva vara oroliga för att tonåringars hemresa efter ett biobesök sker med pendeltåg eller tunnelbana.

Herr talman! Jag är en otålig person. Personligen önskar jag så klart att utvecklingen skulle gå fortare när det gäller tillgängligheten, men jag tycker att vi absolut ska glädja oss åt att det faktiskt går framåt och att skillnaden mellan trafikanter med funktionsnedsättningar och övriga resenärer minskar. Utvecklingen går helt enkelt åt rätt håll.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag uppehålla mig vid det tillkännagivande som utskottet enigt gör för att understödja kollektivtrafikbranschens mål om att fördubbla kollektivtrafiken från 2006 till 2020. Branschens mål är väldigt ambitiöst, och det är jättebra. Konkret betyder det att antalet påstigningar 2020 ska vara 950 miljoner fler än förra året, alltså 1 420 000 000.

Det är bra med ambitiösa mål. Jag vill dock understryka att branschen själv har satt upp fördubblingsmålet, och branschen har själv ansvar för det målet. Det tillkännagivande utskottet gör innebär inte något löfte om nya pengar. Det tror jag att vi alla är överens om.

Jag är dock väldigt glad över att vi har ett enigt utskott, där vi blocköverskridande har en gemensam syn på kollektivtrafiken och vikten av

den. Jag hoppas därför att vi inte heller framöver kommer att se någon regering utesluta möjligheten till särskilda kollektivtrafikkörfält i stora infrastrukturinvesteringar, som till exempel har varit fallet med Förbifart Stockholm. Den nuvarande regeringen försöker nu att rätta till detta.

Kollektivtrafik är smart. Det är miljövänligt och effektivt, och det måste ha en hög prioritet vid stora infrastrukturinvesteringar, särskilt i tätorter där det finns risk för trängsel.

(Applåder)

Anf. 118 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Det känns skönt att Teres Lindberg delar min passion för just kollektivtrafik, och då inte bara tåg utan kollektivtrafik i största allmänhet.

Den nya kollektivtrafiklagen innebär ökade möjligheter att köra kollektivtrafik över länsgränser i samverkan mellan olika regionala kollektivtrafikmyndigheter. En diskussion som då har uppstått är den som jag och Emma Wallrup tangerade för en stund sedan, gällande kopplingen mellan kollektivtrafik som körs i form av storregional pendeltågstrafik och den kommersiella trafik som körs av till exempel SJ eller MTR.

Jag tänkte därför fråga Teres Lindberg hur Socialdemokraterna ser på det som ibland kan upplevas som en kontrast mellan dessa två lösningar på kollektivtrafik. Det finns till exempel ett projekt här i Mälardalen som jag tror att Teres Lindberg är bekant med, inom ramen för det bolag som kallas Mälab, där de regionala kollektivtrafikmyndigheter som finns i området, plus Östergötland, har gått ihop för att skapa bättre kopplingar, en större och mer dynamisk arbetsmarknad i området och bättre trafik för resenären. Den kan inledas i och med att Citybanan öppnas 2017 eller kanske så tidigt som 2016. Hur ser Socialdemokraterna på det?

Anf. 119 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Jag satt och lyssnade när Erik hade sitt replikskifte med Emma. Jag tänkte att det var tur att du inte kallade mig för Stalin, för då hade jag likt Stalin satt min tumme på Huddinge och låtit tågen åka runt. Men nu är jag inte Stalin, som tur är, så Huddingeborna kommer också fortsättningsvis att få åka tåg även om jag får råda.

När det gäller den regionala utvecklingen tror jag att vi har precis samma inställning egentligen. Det handlar om att laga efter läge. Vi har en kollektivtrafiklag i dag. Det är klart att Mälardalsborna ska få ett effektivare sätt att resa. Det är ju det som Mälab jobbar för. Jag tycker att det är ett bra arbete som pågår just nu, och vi behöver fortsätta fokusera på att fler ska kunna pendla på ett bra och effektivt sätt, i det här fallet i Mälardalsregionen.

Anf. 120 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Det var ett glädjande besked från Socialdemokraterna. Jag tror att det skickar viktiga signaler ut i Kollektivtrafiksverige om vad vi har för ambitioner med den kollektivtrafiklag som nu är på plats. Jag tror också att det skickar viktiga signaler till andra aktörer, som möjligen sitter på samma sida av bordet i trafikutskottet som Teres Lindberg brukar göra.

Jag kommer då till nästa fråga. När det gäller andra delar i kollektivtrafiksystemet som kanske inte går på spår och kanske inte drivs av Mälardalen, i kontrast mot annan kollektivtrafik och andra aktörer, har Socialdemokraterna samma synsätt där?

Anf. 121 TERES LINDBERG (S) replik:

Herr talman! Nu är det inte staten som driver kollektivtrafiken. Det är upp till landstingen eller den myndighet som regionalt sköter om kollektivtrafiken att styra de här frågorna.

Jag är inte helt säker på att en fri konkurrens alltid leder till mer och bättre kollektivtrafik. Jag tror att ett tydligt fokus på resenärerna och på att se till att det blir bra och effektiva lösningar är det som gör att vi också får en bättre kollektivtrafik och att fler på ett smidigt sätt kan ta sig till jobbet – att de undviker att ta bilen därför att det faktiskt går snabbare att åka kollektivt. Då behöver man fokusera, och det har man faktiskt inte gjort på kollektivtrafiken under många år, särskilt inte under de senaste två mandatperioderna.

Själv blev jag mycket glad när man i Stockholms läns landsting ungefär ett år före valet valde att helt plötsligt titta på tunnelbanan igen, som faktiskt står för nästan en fjärdedel av all kollektivtrafik i hela Sverige. Den är snabb. Den är effektiv. Den tar väldigt många människor. Och de som åker tunnelbana gillar den för att de tar sig framåt. Den drivs inte privat, utan det är fortfarande landstinget som står för den delen. Så måste det fortsätta att vara.

Oavsett vilken trafikform vi pratar om tror jag att vi kommer att få bättre kollektivtrafik för alla resenärer när man samordnar sina krafter.
(Applåder)

Anf. 122 RASMUS LING (MP):

Herr talman! Även jag tycker att det är väldigt glädjande att vi i dag har ett förslag från utskottet om att riksdagen ska tillkännage för regeringen vad utskottet anför om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.

Det är väldigt trevliga ord på den lite torra kanslisvenskan. Kollektivtrafiken är nämligen en förutsättning för att det här landet ska fungera och för att människor ska kunna ta sig till jobb, till studier, till vänner, till nöjen, till engagemang och till en dejt, som någon sa tidigare.

Om kollektivtrafiken blir bättre, om den blir mer effektiv, smartare och snabbare, får det positiva effekter för hela samhället. Med en stark och pålitlig kollektivtrafik kan vi få tid över för att träffa familjen, läsa böcker, jobba eller vad det nu är som vi tycker om att göra.

Kollektivtrafiken har utvecklats positivt på flera sätt under ett antal år, även om det också finns en rad orosmoln på himlen. Vi har sett fler resenärer vad gäller de flesta kollektiva färdställen på de flesta ställen i landet. Målet som branschen har satt upp om en fördubbling av resenärer till 2020, jämfört med 2006, och på sikt om en fördubblad marknadsandel för kollektiva transporter i förhållande till andra motoriserade transporter är tufft. Men det är möjligt om de beslut som krävs tas på olika nivåer.

Om fördubblingsmålet ska klaras krävs det samverkan mellan olika aktörer, såväl i branschen som i näringslivet och i politiska församlingar.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har uppdrag utifrån sin viktiga roll. De upprättar trafikförsörjningsplaner. Kommunerna, å sin sida, har uppdrag att planera hur nya bostadsområden ska utformas och hur trafiklösningar kan skapas för att kollektivtrafiken, bussar och annat, ska flyta smidigt.

I städer där det är konkurrens om utrymmet är det här extra viktigt. Där kan inte allting prioriteras samtidigt. Men genom att underlätta och understödja kollektivtrafiken kommer fler att kunna välja den.

Också staten har en ytterst viktig roll. Det är därför glädjande att vi i dag ger det här tillkännagivandet, att fördubblingsmålet också blir ett nationellt mål. Det innebär att de beslut som vi tar måste leda till att det blir mer attraktivt med kollektivtrafik snarare än med biltrafik om målet ska kunna nås.

Det finns många åtgärder som kan behöva ses över för att det ska gå i den riktningen, och det är någonting som behöver genomsyra politiken. Det kan till exempel handla om regler för bilpoolsbilar, så att de bilar som finns kan utnyttjas på ett mer effektivt sätt. Det kan handla om att förändra villkoren för förmånsbilar, och det kan förstås handla om andra prioriteringar mellan olika trafikslag. Ska vi nå den här fördubblingen, vilket vi verkar vara eniga om, kommer det att krävas en aktiv politik.

Herr talman! Det finns också en utmaning kring det här framöver som vi kommer att behöva diskutera vidare, nämligen finansieringen av kollektivtrafiken. Kostnaderna har ökat snabbare än konsumentprisindex under en lång rad av år. En del har gått på avgifterna, den del som är synlig för resenärer. En annan del har gått på skattefinansieringen. Det här är någonting som är uppe för diskussion här i Stockholm men också i Skåne, Västra Götaland och, förstås, på andra ställen i landet. Oftast handlar det om att taxorna ska höjas. Men det här är en diskussion som kommer att vara väsentlig på längre sikt.

Samhällsekonomiskt är det väldigt lönsamt med en ökning av kollektivtrafiken. Enligt fördubblingskampanjen, och de aktörerna, innebär det 4 miljarder i samhällsekonomisk vinst om målet kan nås. Det finns många andra vinster, förutom rent ekonomiska, när fler kan transportera sig kollektivt eller med cykel i stället för med personbil. Det blir renare och mindre bullrigt i tätorter och städer. Det är fler som kan vara ute och gå och därmed må bättre. Tryggheten ökar också, såväl den faktiska som den upplevda, vilket är väldigt viktigt.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 123 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Jag tänkte inte begära replik, men det blev för frestande.

Det handlar om ersättningsmodellen för kollektivtrafiken. Jag lyckades skönja en viss reformlusta hos Rasmus Ling och att man kunde tänka sig nya modeller för detta. Det har varit diskussion om det som man kallar för en avgiftsfri kollektivtrafik. Det har varit en rad olika varianter på detta. I dagsläget har de flesta regionala kollektivtrafikmyndigheter en lösning där ungefär 50 procent går på skatten och 50 procent av resan betalas genom resenärsavgifter eller biljettkostnader.

Jag vill få klarhet i exakt hur Rasmus Ling och Miljöpartiet ser på detta. Det är en del av det som vi talar om som handlar om fördubblingsmål. Tänker man försöka lösa fördubblingsmålet genom att dumpa priserna och

lägga mer på skatten? Därmed skulle man behöva höja skatten i en rad landsting runt omkring. Är det så att vi med flera miljöpartister i regeringen kan förvänta oss att regeringen börjar dra åt det ena eller andra hållet? Jag blir väldigt nyfiken på detta, för det spelar faktiskt roll för möjligheten att bygga ut kollektivtrafiken.

Min uppfattning är ganska tydlig. Den är att priset absolut påverkar i vilken grad man väljer att resa med kollektivtrafiken, men det som avgör är om kollektivtrafiken möter de behov man har som resenär. Då behöver vi en väl utbyggd kollektivtrafik som är ordentligt finansierad, och då är resenärsavgifterna avgörande. Då kommer vi att behöva möta ökade kostnader med justerade priser. De kanske inte följer kostnaderna direkt men har ändå en korrelation till kostnaderna och det man får för det man betalar.

Anf. 124 RASMUS LING (MP) replik:

Herr talman! Erik Ottoson har helt rätt i att jag har en enorm reformlusta på det här området. Det här ett ytterst angeläget område, och det är bra att vi kan föra en sådan här diskussion.

När det gäller hur taxorna ska se ut i kollektivtrafiken är det kollektivtrafikhuvudmännen i regioner och landsting som ska fatta de besluten. Det ska vi inte göra härifrån. Min och Miljöpartiets åsikt är att avgiftsfri kollektivtrafik inte är någonting som är bra. Vi behöver pengarna för att göra en utbyggnad av kollektivtrafiken. Vi kommer att behöva väldigt mycket pengar till det, precis som jag sa i mitt inlägg.

Marginalkostnaderna är stigande. Med en fördubbling kan vi se ökade kostnader, totalt sett. Men då är förstas frågan hur det ska fördelas. Jag tror att priset är en viktig faktor. Det är inte den enda faktorn, men den finns där. Det kommer inte att gå att göra hur stora höjningar som helst i landet, för det drabbar förstas människor när de priserna stiger snabbare än andra priser, som har skett.

Men som jag sa: Detta är någonting som vi måste titta på, för vi vill se den här utbyggnaden. Vi kan se framför oss att priserna kommer att fortsätta att öka om vi inte hittar nya smarta och mer effektiva sätt att göra det här på.

Anf. 125 ERIK OTTOSON (M) replik:

Herr talman! Rasmus Ling glider osökt in på just kostnadsökningstakten och varför det är viktigt. Där tror jag nog att vi kommer att behöva vänja oss vid att när vi höjer kvaliteten i kollektivtrafiken runt om i landet så kommer det också att kosta pengar, både för skattebetalarna och för dem som sedan väljer att resa. Det är trots allt så att de huvudsakliga faktorerna som driver upp kostnadsökningstakten är löneökningen bland personalen som kör vår kollektivtrafik, miljöanpassningar och inköp av miljöfordon samt tillgänglighetsåtgärder.

Allt detta är självfallet behjärtansvärt, och då vill jag fråga Rasmus Ling om han är med mig på resan att förklara detta för alla som åker kollektivtrafik och motivera att det kanske är värt att betala lite mer för att få en bättre kollektivtrafik, oavsett om det går på skatten eller på kortet, och försöka skapa en så bred och ansvarsfull bas för infrastrukturens finansiering som möjligt framgent.

Anf. 126 RASMUS LING (MP) replik:

Herr talman! Självklart är det så att kvalitet kostar. Problemet här är att resenärerna upplever att man trots stigande priser inte har fått någon kvalitetsförbättring i kollektivtrafiken. Om vi kan komma dithän att vi erbjuder en bättre produkt runt om i landet för att resa med buss, tåg, spårvagn eller något annat kollektivt färdstätt tror jag också att människor är beredda att betala för det via skatten och också via avgifter.

Problemet är när detta inte korrelerar. Det här måste vi få att fungera betydligt bättre än i dag. Man måste kunna lita på att tåg och bussar kommer i tid.

Som svar på frågan vill jag säga att när vi har en kollektivtrafik som är pålitlig ser jag inte att det är något konstigt med att man också får betala för att åka med.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 3 juni.)

§ 11 Verksamheten i Europeiska unionen under 2014

Utrikesutskottets betänkande 2014/15:UU10

Verksamheten i Europeiska unionen under 2014 (skr. 2014/15:65)
föredrogs.

Anf. 127 PYRY NIEMI (S):

Herr talman! Vi ska debattera verksamheten i Europeiska unionen under 2014.

Först vill jag yrka bifall till reservation 15 under punkt 8. I övrigt står vi bakom utskottets förslag.

Herr talman! Verksamheten inom Europeiska unionen 2014 är som bekant ett nedslag i vad som skedde under förra året. En av de viktigaste frågorna handlar om EU:s utvidgning. Under hela EU:s existens har utvidgningsprocessen varit betydelsefull. De nya kandidaterna har fått genomföra långtgående reformer i sina samhällsstrukturer, och det har i sig inneburit ekonomiska och demokratiska lyft i de respektive länderna.

En av de viktigaste hörnstenarna för medlemskap är att kandidatländerna också måste uppfylla de så kallade Köpenhamnskriterierna, det vill säga det politiska kriteriet, att vara en stabil demokrati som respekterar mänskliga rättigheter och ger skydd till minoriteter, det ekonomiska kriteriet, det vill säga att ha en fungerande marknadsekonomi, och det administrativa kriteriet, det vill säga att kunna hantera EU:s lagar och regler.

Många av kandidatländerna har successivt, i olika takt, börjat uppfylla de krav som EU-medlemskapet ställer. Serbien hade sin första förhandling i januari 2014, och de första kapitlen förväntas öppnas under 2015. Serbien har nått långt när det gäller uppfyllandet av de politiska kriterierna, och de har också nått långt i grundkravet om en stabil och funktionell relation med Kosovo.

Albanien har numera också kandidatstatus. Det finns många områden som måste regleras i Albanien, och EU-kommissionen har hittills drivit på bra i frågor som berör kampen mot korruption och organiserad brottslighet

och respekten för mänskliga rättigheter. Likaså är det viktigt att den styrande regeringen har en tydlig politisk dialog med oppositionen.

Herr talman! Makedonien har kommit en bit på väg, men landet genomlider för närvarande en tuff politisk kris, där den styrande konservativa regeringen anklagas för omfattande korruption, inskränkande av yttrande- och pressfrihet, omfattande slöseri av statens medel med mera. Konflikten mellan regeringen och oppositionen har äntligen kommit upp till ytan, och det är bra att EU fortsätter att följa upp utvecklingen av tydliga demokratiska reformer i Makedonien.

Förhoppningen är att regeringen avgår och i stället bildar en interimregering med oppositionen för att under en övergångsperiod dels påbörja processen att möta kraven i Köpenhamnskriterierna, dels lägga grunden för fria och oberoende val i framtiden.

Här måste EU närvara tydligt och stringent. Namnfrågan har tagit alldeles för mycket fokus från de viktigaste frågorna om jämlikhet, jämställdhet, en fri och oberoende press, antikorruption med mera. För närvarande har förhandlingar inletts mellan regeringen och oppositionen, men det kommer att ta tid att komma framåt i enlighet med Köpenhamnskriterierna.

Montenegro har också kommit långt i förhandlingarna sedan 2012, men det finns fortfarande brister att åtgärda, framför allt inom rättsområdet för att motverka korruption och organiserad brottslighet.

Turkiet har dessvärre tagit steg tillbaka. Det finns omfattande brister kring bland annat yttrandefriheten som uppstått under senare år. Det är oroande, och det är någonting som måste hanteras.

Det är bra att EU-kommissionen med kraft arbetar för att inleda förhandlingar med Turkiet kring kapitel 23, rättsväsen och grundläggande rättigheter, och kapitel 24, rättvisa, frihet och säkerhet.

I dagsläget är det också angeläget att bryta det nuvarande läget kring Bosnien och Hercegovinas EU-närmande. Det har liksom stannat till en stund.

Herr talman! Det är bra att EU:s nya förmedlemskapsstöd IPA II-instrumentet inrättats. Det ger möjligheter för EU att mer flexibelt och med riktade insatser stödja närmandeprocesser bland annat inom rättsstatsområdet och kapacitetsbyggande inom offentlig förvaltning.

Varför nämner jag då de olika ländernas processer i EU-närmandet? Jo, därför att utvidgningsprocessen är en av EU paradgrenar för att jämna ut skillnaderna inom Europa. Det handlar om respekten för mänskliga rättigheter, upprättandet av rättsstater och införandet av bra och fungerande ekonomiska modeller i de länder som blir medlemmar.

De som vill motverka utvidgningen förstår inte magnituden kring vilken utvecklingspotential den ger för de länder som genomgår processen och uppfyller Köpenhamnskriterierna. Det är inte ett dugg högrävande – det är en mänsklig rättighet för alla som bor i Europa och världen att leva i länder som uppfyller kriterierna.

Jag och min kollega Jasenko Omanovic var i Skopje den 17 maj för att visa vår solidaritet vid den hittills största manifestationen för en fungerande demokrati i Makedonien med närmare 100 000 deltagare. Olika minoriteter som tidigare haft svårt att mötas samlades och stod sida vid sida. Det var stort, men det största intrycket fick vi när en – bara en, men

i alla fall – Prideflagga vajade i folkvimlet. Det var ett stort steg i ett samhälle där hbtq-personer förtrycks och nedvärderas av regeringen.

Med detta i sinnet i talande stund kan jag konstatera att utvidgningen sätter fokus på det mest grundläggande för relationer människor emellan i länder som vill skapa fungerande demokratier och välfärdsstater. Det gör också att EU på sikt får ytterligare tillförsel av nya marknader och EU-medborgare som fritt kan röra sig och studera, arbeta och bidra till EU:s fortsatta tillväxt och välfärd.

Herr talman! Vi socialdemokrater understryker vikten av ett öppet Europa. Öppenhet är en vägledande princip inom EU:s alla samarbetsområden, däribland frihandel, utvecklingssamarbete och migration.

Migration har alltid förekommit. In- och utflyttning mellan länderna är en förutsättning för tillväxt och välfärd men också en möjlighet till kulturellt, praktiskt och intellektuellt utbyte. Mångfalden berikar och grundlägger möjligheter för nya kreativa tillväxtmarknader som annars sannolikt uteblivit från EU och etablerats i andra delar av världen.

Vi anser att EU vinner i inflytande och trovärdighet på att stå upp för varandra och agera gemensamt avseende migration. Alla EU-länderna måste ta sitt ansvar och bidra till att flyktingar som kommer till EU via högst riskabla vägar och många gånger dödliga farkoster ska beredas möjligheter att fördelas solidariskt mellan EU-länderna.

Så är inte fallet i dag. Vi i Sverige ska ha en generös flykting- och asylpolitik, men andra EU-länder måste visa framfötterna och inse värdet i att en solidarisk fördelning stärker EU på medellång och längre sikt. Demografin kommer att förändras. De flesta som flyr är yngre vuxna, redo att ikläda sig arbeten när den åldrande befolkningen inom EU sakta men säkert fasas ut i pension.

Sverige har i dag sannolikt de bästa demografiska förutsättningarna för att möta den kommande generationsväxlingen. Detta borde vara en signal till andra EU-länder att formera migrationspolitiken därefter.

Herr talman! Det talas ofta om det ökade trycket på Sverige och flyktingmottagandet. Ja, läget är ansträngt, men hanterbart. För drygt 20 år sedan hade Sverige motsvarande situation som nu. Många sökte sig till Sveriges gränser från det krigsdrabbade Jugoslavien. Dessa personer ställer upp solidariskt i dag för dem som kommer hit, på samma sätt som de möttes av solidaritet för 20 år sedan. De flydde från kriget i Jugoslavien och har numera fått framträdande roller i det svenska samhället. De har skapat sig arbets- och utbildningsmöjligheter, och de bidrar i dag till en hyggligt väl fungerande svensk välfärd.

Samma sak som hände för 20 år sedan händer i dag; dock kommer flyktingarna i huvudsak från Irak och Syrien. Det finns också flyktingar från Afrika som söker sig till Sverige för att finna nya livsmöjligheter och kanske chanser att så småningom återvända till sina hemländer och bidra med nya kompetenser och erfarenheter.

Jag är helt övertygad om att de som tvingas fly undan krig, förtryck och fattigdom i alla lägen kommer att bidra till utvecklingen av Sverige, på samma sätt som flyktingarna från Jugoslavien eller alla flyktingar som hamnade i Sverige under andra världskriget.

Det finns inget motsatsförhållande. Tvärtom! Sverige behöver inflyttning för att landet inte ska få en minskande befolkning och för att

upprätthålla ett födelsetal på minst 1,7, som är nödvändigt för befolkningstillväxten.

Regeringen kommer att envist driva denna linje inom EU också. EU behöver hantera de ökade migrationsströmmarna solidariskt men också medvetet. I den medvetenheten finns just möjligheterna att få in nya människor som kan bidra med aktiva arbetsinsatser, skatter och kompetens i ett delvis åldrande EU.

Anf. 128 SOTIRIS DELIS (M):

Herr talman! Vi debatterar utrikesutskottets betänkande nr 10 *Verksamheten i Europeiska unionen under 2014*. Ärendet täcker in hela EU:s verksamhetsområde och är tillbakablickande.

Låt mig, herr talman, börja med att yrka bifall till våra reservationer.

Såsom svensk, europé och smålänning ser jag unionen som det goda verktyget för att hantera många av våra framtidsutmaningar. Men unionen är också mer än så. Europasamarbetet är ett gemensamt värderingsbygge mot protektionism, nationalism och myter om självtillräcklighet. Samarbetet håller tillbaka och står emot dem som vill slå ned frihet, demokratiska principer, mänskliga rättigheter och öppenhet såväl inom som utanför unionens gränser. Det är i grunden dessa värderingar, herr talman, som binder oss samman och ger Europeiska unionen dess styrka.

Vi moderater vill se ett fritt, öppet och enat Europa. Europasamarbetet har genom historien säkrat frihet, fred och demokrati i medlemsländerna och fortsätter att göra det för medlemmar och för blivande medlemmar. Sverige ska tillhöra kärnan i detta samarbete.

Unionen ska vara öppen för alla de europeiska länder som vill och förmår leva upp till kraven för medlemskap. Skulle Europeiska unionen stänga dörren till dessa länder riskerar vi en ekonomisk nedgång och en destabiliserande utveckling i Europa. Många gränsöverskridande frågor kan bara lösas genom Europasamarbetet.

Därför driver vi frågor om en mer ambitiös miljöpolitik, om en ansvarsfull ekonomisk politik, om krafttag mot internationell brottslighet, om mindre byråkrati, om ett gemensamt asylsystem och om värnandet av frihet och demokrati i vår omvärld. Samtidigt, herr talman, ska unionen inte göra sådant som medlemsländerna bäst gör själva.

Arbetet med att förbättra den ekonomiska koordineringen i unionen måste fortsätta. Unionens medlemsländer behöver förverkliga tillväxt- och sysselsättningsstrategin, Europa 2020, och det är angeläget att öka kvinnligt deltagande i arbetslivet.

För att möta framtidens utmaningar krävs ett starkare samarbete inom unionen med mer fokus på ekonomisk konkurrenskraft, en gemensam röst inom utrikespolitiken och ett djupare transatlantiskt samarbete centralt. Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP, kommer att skapa världens största regionala frihandelsområde. Målet är att få bort handelshinder för den transatlantiska handeln. Sveriges utveckling och välstånd är nära sammanlänkade med frihandeln. Ett ambitiöst och långtgående TTIP kan öka Sveriges export till USA med 17 procent och importen med 15 procent. För övriga unionen kan export och import öka med 20 procent. Även bruttonationalprodukten påverkas positivt. Vi vill därför se ett ambitiöst transatlantiskt handels- och investeringspartnerskap mellan EU och USA senast 2015.

Herr talman! Unionens medlemsländer är i dag alldeles för beroende av fossila bränslen – ungefär två tredjedelar av deras energianvändning. Energiförbehovet inom unionen bedöms öka kraftigt under de närmaste två till tre decennierna. Detta riskerar att skada miljön och kan även skapa ett ohälsosamt beroendeförhållande till ett antal leverantörländer, vilket begränsar unionens utrikespolitiska handlingsfrihet. Det är därför centralt för Europeiska unionens utrikes- och miljöpolitik att utveckla en gemensam energimarknad med minskad användning av fossila bränslen.

Relationerna mellan EU och Ryssland måste vila på respekt för internationella regler, institutioner och principer. Åtaganden inom världshandelsorganisationen och Europarådet måste följas och uppmuntra till en utveckling mot ett pluralistiskt och mer demokratiskt Ryssland. Unionen måste påtala de oacceptabla övergreppen mot de mänskliga rättigheterna, inte minst mot hbtq-personer, och den ökade repressionen mot det civila samhället.

Sverige ska stödja frihetslängtan hos människor som kämpar mot förtryck var än i världen de befinner sig. Det fria ordet måste värnas såväl inom som utanför de nya medierna. Sverige ska stå upp mot diskriminering på grund av kön, etnicitet, sexuell läggning med mera. En framgångsrik grannskapspolitik är av avgörande betydelse för unionens trovärdighet och effektivitet som global aktör. Den ryska aggressionen mot Ukraina och den ökade militära övningsverksamheten både i luften och till sjöss i Östersjön har skapat ett nytt säkerhetsläge i Sveriges närområde.

Vi vill se en förstärkt utrikespolitik som tar sin utgångspunkt i det gemensamma europeiska intresset. En starkt gemensam politik kräver kompetens, kunskaper och ett starkt förtroende för EU:s institutioner. EU förernas av en djup värdegemenskap och starka handelspolitiska band med USA. Nato är en central organisation för Europas säkerhet. Den förra alliansregeringen beslutade om en översyn av hur Sveriges internationella försvarspolitiska samarbete i Norden, inom unionen, med Nato och andra berörda former ser ut. Vi vill se att arbetet och inriktningen fortsätter eftersom riskerna i omvärlden ökar snabbt.

Herr talman! Låt mig avsluta med följande. Vi vill betona vikten av att övriga medlemsländer följer Sveriges exempel och öppnar för legal arbetskraftsinvandring för de många människor som vill söka sig en bättre framtid. Under det närmaste årtiondet kommer arbetskraftsutbudet att minska med närmare 60 miljoner människor inom unionen på grund av befolkningsutvecklingen i medlemsländerna.

Unionen ska ge alla människor i behov av skydd möjlighet till asyl och genomföra inrättandet av ett gemensamt asylsystem. Europeiska unionen bör se till migrationens positiva effekter och vara generös i mottagandet av asylsökande. Sverige bör verka för att fler länder ska göra mer när det gäller flyktingmottagandet.

(Applåder)

Anf. 129 JOHNNY SKALIN (SD):

Herr talman! Riksdagen har i dag att behandla EU:s så kallade årsbok, som fastän den är tillbakablickande har ett klart värde att både debattera och besluta om. Årsboken öppnar för en möjlighet att via riksdagsbeslut både ändra inställning i tidigare frågor och påverka den fortsatta utvecklingen av EU.

Debatten är viktig, inte minst eftersom den erbjuder en av få möjligheter att uppmärksamma och diskutera EU:s stora påverkan på svensk politik. Det är trots allt så att riksdagen i praktiken endast har en enda stor EU-debatt per verksamhetsår trots att EU påverkar hela 60 procent av besluten i de kommunala församlingarna, 50 procent av landstingens beslut och hela 43 procent av den lagstiftande verksamheten här i Sveriges riksdag.

Som folkvalda företrädare för de svenska väljarna har alltså jag och alla politiska kollegor till mig, oavsett partifärg, i huvudsak mindre inflytande över inrikespolitiken än vad den icke folkvalda EU-kommissionen, ministerrådet och EU-parlamentet förfogar över.

Givetvis tror varken jag eller någon annan företrädare för något riksdagsparti att en majoritet av väljarna vill att väljarnas möjlighet att påverka samhällsutvecklingen i Sverige ska vara underordnad vare sig väljare i andra länder eller en EU-kommission som helt saknar demokratisk legitimitet. För de sju riksdagspartier som alla mer eller mindre försvarar denna ordning kan det därför säkert anses bekvämt att kammaren tilldelar så lite uppmärksamhet till den fråga som faktiskt påverkar mer än alla politiska beslut i alla politiska församlingar i Sverige.

Det är heller knappast en tillfällighet att EU-nämndens sammanträden, där Sveriges hållning i EU-politiska frågor från riksdagens sida avgörs, är stängda för offentlig direktinsyn. I riksdagens kammare diskuteras öppet alla inrikespolitiska beslut som fattas medan EU-nämndens beslut, som många gånger kan ha större inverkan på samhället, präglas av ett sekretessbelagt beslutsunderlag skyddat under sekretesslagen.

Som en företrädare för det enda EU-kritiska partiet i Sveriges riksdag som också aktivt driver frågan om att låta det svenska folket genom en folkomröstning ta ställning till om man vill vara en del av EU:s överstatlighet är jag alltså efter det att frågorna avgörs förhindrad att öppet torgföra min uppfattning baserat på frågornas verkliga innehåll.

Som enskild företrädare – eller som väljare, för den delen – kan man säkert ibland bli upprörd över EU:s maktfullkomlighet och dumhet. Men om sanningen ska fram är det ytterst Sveriges riksdag som är och ska hållas ansvarig för att EU kan fatta alla dessa dumma beslut.

Faktum är ju att EU:s makt i grunden styrs av grundlagar, även kallade EU-fördrag. Sedan Sverige blev medlem i EU har inte mindre än tre grundfördrag som alla har överfört makt eller förberett överföring av makt från Sverige till EU röstats igenom i denna riksdags kammare – utan att man först har frågat folket. Detta trots att dessa tre riksdagsvoteringar har medfört en enorm påverkan på svenska folkvaldas möjlighet att påverka de politiska besluten.

När stora beslut som påverkar svensk grundlag ska fattas i riksdagen måste besluten fattas mellan två val och mellan två riksdagssammansättningar. Men när EU ska ta över makten att fatta beslut som påverkar Sverige räcker det alltså med ett enkelt riksdagsbeslut som vilket som helst av dem som varje vecka fattas i kammaren. Den stora skillnaden är att de beslut som varje vecka fattas i kammaren när som helst går att ändra om något skulle bli fel. Riksdagen kan däremot inte när som helst ändra EU:s grundfördrag om något av de beslut som fattas i EU går fel.

Därför är det beklagligt att det i dag endast finns ett enda riksdagsparti som aktivt verkar för att ge väljarna det inflytande som de faktiskt förtjänar genom att öppna för en omförhandling av det svenska EU-medlemskapet med det primära syftet att låta pröva om det svenska folket verkligen vill ha den överstatlighet och den EU-påverkan som riksdagen över huvudet på väljarna har beslutat att EU ska förfoga över.

Frågan är relevant att låta pröva inte minst eftersom Storbritannien har aviserat att man 2017 tänker göra exakt detta men även eftersom vi om Sverige inte väljer att lämna överstatlighetens EU likväl har en möjlighet att med folkets mandat bromsa den vidare maktöverföringen, både inom de kvarvarande politikområdena med vetomöjlighet och inom de 68 politikområden som EU i och med Lissabonfördraget stärkte sin makt inom. Vi har en möjlighet att inför varje vetobeslut även förhandla om att låsa upp andra politikområden.

Politik handlar inte om att kunna utan om att vilja. Men politik handlar också om att våga. De som säger att det inte går säger med andra ord att de inte vill eller vågar. Men om Storbritannien vågar, då vågar även Sverige.

Även före Sveriges EU-medlemskap reste människor. Sverige handlade med andra länder, och människor flyttade mellan länder.

I detta nu står Schweiz, Norge och Island utanför EU, och de har alla högre sysselsättning och bättre ekonomiska förutsättningar än något EU-land. Och jag vågar lova att schweizare, norrmän och islänningar, trots att de inte är EU-medborgare, är lika internationella som övriga européer. Dessa länder har inte några stängda gränser, problem med handeln eller reseförbud. Inte heller förhindras de att samarbeta i stora gränsöverskridande frågor. De europeiska länderna utanför EU är snarast som vilka länder som helst, förutom att de har en högre grad av självbestämmande, högre sysselsättning och bättre ekonomiska förutsättningar.

Argumentet att vi måste vara med i EU för ekonomins skull, för sysselsättningens skull eller för möjligheten att röra sig över gränser bör således endast vara att betrakta som ett uttryck för oförmåga eller avsaknad av mod att stå upp för demokratins verkliga innebörd såväl som ett uttryck för oförmåga att beskriva EU:s egentliga mening.

Den som ihärdigt beskriver EU som ett fredsprojekt, trots att kol- och stålunionen är mer än 50 år gammal och trots att inga demokratier någonsin har gått ut i krig mot varandra, den som hävdar ett beroende som inte existerar eller ens behövs och den som hävdar fördelar som inte finns har helt enkelt problem med sin egen trovärdighet eller med sina egna politiska syften. Om problemet är det senare kan man fråga sig vem den politiska företrädaren egentligen företräder – sig själv eller sina väljare.

Herr talman! Utan att svara på den fråga jag ställde konstaterar jag att jag som folkvald företrädare genom beslut av alla de federala partierna i denna kammare saknar de annars självklara verktygen för att driva opinion mot federalisering av Sverige och Europa.

Jag konstaterar även att trots det svenska folkets nej till att gå med i EMU har hittills ingen regering sedan folkomröstningen valt att kräva ett svenskt undantag från att införa euron som valuta i Sverige.

Det politiska landskapets förakt mot väljarna ligger alltså allttjämt på en lika tragisk som konserverad nivå.

Jag konstaterar också att när EU:s långtidsbudget för 2014–2020 skulle antas försvarade samtliga partier den föregående regeringens fullkomligt usla förhandlingsresultat, som innebär att Sverige i år tvingas betala över 40 miljarder kronor till EU tillsammans med ett av EU:s absolut lägsta återflöden. Faktum är att Sverige i år betalade den högsta nettoavgiften, både i absoluta tal och procentuellt sett, sedan Sverige blev medlem i Europeiska unionen. Detta skedde trots att beslutet om EU:s långtidsbudget fortfarande är ett av de få kvarvarande områden där Sverige eller vilket medlemsland som helst kan anmäla veto och därmed stoppa ofördelaktiga beslut som detta, där Sverige gick från att vara en extrem nettobidragsgivare till EU till att vara en ännu extremare nettobidragsgivare.

Det svenska EU-medlemskapet kostar alltmer, ger mindre och tar mer och mer av vårt självbestämmande ifrån oss.

Närmast väntar dessutom en ännu mer sammansatt federalisering av såväl det ekonomiska området och EMU som arbetsmarknadspolitik och socialpolitiken.

Medan riksdagen i sommar har uppehåll fortsätter EU-nämnden och EU-kommissionen utvecklingen mot ett federalt Europa. Utvecklingen mot ett federalt Europa pausar aldrig, tar aldrig hänsyn till dagarna, sommaren eller tiderna på dygnet. Tvärtom formligen pressar EU dygnet runt igenom nya beslut som varje vecka stärker EU:s makt över vardagen för människorna i Europa och Sverige på bekostnad av väljarnas inflytande över sin egen framtid.

Låt oss inte fortsätta den här utvecklingen! Låt oss i stället snegla på Storbritannien och alla de demokratiska krafter runt om i Europa som dagligen stärker sitt inflytande och verkar för ett Europa bestående av fria nationer! Sverige och Europa byggs inte starkt av vidöppna gränser, som övriga riksdagen hävdar, med Sverige som medlem i EMU eller med en politiskt skapad snedvriden konkurrenssituation. Mer maktöverföring som svar på varje kris är inte lösningen på Sveriges, Europas eller världens problem. Tvärtom är det just denna maktöverföring som har skapat Europas ekonomiska kris, dess arbetslöshet och dess allt svagare internationella ställning.

Låt oss därför i stället bygga Sverige och Europa på demokrati, samverkan och samarbete! I detta samarbete kan vi handla med Europa, samarbeta mot gränsöverskridande brottslighet, turista i varandras länder och samarbeta i miljöfrågor. Men vi rustar vårt eget försvar och bestämmer över vår egen invandringspolitik, finanspolitik, utrikespolitik, skattepolitik, socialpolitik, gränspolitik och arbetsmarknadspolitik.

EU:s ”president” Donald Tusks självutnämnde föregångare Herman Van Rompuy har deklarerat att Italien behöver reformer och inte allmänna val. Låt oss frigöra oss från detta! Det var med demokrati, samarbete och självständighet som vi en gång byggde det här landet och hela Europa starkt. Det är också så vi bygger det här landet och hela Europa starkt i framtiden.

Herr talman! Jag yrkar bifall till SD:s reservationer 6 och 19.

Anf. 130 SOTIRIS DELIS (M) replik:

Herr talman! Johnny Skalin har under sina dryga tolv minuter ägnat sig åt någonting som i det gamla Grekland kallades demagogi. Jag hade aldrig

ens kunnat drömma om att det jag sa i början av mitt anförande om Europasamarbetet som ett gemensamt värderingsbygge mot protektionism, nationalism och myter om självtillräcklighet skulle sannspås så snabbt.

Johnny Skalin och Sverigedemokraterna försöker sälja myten om självtillräcklighet i Sveriges riksdag. Min naturliga fråga är huruvida Johnny Skalin och Sverigedemokraterna anser att isolering, utanförskap, ensamhet, myter, protektionism och nationalism kan hjälpa Sverige som nation i en allt snabbare internationaliserad värld och göra livet för svenska medborgare enklare.

Anf. 131 JOHNNY SKALIN (SD) replik:

Herr talman! Sotiris Delis från Moderaterna nämnde i sitt huvudanförande ett antal saker, bland annat att han inte ville se nationer eller ha någon nationalism. Men som jag sa i mitt huvudanförande är det just nationerna och de fria demokratiska institutioner som uppkommit genom nationsbildande som har skapat det en gång starka Europa som vi nu ser slås i spillror ekonomiskt, socialt och vad gäller förmågan att söka och få ett arbete.

Innan Sverige blev medlem i Europeiska unionen funkade allt det som Moderaterna och andra politiska partier här i kammaren står och säger att vi behöver. Vi hade en öppenhet mot andra länder. Vi handlade med andra länder. Vi hade goda förutsättningar på arbetsmarknaden. Man flyttade också mellan olika länder. Det jag anför är att vi ska fortsätta samarbeta med andra länder, med Europa. Vi ska prata om de gränsöverskridande frågorna – miljöfrågor, arbetsmarknadsfrågor, ekonomiska frågor och andra frågor som berör olika länder. Ibland måste man diskutera den typen av frågor.

Men vi ska fatta besluten i Sveriges riksdag. Det är här man avgör Sveriges framtid. Denna framtid ska inte avgöras av vare sig mig eller Sotiris Delis, utan den ska avgöras av de svenska väljarna. Om det är så att jag har fattat ett dåligt beslut ska väljarna kunna avsätta mig. Men det är inte den utvecklingen vi gått mot i Europeiska unionen. Tvärtom är det så att vi har en EU-kommission som i dag är den enda lagstiftande makten och som dessutom inte ens är folkvald. När Moderaterna talar om protektionism handlar det om att försvara den federala utvecklingen. Den utvecklingen kommer jag inte att försvara för min del, även om jag är övertygad om att Moderaterna åtminstone ett tag till kommer att försvara den.

Anf. 132 SOTIRIS DELIS (M) replik:

Herr talman! Jag delar inte Johnny Skalins uppfattning och inställning. Sverige är en stark nation, tycker jag. Därför är vi med.

Vi ska eftersträva att andra ska göra affärer med oss och acceptera oss. Men vi måste ställa oss frågan om alla andra runt omkring oss vill göra affärer med oss och acceptera oss när vi backar och tar flera steg tillbaka.

Perspektivet i Sverigedemokraternas värld är att alla fel och alla bekymmer som Sverige har kommer från EU, invandrarna och den övriga omvärlden. Då undrar jag om det här perspektivet egentligen kan stämma med verkligheten och kompassen. För egen del tror jag att varken kompassen eller verkligheten fungerar hos Sverigedemokraterna.

Johnny Skalin har inte svarat på frågan om huruvida Sverige skulle kunna stå på egna ben, ensamt och allena i en allt snabbare internationali-

serad värld, och klara av de utmaningar och hot som ligger framför oss gällande miljö, mänskliga rättigheter och annat.

Anf. 133 JOHNNY SKALIN (SD) replik:

Herr talman! Jag tyckte att jag svarade alldeles utmärkt i min förra replik. Vi ska inte sluta samarbeta med andra länder. Vi ska samarbeta om de frågor som vi bör samarbeta om. Det gäller gränsöverskridande frågor i allmänhet. Även om vi inte är medlemmar i EU ska vi alltså samtala och diskutera med andra länder. Jag vet inte hur många gånger jag måste berätta det i den här kammaren och andra forum. Vad jag än säger är det som att man inte hör. Det är som att hålla vatten på en teflonpanna; det bara rinner av.

Vi klarade allt det här tidigare. Nu när vi har blivit medlemmar i EU klarar vi tydligen helt plötsligt inte av det. Trots allt har vi tre väldigt framgångsrika länder som inte är med i EU men som i dag är mer framgångsrika än samtliga EU-länder. Det handlar om Island, Norge och Schweiz. De gör alla precis allt det som Moderaterna och andra politiska partier säger att man inte kan göra om man inte är med i EU.

Är det så att vi lämnar EU – vilket jag tycker att vi ska göra, men jag tycker att det är upp till folket att avgöra frågan i första hand – kommer vi också fortsatt att handla, resa och samarbeta om gränsöverskridande frågor. Det måste varje enskilt land göra som vill vara med i den gemenskap som vi har i världen, som alla länder med utveckling måste vara med i och som vi också vill vara med i. Vi kommer inte på något sätt att främja oss själva genom att stänga våra gränser och sluta samarbeta. Vi kommer att göra precis tvärtom. Vi kommer att hålla koll på våra gränser, så att vi inte får för stort inflöde – lagom är bäst. Men vi kommer också att fortsätta att samtala med andra länder för att nå en gemensam och bra utveckling i likhet med hur det såg ut innan vi gick med i Europeiska unionen, så att även vi kan ta del av de framgångar som de länder som i dag står utanför EU tar del av dag för dag.

Anf. 134 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Jag vill inledningsvis välkomna utrikesminister Margot Wallström till debatten. Det är trevligt att utrikesministern har möjlighet att vara med. Vi är i kammaren rätt vana att ha närvaro. EU-ministern brukar alltid vara närvarande när den här debatten äger rum.

Herr talman! Den här debatten handlar om verksamheten inom EU 2014, även om den senaste delen av debatten mer verkade handla om EU som sådant eller irritationen över EU. Om vi tittar på verksamheten under 2014 kan man konstatera att det var ett år som präglades av kriser och krishantering.

Det handlar om att den ekonomiska krisen har fortsatt och givit svallvågor på vår kontinent och egentligen också bortom den. Det var också någonting som syntes i valet till Europaparlamentet med företrädare för mer protektionism och mer nationalism som fick ökat fotfäste i Europaparlamentet.

Men kriserna nöjde sig inte med detta. Vi såg också Rysslands väpnade angrepp på Ukraina med efterföljande olagliga annektering av Krim. Vi har sett utvecklingen i södra Medelhavet med Syrien, Irak, Daesh, Libyen och så vidare som har påverkat verksamheten i Europeiska unionen.

Trots det finns det stora förväntningar på EU från våra östra grannar och våra södra grannar för klimatsmarta lösningar, frihet, öppenhet och tillväxt som är hållbar och inkluderande och ger välbefinnande och möjligheter för människor och företag.

Herr talman! Det är bra med höga förväntningar från våra grannar och från världen. Vi vill se ett EU som har en stark röst i utrikespolitiken, en röst som gör skillnad för frihet, demokrati, försoning och hållbar utveckling.

Vi vill ha en stark röst från EU när det gäller vårt grannskap. Där kan man bara konstatera att det arbete som initierats inte minst från svensk horisont i det östra partnerskapet har tappat tempo. Det är utomordentligt beklagligt, herr talman. Det är nu när Ryssland visar sin vilja att bryta gjorda överenskommelser som det är oerhört viktigt att vi visar och att Sverige förmår att visa ledarskap för att utveckla det östra partnerskapet och för att stå upp för ett fortsatt medlemskapsperspektiv för de länder och de befolkningar som så önskar.

Vi talar i en av våra reservationer om vägkartan för ukrainskt medlemskap. Men det räcker inte bara med det. Det måste vara en öppenhet för de länder som uppfyller Köpenhamnskriterierna att söka medlemskap om de så önskar. Det krävs tydlighet från vår sida, att vi står upp för ett närmare samarbete och att vi inte sviker de människor som så tufft har stått upp för att få närma sig EU och få sina drömmar om ett bättre liv, ökad frihet, demokrati och rättsstat förverkligade. Rysslands väpnade angrepp får aldrig bli en signal till att sänka garden från vår sida i de delarna.

Herr talman! Det är bra med höga förväntningar från medborgarna också när det gäller ökat välbefinnande, ökad frihet, tillväxt, jobb och EU 2020. Här finns det mer att göra. Här har vi också tappat tempo, inte minst på grund av den ekonomiska krisens följdverkningar. Det är viktigt att inte bara krisantera utan också att klara utvecklingen på längre sikt.

Det handlar om reformer. Varje nation måste ta sitt ansvar, och EU måste jobba för förenklingar och investeringar för utveckling som blir hållbar. Det finns i dag tyvärr alltför många som tycker att det är bra att få äta kakan och samtidigt behålla den. Vi måste i våra medlemsländer klara att sköta vår ekonomi och göra de reformer som vi har ansvar för och säkerställa att vi tillsammans står starka och rustade för att nå människors höga förväntningar.

Det handlar naturligtvis också om, som vi pekar på i en av våra reservationer och som jag tror att vi är eniga om i kammaren, vikten av att inkludera och säkerställa att alla medborgare får lika möjligheter. Det handlar om minoriteter och majoriteter i form av kvinnor, som tyvärr många gånger inte får chansen. Vi kan se igen att de nationalistiska krafterna försöker driva tillbaka också framsteg som vi gjort på de områdena.

Herr talman! Det leder inte till välbefinnande. Det leder till någonting annat. Vi kan peka på att om kvinnor och män hade lika stor sysselsättningsgrad skulle vi ha en 25-procentigt ökad bnp. Det är också en del av lösningarna på Europas ekonomiska utmaningar.

Det är också viktigt att vi har höga förväntningar på EU när det gäller att vara klimatsmart och vara en ledare för en klimatsmart utveckling. Det är med intresse som jag har noterat att regeringen i sin årsbok nu står

bakom den hållning som vi från Alliansens sida hade när EU-nämnden i oktober 2014 diskuterade målen för klimatpolitiken.

Det var i ärlighetens namn en resa som inte var speciellt vacker. Den innebar också att vi tappade tempo i EU:s klimatprofil och möjligheten att påverka. Jag konstaterar att den högre nivå som vi såg – 40 procent plus 10 procent i internationella krediter – nu också omfattas av regeringen. Det är väl bra även om resan till att nå dit var väl så lång.

Herr talman! Jag vill instämma i mycket av vad som sas tidigare från flera talare när det gäller utvidgning, situationen i Turkiet för mänskliga rättigheter, yttrandefrihet och så vidare. Det gäller situationen i Makedonien, men jag kan också nämna Albanien och Serbien.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag nöja mig med att konstatera att vi från Centerpartiets sida ser att EU är ett bygge som vi vill bruka smalare men vassare. Det ska vara ett EU som gör rätt saker, ett långsiktigt hållbart EU, ett EU med öppenhet inåt och utåt och med frihet och demokrati som kännetecken, men också ett klimatsmart, hållbart och inkluderande tillväxt-EU.

Det ska vara ett EU som inte bygger murar, inte skickar militär mot flyktingar eller flyktingbåtar på Medelhavet. Det ska vara ett EU som står för de värden vi talar om oavsett vilket område vi diskuterar. Det är 70 år efter andra världskriget. Den mur som skapades då ska vi inte försöka återuppbygga, oavsett om det är på det europeiska fastlandet eller i Medelhavet.

Vi ska vara en solidarisk medlem och ta vårt ansvar. Vi ska inte vara en oberoende röst utan en kraftfull röst för de 500 miljoner människor som finns på vår kontinent. Jag står naturligtvis bakom alla våra yrkanden. Men jag nöjer mig med att här yrka bifall till reservation nr 5.

Anf. 135 JOHNNY SKALIN (SD) replik:

Herr talman! Det fanns ganska mycket som jag reagerade på i anförandet från Kerstin Lundgren och Centerpartiet. Jag tänkte fokusera på utvidgningen av Europeiska unionen, inte minst därför att jag på grund av reglerna i kammaren aldrig fick någon möjlighet att begära replik på Socialdemokraterna.

Om man försvarar utvidgningen försvarar man trots allt också ett minskat inflytande från Sveriges sida i EU. Man försvarar också den inställning man har sjösat här i Sveriges riksdag: att Sverige ska betala en oerhört stor avgift till Europeiska unionen. De två länder som Pyyri Niemi från Socialdemokraterna nämnde tidigare i sitt huvudanförande, som Kerstin Lundgren deklarerade att hon står bakom, är Turkiet och Ukraina. Det är två fattiga länder. För Ukrainas del handlar det om en bnp per capita som är en tolfedel av Sveriges. För Turkiets del handlar det om en bnp per capita som motsvarar ungefär en fjärdedel av Sveriges.

Detta är stora länder. För Ukrainas del handlar det om 45 miljoner människor. Turkiet är inte ens geografiskt placerat i Europa – bara 3 procent av landets yta ligger där. I Turkiet bor 75 miljoner människor. Detta medför att Sverige med dagens ekonomiska fördelningssystem i EU kommer att få betala en EU-avgift som är mycket större än den EU-avgift vi har i dag. Är det verkligen värt priset för att få med de här länderna att ständigt minska vårt eget inflytande i vårt eget land och samtidigt tvingas betala för det?

Anf. 136 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Sverigedemokraterna och Johnny Skalin har uppenbarligen uppfattningen att om man fattar beslut tillsammans minskar ens eget beslutsfattande. Det är inte vår hållning. Vi anser att det är viktigt att vara en del. Sverige kan nu vara en del i ett beslutsfattande som rör 500 miljoner människor. Det ökar vår möjlighet att påverka utvecklingen.

Jag hörde tidigare, herr talman, att det talades om att vi hade förlorat och att detta är en icke-demokratisk verksamhet. Men vadå? Svenska folket och övriga medlemsländers medborgare har valt Europaparlamentet. Europaparlamentet, tillsammans med till exempel utrikesministern i ministerrådet för utrikesfrågor eller justitieministern i rådet för den typen av frågor, har möjlighet att vara med – och är de som är med – och fattar beslut om lagar. Därmed har vi också möjlighet att vara med och påverka dessa lagar. Det är någonting vi inte skulle ha annars, utan vi skulle bara få göra som i många andra sammanhang och acceptera framförhandlade lösningar av diplomater i slutna rum.

Det är denna metodik Sverigedemokraterna förordar. De vill lägga ned utrikestjänsten i EU, har jag noterat, för de vill inte att EU ska ha någon röst när det gäller internationella frågor. Men de vill ge våra diplomater i Sverige stora möjligheter att vara med och förhandla i slutna rum, som vi inte ser någonting av. Däremot får vi papper hit till oss. Det är den situation som Norge har och den situation som Schweiz har. De är inte med i parlamentet, de har inte debatten i någon EU-nämnd och de har inte heller någon beslutsfunktion i de råd som fattar besluten i dag.

Anf. 137 JOHNNY SKALIN (SD) replik:

Herr talman! Visst stämmer det att de svenska väljarna har valt EU-parlamentet. Men det stämmer bara för de 20 ledamöter som Sverige skickar, vilket motsvarar drygt 2 procent av Europaparlamentet. Det innebär alltså att övriga drygt 98 procent utövar ett inflytande över svensk inrikespolitik. De är folkvalda av väljare i andra europeiska länder. Mot att vi kan utöva inflytande på andra länder kan de utöva inflytande på vårt land. Men till saken hör att dessa människor är så många gånger fler än svenska folket.

Jag tycker att en rimligare ordning vore att man från Sveriges sida skulle kunna tillsätta och avsätta sina politiska företrädare under förutsättning att man gillar eller ogillar vad de faktiskt har gjort. Det kan man inte göra med EU-parlamentet på det sättet.

Det är inte heller EU-parlamentet som styr hela utvecklingen. Det är snarast en icke folkvald EU-kommission som består av en kommissionär från varje medlemsland, det vill säga 28 stycken EU-kommissionärer, som styr utvecklingen i EU. Sedan är det medlemsländerna genom ministerrådet och genom EU-parlamentet. Detta känner Kerstin Lundgren givetvis väldigt väl till. Det är så här utvecklingen styrs i både Sverige och Europa.

Jag menar att detta är en odemokratisk process, för det innebär att det inte är de svenska väljarna som utövar inflytande över sin egen vardag.

Det talas om diplomater i slutna rum. Visst är det så för Norge, som är medlem i EES. Men vi säger också att vi i den bästa av världar helst vill utöva ett annat inflytande på andra premisser än sådant som nu sker genom i EES eller Efta. Om vi inte uppnår det – vilket jag tror att vi kan göra med

Storbritannien – är det i alla fall ett bättre alternativ. Där har vi större möjligheter till inofficiellt inflytande och även inflytande över vårt eget land än vi har i dag.

Kerstin Lundgren har fortfarande inte svarat på frågan. Är utvidgningen värd sitt pris?

Anf. 138 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Vi är en del av världen där ute, även om Sverigedemokraterna helst skulle vilja bygga en mur så att man kunde kontrollera både dem som kommer in och dem som går ut.

Från vår sida vill vi stå för en öppenhet mot omvärlden. Vi tycker att det är lika rätt att de turkiska medborgarna, de ukrainska medborgarna och de svenska medborgarna ska få välja sin väg. Man får välja att lämna EU om man vill. De svenska medborgarna har valt att vara med i EU. De har röstat fram partier som fortfarande tycker att det är viktigt att vi är med i EU. Om de ukrainska medborgarna väljer EU tycker vi att det är rimligt att de är med. Det bygger en möjlighet till ökat välbefinnande för oss här hemma.

Titta inte bara på kronor och ören! Hela EU-konceptet med den inre marknaden ger ju ökat välbefinnande för alla. Vi är en av dem som har vunnit när det gäller vår starka ekonomi och vår tillväxt på grund av ökad handel, ökad rörlighet, ökat företagande och fler jobb. Det måste man också ta med i kalkylen när man tittar på detta.

Det väljer dock Sverigedemokraterna att se bort ifrån. De tittar bara på kostnader och vill helst inte lägga någonting utanför Sverige oavsett om det är detta eller om det är bistånd.

Anf. 139 HANS LINDE (V):

Herr talman! I söndags hölls lokal- och regionval i Spanien – ett av de länder som drabbats hårdast av den ekonomiska krisen i Europa. I det som har kallats för Europas mest stabila partisystem sände väljarna en chockvåg genom de etablerade partierna. I Madrid har det konservativa Partido Popular styrt i 24 år. Nu kollapsade stödet, och valets stora vinnare blev vänsterkoalitionen Ahora Madrid. En liknande politisk jordbävning skedde i Barcelona, där allt nu tyder på att en annan vänsterkoalition, Barcelona en Comú, nu tar över borgmästarposten.

De spanjorer som de senaste åren har ockuperat bostäder i protest mot vräkningar, som har kämpat mot nedskärningar och tillsammans har försökt bistå krisens offer tar nu plats i maktens korridorer. Det är en seger för de sociala rörelserna i Spanien, och det är ett nederlag för den etablerade spanska politiska eliten. Men det är också ett tydligt nederlag för EU:s krispolitik.

Spanien är nu inte det första land där folket vänder sig mot sina nationella politiker, mot EU:s ledning och mot hur man har hanterat den ekonomiska krisen. I januari vann Syriza valet i Grekland på en tydlig kritik mot EU:s krispolitik. Valframgångarna för Scottish National Party i Storbritannien måste också förstås utifrån deras kritik mot den brittiska krispolitiken. Mycket tyder på att vi under det kommande året kommer att se hur den politiska kartan ritas om vid parlamentsval i Portugal, Spanien och Irland.

Men det är långt ifrån bara progressiva vänsterkrafter som går framåt i krisens spår. Gyllene gryning i Grekland, Ukip i Storbritannien,

Sannfinländarna och Beppe Grillos populistiska Femstjärnerörelsen visar att också helt andra krafter flyttar fram sina positioner när den folkliga frustrationen växer. I krisens spår ser vi också hur konservativa familjeideal hyllas, hur homofobin växer och hur rasism och antiziganism blir allt tydligare på vår kontinent.

Herr talman! Bakgrunden till den kris vi ser i Europa måste förstås utifrån den ekonomiska politik som har förts de senaste decennierna. I två decennier har Europa dominerats av en i grunden nyliberal politik där makten flyttats från demokratiska församlingar till näringslivets stängda korridorer, där välfärd och trygghetssystem nedmonterats och försvagats, där tågtrafik, bostäder och sjukvård privatiserats och underställts kortsiktig spekulation. När ekonomin och de finansiella bubblorna växte kunde aktieägare, finansspekulanter och näringslivstoppar kamma hem de stora vinsterna. Men när ekonomin vände och bubblorna brast skickades fakturan till Europas pensionärer, kvinnor och ungdomar. Banker och finansinstitut har räddats, men de som har betalat priset är de europeer som minst av alla skapat den ekonomiska krisen.

Det har varit ett par tuffa år även i Sverige. Men jag tror att det är svårt för oss som bor i Sverige att förstå hur krisen slagit sönder samhällen och liv i Grekland, Spanien och Irland. I Spanien går just nu varannan ung person arbetslös. Man har en ungdomsarbetslöshet på 50 procent. I Grekland är stora delar av befolkningen beroende av välgörenhet och skänkta matkassar för att få vardagen att gå ihop och för att mätta sina magar. Men i Grekland har man nu lärt sig att det inte längre är någon idé att skänka frukt eller mejeriprodukter, för många greker har inte längre råd att betala elen för sina kylskåp.

När miljoner unga utestängs från arbetsmarknaden, när en hel generation grekiska barn inte längre vaccinerats, då sår man en draksådd inför framtiden. Europa kommer att betala ett mycket högt pris för dagens ekonomiska kris under lång tid framöver.

Europa kan inte byggas genom besparingar, otrygghet och vräkningar, inte heller genom ökad överstatlighet eller ökade klyftor mellan medborgare, folkvalda politiker och den ekonomiska och politiska eliten. Krisen behöver i grunden ett helt annat svar. Vill vi återupprätta ekonomisk stabilitet måste kortsiktig spekulation och girighet begränsas.

Från Vänsterpartiets sida vill vi se en bankdelningslag, en tydlig skatt på finansiella transaktioner och ett slut för privatiseringar. Men vi ser också, i ett läge där miljontals greker kastats ut ur sjukförsäkringssystemet, att det inte är rimligt att EU fortsätter att kräva in miljarder i räntor och amorteringar.

Herr talman! Det bubblar av frustration i stora delar av Europa, men i Bryssel verkar man inte riktigt vilja lyssna. I stället går man vidare med nästa stora politiska projekt där den folkliga förankringen är obefintlig.

Sedan sommaren 2013 förhandlar EU och USA om handels- och investeringsavtalet TTIP. Egentligen är det ganska märkligt att kalla TTIP för ett handelsavtal. Tullar, kvoter och tariffer har ju i stort sett redan avskaffats för handeln mellan EU och USA. Fokus i avtalet ligger i stället på att trygga näringslivets intressen och harmonisera normer, regler och lagar.

Jag tror att en harmonisering av regler för krocktester för bilar på båda sidor av Atlanten upprör få människor. Men vad händer när regler för

jordbruk ska harmoniseras, när svensk lagstiftning med vårt starka skydd för djur, miljö och konsumenters rättigheter ska harmoniseras med USA:s regelverk, som styrs av helt andra mål och intressen?

Störst oro känner vi i Vänsterpartiet trots allt för diskussionerna om ett investeringsskydd, så kallat ISDS. Tanken bakom ISDS är att skydda näringslivet och dess vinster från demokratiska beslut. Det här är inget nytt. Det finns redan i en rad handelsavtal, och vi ser konsekvenserna. Det är just därför som vi i Vänsterpartiet är så kritiska mot den här typen av investeringsskydd.

När det nationella lönerådet i Egypten höjde lönerna begärde Veolia skadestånd från den egyptiska staten för att deras kostnader hade ökat. Tobaksjätten Philip Morris har stämt Australien efter att man, i demokratisk ordning, infört regler för hur cigarettpaketet skulle utformas. Och när Quebec i Kanada införde ett tillfälligt förbud, också det i demokratisk ordning, mot så kallad frackning stämde den kanadensiska staten av Lone Pine Resources.

Motståndet mot att låta vinstjakt gå före demokrati är massivt i dagens Europa. I höstas ställde EU-kommissionen en öppen fråga till allmänheten om vad man tyckte i Europa om ISDS. 150 000 européer svarade. 97 procent sa nej till ISDS.

Trots det fortsätter EU att förhandla med USA om att införa just den typen av investeringsskydd. Så sent som i dag har EU-parlamentets utskott för internationell handel röstat igenom ett förslag som skulle öppna upp för just den typen av mekanismer som skulle möjliggöra för företag att stämna stater för demokratiska beslut. Och detta sker helt med den svenska regeringens stöd.

Herr talman! I flera länder går nu vänsterpartier och olika former av vänsterkoalitioner starkt framåt. Men jag måste erkänna att det är ganska svårt att känna glädje. Att vänstern går fram i Grekland, Spanien och Irland är ju på många sätt ett resultat av att vanliga européer har fått sina liv sönderslagna, att de kastats ut i fattigdom, arbetslöshet och otrygghet. Men det är också ett resultat av att EU:s ledning och nationella politiker valt att inte lyssna på sina egna medborgare. Det finns all anledning för oss alla, oavsett om vi tillhör vänstern eller högern i denna kammare, att känna oro över utvecklingen på vår kontinent.

Jag tror att EU:s ledning i stora delar kommer att ignorera lokalvalen i Madrid och Barcelona. Man kommer säkert att försöka fortsätta köra över Greklands folkvalda regering, men i längden kommer det inte att gå att fortsätta med en politik som saknar folklig förankring och folkligt stöd.

Jag vill därför avsluta med att yrka bifall till reservation 9.

Anf. 140 JOHNNY SKALIN (SD) replik:

Herr talman! Tidigare utmärkte sig Vänsterpartiet som ett av de EU-kritiska partierna i Sverige och i Sveriges riksdag. Tidigare var också Miljöpartiet ett EU-kritiskt parti, men de har ändrat inställning. Jag uppfattar att det har även Vänsterpartiet gjort.

I hela Hans Lindes anförande hörde jag väldigt lite av en riktig EU-kritik. Väldigt mycket av den politik som Vänsterpartiet främst fokuserar på och karakteriseras av är socialism och solidaritet med andra. Och det är inget fel i det, absolut inte. Men jag noterar att det var först i slutet som Hans Linde nämnde detta med folklig förankring och folklig makt.

Inför behandlingen av EU:s årsbok har vi från Sverigedemokraternas sida motionerat och även nu i talarstolen anfört att vi yrkar på ställningstagandet att Sverige ska folkomrösta om medlemskapet i Europeiska unionen.

Om man nu fortfarande har någon EU-kritisk hållning kvar i Vänsterpartiet, varför väljer man då inte att själv lägga ett sådant yrkande eller ens, när voteringen efter den här debatten äger rum, rösta för SD:s förslag om att genomföra en folkomröstning och en omförhandling av det svenska EU-medlemskapet?

Anf. 141 HANS LINDE (V) replik:

Herr talman! Svaret på frågan är väldigt enkelt. Vi har haft en folkomröstning i Sverige. Vänsterpartiet tillhörde den sida som förlorade i den folkomröstningen 1994. Men vi har fattat ett beslut i Sverige, och vi respekterar det.

Vi inser också att det i dag i Sverige saknas ett tydligt folkligt stöd för ett utträde. Därför driver inte Vänsterpartiet i dag frågan om en ny folkomröstning. Vi inser att vi med största sannolikhet skulle förlora i den. Men vi inser också att den dag då opinionen svänger, då opinionsvindarna vänder – det är mycket möjligt att det sker vad gäller EU-frågorna – kommer vi i hög grad att återaktualisera frågan om en ny folkomröstning om EU.

Jag måste erkänna att jag tar väldigt lätt på kritiken från Sverigedemokraterna vad beträffar Vänsterpartiets EU-kritik, för vår EU-kritik har en totalt annan grund än Sverigedemokraternas. Vår EU-kritik grundar sig i solidaritet, i försvar av välfärd och jämlikhet, medan Sverigedemokraternas EU-kritik grundar sig i den mest mörkbruna högerextrema nationalism. Det ser vi på punkt efter punkt.

Vi har tidigare talat om utvidgningen. Vänsterpartiet tycker att det är självklart att varje folk i Europa ska ha rätt att välja sin egen väg. Vi tycker att det val som svenska folket fick även ska ges till befolkningarna i Ukraina, Turkiet och Albanien. Johnny Skalin tycker däremot att politiker som Johnny Skalin ska få bestämma vilka vägval Ukraina, Albanien och Turkiet ska göra.

Vi ser det i synen på asylpolitiken. I de frågorna kommer Sverigedemokraterna ut som de främsta federalisterna i denna kammare. De har till och med en reservation där de hyllar Dublinförordningen, denna överstatliga mekanism för att begränsa asylpolitiken. Här försvinner plötsligt all form av EU-kritik. Vi ser det också i Sverigedemokraternas stöd till investeringsavtalet TTIP. De ser inga problem med att multinationella företag ska ha rätt att överpröva demokratiska beslut fattade i denna kammare. Det visar att vår EU-kritik har en helt annan grund.

Anf. 142 JOHNNY SKALIN (SD) replik:

Herr talman! Självklart respekterar jag och mitt parti väljarutslag. Som jag nämnde i mitt huvudanförande har Sveriges riksdag röstat om tre nya grundfördrag som alla överfört betydligt mer makt från Sverige till EU. Varje vecka fattar vi beslut i EU-nämnden och i riksdagens olika utskott som överför makt från Sverige till EU.

Jag menar att dagens EU inte alls ser ut som det EU som svenska folket folkomröstade om. Jag håller inte med om att vi skulle förlora en folkomröstning. Som jag sa i mitt huvudanförande diskuterar vi EU-frågorna alldeles för lite. Om vi i högre grad diskuterade EU-frågorna är jag helt övertygad om att svenska folket skulle ha en annan inställning. Det är bara att se på svenska folkets inställning till EMU. Två tredjedelar av svenska folket ställer sig kritiska till EMU. Ta upp det och berätta för svenska folket vad EMU innebär för Sveriges del i förlorat inflytande i förhållande till EU.

När det gäller Ukrainas vägval är det klart att ukrainarna själva ska kunna välja vad de vill göra med sitt land. Men när vi låter dem bestämma över våra vägval, vilket blir fallet om vi accepterar Ukraina som medlemsland i EU, tycker jag att det är vår rätt att ha synpunkter på det. Om man ändå anser att Ukraina, eller Turkiet för den delen, ska bli medlem i Europeiska union tycker jag att den frågan är så pass viktig att man måste fråga svenska folket om lov. Så stora länder påverkar Sverige så mycket såväl ekonomiskt och socialt som på många andra sätt att det vore hedersamt att fråga svenska folket om lov.

Anf. 143 HANS LINDE (V) replik:

Herr talman! Det du säger går inte ihop, Johnny Skalin. Du har hållit ett brandtal om folkets inflytande, att folket ska få bestämma. När det gäller folk som bor i Ukraina, Moldavien, Serbien, Bosnien, Albanien ska de inte få möjlighet till folkligt inflytande på samma sätt som vi fått i Sverige.

Vi har haft en folkomröstning. Vänsterpartiet tyckte att det var bra att svenska folket fick ta ställning först i EU-frågan, sedan i EMU-frågan. Den möjligheten vill ni i Sverigedemokraterna frånta människorna i stora delar av Europa. Ni vill sätta er över folkmajoriteten eller folkviljan i dessa länder.

Jag noterar att Johnny Skalin talar om fördragsändringar med EMU. Jag var med i folkomröstningen om EMU. Jag tillbringade månader med att vara ute och kampanja för nej-sidan. Det gjorde jag tillsammans med andra från Vänsterpartiet, från Miljöpartiet, från svenska fackföreningar. Jag måste tillstå att jag aldrig såg till en enda sverigedemokrat under den folkomröstningskampanjen. Det kanske inte var så konstigt, för nej-sidan var en rörelse som bars fram av tanken om solidaritet, löntagarnas rättigheter, en stark välfärd och jämlikhet, den typen av värderingar som Sverigedemokraterna inte står bakom.

När det var dags för omröstning om Lissabonfördraget deltog jag också i den debatten. Jag var Vänsterpartiets företrädare i den diskussionen. Vänsterpartiet hade tillsammans med många andra i månader, ja till och med år, försökt få till stånd en svensk folkomröstning om Lissabonfördraget. Vi var ute och kampanjade. Vi tog kampen i och utanför den här kammaren mot en överstatlighet. Inte heller då såg jag till några sverigedemokrater, vilket kanske inte var så konstigt. Vår kritik mot Lissabonfördraget grundade sig i försvaret av den svenska kollektivavtalsmodellen, i försvaret av den svenska välfärden, i försvaret av den svenska demokratin. Det är värderingar som Sverigedemokraterna har stora problem att ställa sig bakom.

Det blir lite hur som helst, Johnny Skalin. Du plockar fram EU-kritiken när det passar. Det är som någon julgranssprydnad som ni tar fram i de här debatterna, men vi ser det inte i det dagliga arbetet vare sig i denna kammare eller ute på svenska gator och torg.

Anf. 144 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Jag begärde replik för att jag hörde Hans Linde vara frustrerad över och samtidigt hylla vänsterns vinst i Spanien och Grekland. Jag tycker mig ha hört en vänsterretorik som låter väldigt lik populism. Jag har hört en retorik från Sverigedemokraterna som också liknar populism. Precis som Hans Linde anförde finns det ett öra där ute som lyssnar på den typen av tongångar. Där ger jag Hans Linde rätt. Det är tongångar som söker enkla lösningar på svåra problem.

Men, herr talman, jag undrar verkligen om Hans Linde anser att Syrizas lösningar för det grekiska folket burit med sig framgång. Är det den modellen som Hans Linde vill förorda också för övriga EU?

Anf. 145 HANS LINDE (V) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att den grekiska regering som nu finns blev vald i januari. Den regeringen har suttit några månader vid makten. Den har ärvt en ekonomisk kris som genom decennier av vanstyre skapats både av tidigare Pasokledda regeringar och av tidigare konservativt ledda regeringar. Det var regeringar som såg till att de stora rederierna och den grekiska överklassen slapp betala skatt och vanliga greker fick stå för samhällets utgifter.

Det är resultatet av korruption och av vanskötsel av den grekiska ekonomin, men det är också konsekvensen av att Grekland gick med i EMU-samarbetet. De förlorade möjligheten att föra en självständig ekonomisk politik för att möta kriser när dessa slog hårt mot Grekland. Inte minst är det en konsekvens av att tidigare grekiska regeringar valde att gå in och rädda banker och finansinstitut och lät vanliga greker betala priset.

Jag ska erkänna att jag har många synpunkter på Syriza. På många punkter skiljer sig våra partier åt. Vi är ett tydligt feministiskt parti. Jag beklagar att det inte finns fler kvinnor i Syrizas regering. När det gäller synen på Ryssland skiljer sig våra partier också åt. Listan kan göras lång, men det är inte poängen här. Poängen är att det grekiska folket har gjort ett demokratiskt val. De har valt en regering efter tydlig debatt och utifrån tydliga alternativ.

Det är viktigt att EU i det här läget respekterar det val som det grekiska folket gjort. Det är viktigt att EU på allvar försöker hitta en lösning för Grekland i stället för att försöka fortsätta att påtvinga landet en krispolitik som det grekiska folket så uppenbart sagt nej till.

Anf. 146 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Det är intressant. Jag kan hålla med om att det finns mycket som kunde ha gjorts annorlunda av de tidigare folkvalda regeringarna i Grekland. Det är inte bara den nuvarande regeringen som har folkets mandat utan även tidigare regeringar hade det. Men det kan vi diskutera vid något annat tillfälle.

När man kritiserar populism och populisternas tåg genom Europa, är det då inte viktigt att också lyfta fram den vänsterpopulism som tydligt går genom Europa? De lockar och säger att någon annan ska betala. Det är Tyskland och andra som ska betala. De ska inte göra det. De ska anställa, betala och fixa så att det blir som förut.

Man rättar inte munnen efter matsäcken. Man vill både äta kakan och ha den kvar. Det är verkligen en vänsterpopulism som jag hoppas att Hans Linde också är beredd att gå till storms mot. Jag delar mycket av synpunkterna när det gäller högerextremism, men se vänsterpopulismen som också skördar framgångar och som behöver få mer realism för att kunna hitta lösningar för EU:s hårt prövade medborgare. Och de är många, alldeles för många.

Anf. 147 HANS LINDE (V) replik:

Herr talman! Jag tror att jag ska försöka förstå det Kerstin Lundgren sa i slutet av sitt anförande som att hon har drabbats av akut färgblindhet, för det är oroväckande om en centerpartist inte kan se skillnad på de högerextrema krafter som vi nu med oro ser växa fram i Europa, med en tydlig udd riktad mot invandrare, kvinnor och hbtq-personer, och de rörelser som växer fram i form av Podemos i Spanien eller Syriza i Grekland. De är rörelser som har vuxit fram underifrån, med krav på jämlikhet och med ett försvar av att människor ska kunna bo kvar i sina hem och bostäder. De är också rörelser som i högsta grad står upp för solidaritet och alla människors lika värde. Om man inte kan se skillnaden här har man ett stort problem, Kerstin Lundgren.

När det gäller den politik som nu förespråkas har jag svårt att känna igen mig i Kerstin Lundgrens beskrivning av många av de vänsterkrafter och vänsterkoalitioner som nu växer fram i Europa. Den grekiska regeringen är solklar: Man vill ta ansvar för sin ekonomi. Man vill få ekonomin i balans och betala tillbaka sina lån. Men man vill göra det på sitt sätt. Man vill hitta lösningar med långsiktiga möjligheter för Grekland att betala sina lån på ett hållbart sätt utan att det grekiska folket ska betala ett pris genom det vi ser i dag.

Det pris som i dag betalas är grekiska barn som inte längre blir vaccinerade. Det är grekiska barn som inte längre får någon skollunch. Det är vanliga greker som inte längre har tillgång till sjukvård för att de har blivit utslängda ur sjukförsäkringssystemet. Det är ju detta som är problemet, Kerstin Lundgren.

Det är de personer i Grekland som minst av alla har skapat krisen som nu ska betala det högsta priset. Här vill Syriza att man ska gå en annan väg. Man vill att de som har skapat krisen och som gjorde vinster under de glansfulla dagarna också betalar ett högre pris. Det skulle vara viktigt att vi tillsammans lyssnade på detta och i konstruktiv anda försökte hitta en lösning på Greklands stora problem.

Anf. 148 TINA ACKETOFT (FP):

Herr talman! Låt mig börja med att säga, så att jag inte glömmer det i stridens hetta sedan, att vi i Folkpartiet står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation nr 5, om EU:s förbindelse med omvärlden.

Detta är ju en tillbakablick, men det verkar ibland i den här debatten som att man faktiskt kan påminna lite om vad EU faktiskt är. Som liberal tror jag benhårt på att öppenhet och samarbete är vägen till framgång och välfärd. De som tror att svaret på framtidens utmaningar är att producera mer inhemskt, köpa mer inhemskt, stänga ute andra kulturer och andra människor har helt enkelt fel. Tullar, kvoter och andra hinder för den fria rörligheten både begränsar, konserverar och fördummar. Vi är nu i 2000-talet, inte i mina farföräldrars 1950-tal. Ska vi kunna möta globaliseringen behöver vi mer öppenhet och samarbete, inte mindre – för varor, tjänster och kapital likaväl som för medborgare.

Det skälls mycket på EU i dessa dagar, och EU är varken felfritt eller färdigt, men det är tack vare insatser från EU och krav på modernisering av medlemsländernas ekonomier som vi nu kommer att komma ut ur krisen. Ska Europa klara sig i den globala konkurrensen krävs att reformarbetet fortsätter och att handeln ökar, men det krävs också en solidaritet inom EU.

Vi behöver TTIP, frihandelsavtalet mellan Europa och USA, som öppnar möjligheter för ökad handel och därmed tillväxt och jobb. Det öppnar också för en förändrad syn och ett förändrat regelverk, kanske till och med i den svenska andan. Det är ett frihandelsavtal som kommer att stärka alla Europas ekonomier. Vi behöver mer samarbete och mer frihandel, inte mindre.

Rädda människor letar syndabocker. Missnöjda människor letar också syndabocker. Inte sedan 1930-talet har det funnits så många främlingsfientliga partier representerade i EU-ländernas parlament. Extremism och hatbrott mot etniska minoriteter ökar i Europa. Det är en helt oacceptabel utveckling. Som socialliberal ser jag också behovet av stabila sociala skyddsnet för att ett samhälle ska hålla ihop. För att ett samhälle inte gemensamt ska leta syndabocker krävs också stabila institutioner: demokrati, domstolar och fria medier. EU måste vara en garant för detta.

EU:s tillväxt- och sysselsättningsgaranti är centralt för att främja ekonomisk samordning och en stabil och hållbar ekonomisk utveckling.

Herr talman! Detta betänkande tar upp många frågor. Som liberal skulle jag vilja prata länge om allt, men jag måste begränsa mig till några frågor som ligger mig varmast om hjärtat.

Att ta ställning för EU är att ta ställning för gemensamma värderingar. EU ska vara en öppen union som står upp just för de gemensamma värderingarna, för mänskliga rättigheter, för demokrati och för rättsstatens bevarande.

EU:s byrå för grundläggande rättigheter genomförde en omfattande undersökning om situationen för hbt-personer i EU. Där framgår att ungefär hälften av alla svars personer sa att de personligen hade känt sig diskriminerade eller trakasserade på grund av sin sexuella läggning. Arbetet för att stärka EU:s diskrimineringskydd för hbt-personer måste fortsätta.

Tyvärr handlar hotbilden i Europa här inte bara om individer utan också om stater. Det handlar inte ”bara” om regelbunden stenkastning mot prideparader utan också om politiker som förbjuder dessa parader. Det handlar inte ”bara” om människor som skräms till att stanna i garderoben utan också om alla de länder i EU och världen som fortfarande förbjuder

människor att gifta sig för att de är av samma kön, eller – den grymmaste yttringen – att stater till och med sanktionerar våld, trakasserier och mord på hbtq-personer. Sverige måste vara en tydlig röst i EU och i världen för allas lika rättigheter.

Prot. 2014/15:105
28 maj

EU behöver därför större möjligheter att sätta ned foten gentemot de medlemsländer som inte respekterar mänskliga rättigheter. Därför anser Folkpartiet att EU-kommissionen ska kunna granska hur medlemsländerna lever upp till skyldigheten att skydda och respektera mänskliga rättigheter, som de ju är förbundna att göra enligt fördragen. EU behöver alltså ha möjligheten att ta till sanktioner ifall medlemsländer inte skärper sig.

Herr talman! Bara häromveckan debatterade vi Sveriges roll i FN och vår feministiska utrikespolitik. Då tog jag upp en av de centrala punkterna just i den feministiska utrikespolitiken. Det är att Sverige agerar för att alla länder ska respektera den grundläggande mänskliga rättigheten att kvinnor ska ha tillgång till fria, lagliga och säkra aborter. Det kan vara en poäng att ta upp detta också i denna debatt i dag. Rättigheten för kvinnan själv att bestämma över sin kropp borde det inte gå att avtala sig bort ifrån som medlemsland i EU.

EU är dessutom världens största biståndsgivare och har ett viktigt inflytande över den globala SRHR-politiken. Rätten till fri abort är en fråga om grundläggande mänskliga fri- och rättigheter. De rättigheterna slås fast både i FN:s deklaration och i Europakonventionen, till exempel rätt till frihet, rätt till icke-diskriminering och jämlikhet. Folkpartiet vill inte harmoniera lagstiftningen om aborträtten på EU-nivå – låt oss vara tydliga med det – för det vore att öppna för en rejäl backlash. Vi ser hur situationen ser ut till och med i vårt eget land och hur debatten låter ibland. Däremot ska vi kritisera länder som Irland, Italien och Polen och driva på för rätten till abort.

Herr talman! Låt mig göra ett lappkast. Utvecklingen i Ryssland är mycket oroande. Rysslands militära styrka växer i samma takt som landets respekt för mänskliga rättigheter och folkrätten försvinner. Transnistrien i Moldavien, Abchazien och Sydossetien i Georgien och nu Krim i Ukraina, 2014. Ryssland flyttar gränser i Europa med vapenmakt. Det finns inget annat att kalla det. Man kränker vid upprepade tillfällen vårt luftrum, och hur ofta man varit i våra vatten kan vi bara spekulera i.

Sverige måste verka för fortsatt skarpa sanktioner mot Ryssland inom ramen för de sanktioner som EU nu enats om. Vi kan inte börja tulla på detta. Vi måste helhjärtat också stödja Ukrainas orientering västerut och fortsatt visa särskilt engagemang för EU:s östliga partnerskap och, där det är möjligt, utvidga både djup och bredd i samarbetet. Ukraina, Georgien, Moldavien och i förlängningen Armenien, Abchazien och Vitryssland ska alla veta att det finns ett tydligt och pålitligt alternativ i EU som motvikt till Putins Ryssland och att Sverige är en tydlig röst i det arbetet.

Herr talman! Det pågår också en annan konflikt i världen som påverkar oss och EU. Det är kriget i Syrien. Det är ett krig som ingen kan vinna. Det är ett krig som tydligen ingen kan avsluta. Det är ett krig där ingen extern aktör är beredd att ingripa till fullo. Men det är framför allt ett krig där de civila offren bara blir fler och fler. Hittills har över 220 000 personer dödats. Och hälften av Syriens befolkning – 12 miljoner – har tvingats på flykt. 8 miljoner av dem är flyktingar i sitt eget hemland.

Vi behöver en politisk lösning, naturligtvis, på kriget, även om det känns avlägset just nu. Medlemsstaterna måste ta ett gemensamt ansvar i EU och åtminstone ställa upp på de förslag som kommissionen nu presenterar. Och vi behöver fler lagliga vägar in i Europa. Även om de

andra medlemsländerna inte är med på denna linje måste vi i Sverige vara stenhårda och superklara i denna fråga.

Herr talman! Vi fick som bekant ett regeringsskifte efter valet. Folkpartiet kommer att ligga på så att vi inte dessutom får ett tonartsskifte för Sverige i EU och i världen. Sverige ska fortsatt driva unionen framåt när det gäller öppenhet, solidaritet, demokrati, mänskliga rättigheter, jämställdhet och – aldrig att förglömma – kvinnans rätt till sin egen kropp och SRHR-frågorna.
(Applåder)

Anf. 149 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Herr talman! Betänkandet utgår från regeringens skrivelse om EU:s hela verksamhet under 2014. Alla förstår att vi inte kommer att kunna kommentera allting som står i regeringens skrivelse eller i betänkandet. Men jag skulle i alla fall vilja lyfta de tre alliansreservationer som finns i betänkandet. Jag yrkar för tids vinnande bifall bara till reservation 10.

EU har en viktig roll att spela – så har det varit historiskt, men så är det även i dag – som en viktig aktör på många områden. Vi kristdemokrater ser EU som ett fredsprojekt där vi vill värna viktiga värden som handlar om demokrati, säkerhet och mänskliga fri- och rättigheter. Tack vare unionen kan vi också tackla frågor som är för stora för enskilda länder att lösa.

Men om unionen ska stå stadig och stark måste unionen ibland tyglas. I spåren av den internationella finanskrisen har starka krafter i Bryssel gjort anspråk på mer makt till unionen, mer centralisering och likriktning. Det finns de som vill ge EU beskattningsrätt och talar om att bygga Europas förenta stater. Vi kristdemokrater har inte en sådan EU-vision utan vill i stället bygga en union med självständiga, starka och välmående stater. Dessa kan dock i samverkan bilda en stark enhet när så behövs. Vi kan också lära av varandra och stärka varandras kapacitet till gagn för hela unionen. Men en union som försöker göra för mycket kommer att lyckas med för lite. EU ska vara ett samarbete mellan länder och ingen superstat.

Herr talman! Förra året gjorde vi i samband med valet till Europaparlamentet ett valmanifest. Det var fem punkter på den agendan. Jag kommer att nämna dem i samband med de frågor som jag ska ta upp.

Den första handlade om att begränsa Brysselbyråkratin. Med det menar vi att det är viktigt att EU fortsätter att hävda subsidiaritetsprincipen med mottot: rätt beslut på rätt nivå, och inget beslut ska flyttas uppåt till Bryssel utan att det är nödvändigt. Under förra året kom exempelvis frågan om kvotering till bolagsstyrelser upp i EU. När den frågan behandlades i EU-nämnden sa vi nej. Tillsammans med en majoritet av partier i nämnden sa vi nej till att flytta sådana beslut till Bryssel. Vi anser att det är en nationell fråga för varje land att besluta om.

Herr talman! Den andra frågan vi lyfte i samband med valet var att vi gemensamt inom EU måste bli bättre på att bekämpa brott. Den fria rörligheten inom EU är värdefull, men de öppna gränserna skapar också en utmaning och underlättar i vissa fall den grova brottsligheten. Det handlar om droghandel men också om människohandel. Det är framför allt många kvinnor som faller offer för människohandlare och dras in i tvångsarbete och prostitution.

Under det senaste årets härjningar med Isis framfart i Mellanöstern har också arbetet inom EU för att bekämpa terrorism och motverka

radikalisering och att EU-medborgare ansluter sig till terrorverksamhet intensifierats. Det vi nu ser är ett ökat hot mot vår säkerhet men också mot våra grundläggande demokratiska fri- och rättigheter. Vi måste göra mer för att nå framgång här. Det handlar om det förebyggande arbetet men också om att straffa dem som på olika sätt har stöttat och deltagit i strider för Isis. Här har ett arbete startat inom EU, men ännu har vi inga riktigt konkreta åtgärder som räcker för att möta det hot vi ser – de räcker inte på långa vägar. Här måste Sverige fortsätta att driva på inom EU. De som har begått brott mot mänskligheten ska också ställas till ansvar inför Internationella brottmålsdomstolen.

Herr talman! Den tredje frågan som Kristdemokraterna drev i samband med EU-valet förra året handlade om att stå upp för människovärdet. EU är en gemenskap som ska stå upp för viktiga värden. En fråga som under en längre tid har varit aktuell gäller det ökade antalet flyktingar som kommer till Europa för att söka skydd från krig och konflikter och från förtryck. De kommer också för att söka sig en möjlighet att överleva. De kommer nämligen från länder där det är djup fattigdom och där man inte har möjlighet till någon inkomst att leva på.

Europa står inför en utmaning som har eskalerat. Båtar kapsejsar i Medelhavet, och framför allt kvinnor och barn går under. Medelhavet har blivit en grav för människor på flykt. Så kan vi inte ha det. De kriminella ligor som lurar människor och sysslar med människohandel ska naturligtvis bekämpas. Men de människor som flyr för sitt liv måste kunna få sin sak prövad.

Vi kristdemokrater menar att vi måste förhindra att vi får en situation där inga människor kan söka skydd. Om man går på EU:s förslag om att skjuta ned båtar som smugglare vill använda och om man sedan ska hjälpa länder som Egypten, Libyen, Sudan och Mali att kontrollera sina gränser så att människor inte kan gå ut eller fly undrar jag, herr talman: Var finns möjligheten för dem som verkligen behöver skydd? Var ska de få det?

Vi kristdemokrater menar att vi inte kan stänga alla dörrar för människor i nöd. Det är inte värdigt EU och dess grundläggande värden, som anges i fördraget. Vi menar att det måste bli möjligt att söka nödvisum från tredjeländ. Det är någonting som vi också lyfte i vårt EU-valprogram redan förra året. Det måste finnas en möjlighet att fly från tortyr eller fly om ens liv är hotat. Här har jag inte fått ett svar från regeringen som jag kan acceptera. Hur ska det gå till? På vilket sätt ska människor som är i behov av skydd kunna söka det?

Trots att Miljöpartiet sitter i regeringen är det nu från regeringen en linje som bara handlar om att skydda EU:s gränser. Vi riskerar att hamna i "Fästning Europa" – det är någonting som många säger sig inte vilja se.

Herr talman! I öst angriper Ryssland Ukraina för att man söker sig västerut mot EU. Ukrainas folk har valt vägen med möjlighet till ökad handel. Det har man också gjort för att man vill ha en demokratisk utveckling i sitt land. Det här har inneburit att Ryssland genom aggressionen mot Ukraina och den olagliga annekteringen av Krim skapat en situation som är mycket allvarlig, inte bara där utan även här.

Det är nu viktigt att EU fortsätter att tala med en enad röst. Det har varit viktigt under det år som har varit att hålla ihop EU i en stark röst mot Ryssland. Sanktionerna har en väldigt viktig roll att spela. Man måste

fortsätta att hålla fast vid dem tills Ryssland ser att EU faktiskt är en tillgång och inte någonting som ska bekämpas.

Det östliga partnerskapet, herr talman, är också viktigt att betona. Det finns i dag en utvidgningsfåttig, skulle man kanske kunna säga, som riskerar att medföra att de länder som går mot demokratisering tappar fart. EU måste fortsätta att ställa krav på reformer men också öppna för ökad dialog och utbyte.

EU:s relation till Turkiet är fortfarande problematisk. EU:s medlemsländer har olika inställning till landets medlemsansökan. Vi kristdemokrater har ställt oss positiva till den, men om de ska kunna närma sig EU måste de börja vända den utveckling som nu går i helt fel riktning. Mediefriheten inskränks konstant. Man släcker internet, twitter och olika sociala medier utan urskillning. Och fortfarande är Turkiet ett av de länder som har flest fångslade journalister. Det är naturligtvis inte acceptabelt om man ska bli medlem i EU.

Säkerheten inom EU är en fråga som måste lyftas mer. Vi har en solidaritetsförklaring från EU-fördraget 2009 som måste ges en konkret innebörd. Den transatlantiska länken är naturligtvis viktig här. EU och USA måste tillsammans stärka säkerheten kring bland annat Östersjön och för våra baltiska grannar.

Kriget i Syrien och Irak påverkar EU i allra högsta grad vad avser flyktingströmmar men även i fråga om terrorism. Det kräver nu att vi får en stark samverkan kring att motverka terrorismen och samtidigt ha en öppenhet för människor som flyr.

Särskilt ansatta är kristna och andra minoritetsgrupper som i dag kämpar för att inte helt utrotas i dessa länder. Kristnas situation i Mellanöstern har uppmärksammats i EU under året som gått, men det krävs mer tydlighet från EU.

Min fjärde punkt handlar om behovet av fler jobb och företag. Utan företag och jobb kan vi inte bygga ett välstånd och inte skapa trygghet för våra medborgare. EU:s plan för att bli den mest konkurrenskraftiga regionen i världen till 2020 kräver nu att vi ökar reformtakten.

Vi måste värna den fria rörligheten och ta bort handelshinder. Vi ska öppna upp för TTIP, ett handelsavtal mellan EU och USA som har en viktig roll att spela för jobben. Kristdemokraterna ställer sig positiva till detta och hoppas att USA också snart tar steg för att få ett genombrott för TTIP.

EU-nämndens yttrande beskriver hur regeringen på många områden har fått stöd för sin ståndpunkt under året som gått, och vi har en ambition att i största möjliga mån ha en gemensam och inte alltför splittrad utrikesröst.

Men ibland har regeringen verkligen inte agerat professionellt. Samrådet om klimatmålen och Sverige erkännande av Palestina omnämns i betänkandet, och det är något som jag också skulle vilja nämna.

Vi ska ju höja miljöambitionen. När det gällde minskningen av växthusgasutsläpp, energieffektivisering och förnybar energi hade regeringen först med sig 50–40–30, som ni minns. Sedan fick man tvinga oss att acceptera 40–27–27. Det var alltså inte på grund av oppositionen som vi hamnade på de låga ambitionsmålen, utan det sänktes helt av regeringen själv. Det beskrivs också i EU-nämndens yttrande.

Vi måste göra klart att vi ska skärpa EU:s klimatmål. Det räcker inte att *ett* land gör insatser, utan vi behöver höga ambitioner för alla länder. Jag hoppas att klimattoppmötet i Paris kommer till viktiga framgångar på det området.

Herr talman! Jag inser att jag har dragit över tiden, men jag vill avslutningsvis säga några ord om regeringens Palestinadebacle. Att fatta ett beslut om att åka till EU och berätta om ett erkännande av Palestina innan man ens har informerat Utrikesnämnden är inte okej. Här hade regeringen, som kallar sig en samarbetsregering, kunnat samråda med oppositionen innan man sprang i väg i viktiga utrikespolitiska frågor som berör framför allt fredsprocessen i Mellanöstern som är så oerhört viktig.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservation 10.
(Applåder)

Anf. 150 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S):

Herr talman! Ärade ledamöter! Det är intressant att delta i den här debatten, som egentligen handlar om regeringens skrivelse angående EU:s verksamhet under 2014, även om vi verkar ta tillfället i akt att tala om EU som det ser ut i dag och som vi vill att det ska fungera framöver.

Skrivelsen täcker hela EU:s verksamhet och är tillbakablickande, och under en stor del av 2014 hade Sverige också en annan regering än den nuvarande.

Jag kan också konstatera att vi ses regelbundet i EU-nämnden, där våra positioner stäms av och där vi många gånger brukar ha en ganska livlig debatt men där vi faktiskt också har en väldigt stor enighet och samsyn kring många av dessa frågor. Det ser jag som en stor styrka och som en enorm tillgång i EU-arbetet.

Detta år har Sverige varit medlem i EU i 20 år – 20 omvälvande år, får man väl säga, både i EU och i vår omvärld. Det är ett bra tillfälle att reflektera kring den betydelse som EU har för Sverige och också hur Sverige påverkar EU. Vi ser ju att dagens EU är en union som utvecklas och växer i takt med oss människor som utgör dess grund.

För inte så länge sedan – vi påminns om det i år, som är ett tragiskt märkesår på många sätt – var vår kontinent sargad av krig och präglad av fiendskap mellan länder. Trots att dagens EU är så mycket mer än ett fredsprojekt får vi aldrig glömma varför EU en gång bildades och se oss omkring för att också fundera över hur vi undviker att röra oss i en riktning mot alltmer av våld och militära lösningar på konflikter.

EU är i dag ett centrum för fred, handel och utveckling. Genom att knyta länder närmare varandra och skapa gemensamma ekonomiska intressen kan både fred och tillväxt gro. Detta är alltså en av EU:s bärande idéer.

Men även om vi har lämnat finans- och eurokrisens värsta år bakom oss ser vi att återhämtningen långt ifrån är den vi hade önskat oss. Många av medlemsländerna kämpar fortfarande för att få ordning och reda i de offentliga finanserna och för att få fart på tillväxten. Skillnaderna mellan medlemsländerna är stora. På vissa håll har arbetslöshetssiffrorna bitit sig fast på alarmerande höga nivåer, för att inte nämna ungdomsarbetslösheten, som är oacceptabelt hög.

Därför måste EU fortsätta prioritera tillväxtskapande åtgärder. Att skapa fler jobb och öka tillväxten är också regeringens huvudprioritering i

EU-arbetet. Det är viktigt för Europa, och det är viktigt för Sverige. Regeringens mål är att ha lägst arbetslöshet i Europa till 2020.

Stora förändringar sker inte över en natt. Det krävs tålamod, beslutsamhet och hårt arbete. Det finns redan flera förslag och åtgärder som kan stimulera den ekonomiska tillväxten, och dessa förslag måste förstås bli verklighet.

Kommissionens investeringsplan kan förbättra klimatet för offentliga investeringar, vilket i sin tur förbättrar klimatet för privata investeringar. Ökade satsningar på utbildning, infrastruktur, forskning och innovation är helt avgörande för EU:s ekonomiska tillväxt.

Sverige är ett exportberoende land som måste vara öppet mot omvärlden. Omkring 90 procent av framtidens ekonomiska tillväxt uppskattas äga rum utanför EU. Frihandel är därför centralt. Regeringen arbetar för progressiva internationella handelsavtal och för att riva handelshinder. Ett handels- och investeringsavtal mellan EU och USA, det så kallade TTIP, förhandlas just nu. Regeringens målsättning är att nå ett ambitiöst resultat för att stödja tillväxt och sysselsättning utan att möjligheten att stärka skyddet för miljön, löntagarnas intressen samt människors och djurs hälsa försämrats.

För tre veckor sedan presenterades kommissionens förslag om en digital inre marknad. En inre marknad som till fullo drar nytta av digitaliseringens möjligheter har stor potential att bidra till Europas tillväxt och konkurrenskraft.

Herr talman! Vi måste låta Europas kvinnor ta plats på arbetsmarknaden och förstås där beslut fattas överallt i Europa. Här finns en enorm tillväxtpotential som Europas länder i dag går miste om. Det stora antal kvinnor i Europa som inte släpps in på arbetsmarknaden eller är fast i deltidsarbete får sämre löneutveckling, lägre pensioner och betydligt mindre makt över sina egna liv. Därför måste Europas styrande politiker bidra till att bygga samhällen där människor har tillgång till barnomsorg, äldreomsorg och föräldraledighet.

Sverige har konkret erfarenhet av insatser som gör det möjligt för fler kvinnor att kliva ut i arbetslivet, och Sverige ska gå i täten och ta andra länder med sig på vägen mot jämställda samhällen.

Herr talman! Den ekonomiska tillväxten är, som jag har sagt, central och måste gå hand i hand med en social utveckling. Den fria rörligheten och den gemensamma inre marknaden ger EU:s 500 miljoner invånare unika möjligheter att flytta till ett nytt jobb eller studera i ett annat land. Samtidigt ger det företagen fantastiska möjligheter att hitta rätt kompetens.

Den gemensamma arbetsmarknaden får dock inte leda till osund konkurrens av oseriösa företag eller till försämrade arbetsvillkor för löntagarna, och därför arbetar regeringen aktivt för rättvisa arbetsvillkor och ordning och reda på den europeiska arbetsmarknaden. Arbetare måste få likvärdig lön och likvärdiga villkor, oavsett varifrån de kommer.

Det är bråttom att lösa de globala miljöproblemen. Vi vet att det sura regnet, algblomningen och uppvärmningen inte stannar vid landgränser. Som jag ofta sa som miljökommissionär: Miljöförstöringen följer inte landgränser, utan den följer en vind eller en flod. Därför måste vi arbeta tillsammans, lokalt och globalt, för att finna gemensamma lösningar.

Det förändrade klimatet måste ses som ett reellt hot som riktas mot så mycket mer än enbart miljön i sig. Vår livsmedelsförsörjning, jordens

vatten- och landnivåer och människors hälsa kommer att påverkas dramatiskt om vi inte lyckas bromsa utvecklingen.

I slutet av året är det den internationella klimatkonferensen i Paris. Vi vill att EU ska spela en huvudroll. Min och regeringens förhoppning är att Parismötet blir en händelse som vi i framtiden blickar tillbaka på, att det blir vändpunkten då vi fick ett globalt, rättvist och rättsligt bindande avtal. För att lyckas måste vi få med oss de stora ekonomierna, och alla måste uppfylla sina åtaganden.

Herr talman! Som vi redan har hört från talarstolen – och som många har talat så bra om och beskrivit så väl – är det ett förändrat och oroligt säkerhetsläge i vår omvärld. Rysslands olagliga annektering av Krim är den allvarligaste utmaningen mot den europeiska fredsordningen sedan kalla krigets dagar. Den ryska aggressionen har fortsatt med understöd från separatisterna i östra Ukraina. Putins propagandamaskin går på högvarv. Obekväma röster, till exempel Boris Nemtsov, har tystats.

Europeiska unionen måste fortsätta att stå enad mot Rysslands aggression. Vårt stöd till Ukraina måste vara starkt, och EU:s dialog med Ryssland ska vara tydlig och principfast.

I vårt södra grannskap har den akuta situationen i Medelhavet knappast undgått någon. I år har ofattbart många migranter förlorat livet. De flyr för sina liv i hopp om en framtid i Europa. Den situation som nu råder är omänsklig och ohållbar. Vi måste göra allt vi kan för att rädda människoliv och stoppa dessa tragedier.

Sverige förespråkar, som ni vet, en jämnare fördelning av flyktingar, ett ökat samarbete vid EU:s yttre gränser, fler lagliga vägar in i EU samt att människosmugglingen ska motarbetas. Solidaritet och samarbete är nyckeln till att lösa problemen. Fler måste göra mer.

Situationen i Mellanöstern förblir oroande och på sina håll desperat. Världssamfundet måste få slut på kriget i Syrien. Sverige liksom övriga EU ingår i den breda koalitionen mot Isil. Under våren har vi också sett våldsamma terroristdåd i både Paris och Köpenhamn. Attackerna slår mot våra mest grundläggande värden – yttrandefrihet och demokrati. Utmaningarna i vår omvärld sätter principen om universella mänskliga rättigheter på prov. Därför måste vi upprätthålla grundläggande värden som är avgörande för att skapa fredliga, öppna, toleranta och inkluderande samhällen. Oavsett ursprung, land och sammanhang måste varje människas lika värde gälla.

Nu står utvecklingen av den gemensamma EU-politiken inför nya steg. Arbetet med den strategiska översynen av EU:s externa relationer är av mycket stor vikt. Sverige kommer att agera konstruktivt och aktivt för att fördjupa och utveckla den gemensamma utrikespolitiken. Ett starkt och sammanhållet EU som kan agera med kraft ligger i vårt intresse.

Herr talman! Sverige representeras i EU på varje nivå varje dag. Från idéstadium till beslut drivs Sveriges intressen. Vi gör det med stöd av det svenska parlamentet, den svenska riksdagen. Under Sveriges 20 år som medlem i EU har vi bidragit till att sätta miljöfrågorna på EU:s dagordning. Vi har drivit på för utvidgning, och vi fortsätter att driva på. Det skapar stabilitet och välförstånd. Vi verkar för öppenhet, vi står upp för frihandel och vi värnar sunda offentliga finanser. Vi har byggt närmare relationer med vår omgivning och tillsammans främjat ett fredligt och demokratiskt Europa. Fråga vem ni vill får ni höra att Sverige fortsätter att driva frågan

om det östliga partnerskapet. Tyvärr finns numera många röster som vill hålla emot, men vi kämpar på. Vi ska göra det med stöd av riksdagen.

Tillsammans fortsätter vi arbetet för fler jobb och ökad tillväxt, för ordning och reda på arbetsmarknaden samt för en framåtsyftande ambitiös miljö-, energi- och klimatpolitik. Vi ska stärka EU:s globala engagemang och fortsätta arbetet för ett säkrare grannskap, och vi ska sätta jämställdheten i centrum.

Vi gör det, herr talman, i ett Europa där vi har bestämt oss för att ersätta blod på slagfältet med tålamod vid förhandlingsbordet.

Anf. 151 DÉsirÉE PETHRUS (KD) replik:

Herr talman! Tack till utrikesministern, som har kommit hit till debatten i dag! Det är glädjande och tacksamt att ministern är här i dag.

Under året som har gått har, precis som utrikesministern säger, migrationskrisen eskalerat. Många har varit berörda av kriget i Syrien och Irak, som har eskalerat med Isils framfart.

Frågan om fler lagliga vägar in måste diskuteras om man ska kunna hjälpa människor. EU diskuterar samtidigt mycket hur människor ska stoppas från att komma till EU. Jag tycker inte att man ska sticka under stol med det.

Vi har i EU-nämnden diskuterat lagliga vägar in. Ministern säger att regeringen driver frågan. Jag menar att EU inte driver frågan, och jag tycker inte heller att ministern driver frågan.

Kristdemokraterna har föreslagit att i stället för att bekämpa, skjuta på båtar och säga stopp vid gränserna, att människor inte ska kunna fly från sina hemländer, ska det finnas möjlighet att söka nödvisum. Det är en fråga som vi drev förra året i samband med EU-valet.

Jag vet att utrikesministern har sagt en sak. Sedan sa migrationsministern nyligen något helt annat i tv om huruvida regeringen är villig att stödja förslaget. Jag skulle vilja få ett klagörande. Var står regeringen i frågan om att hjälpa människor som har skyddsbehov och där EU enligt alla regler, enligt fördraget, har en skyldighet att hjälpa till?

Anf. 152 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! De möjligheter som finns i dag är framför allt genom vidarebosättning och kvotflyktingar. Désirée Pethrus är säkert väl medveten om att kommissionens nya förslag om migration har kommit och att det har presenterats idéer om en mekanism för intern omfördelning av asylsökande och en modell för att vi faktiskt ska kunna dela på ansvaret.

Självfallet måste människor få söka stöd och asyl i våra länder. Désirée Pethrus beskrivning stämmer inte. Det som måste åstadkommas är också en insats mot människosmugglarna. Det är högst hänsynslösa och grymma smugglare som utnyttjar mycket utsatta människor, och det måste vara fråga om en kombination av åtgärder. Det är därför som förslaget som har diskuterats i rådet och som jag har redogjort för innehåller flera olika delar.

De fartyg vi sänder i väg hjälper också till att säkra att människor kan ta sig till exempelvis Italien och Grekland. Därifrån måste vi hjälpas åt att se till att människor kan få en säker väg in.

Jag måste få fråga: Hur tänker ni att förslaget ska fungera? Jag säger att vi ska pröva olika lösningar, men hur ska humanitära visum fungera?

Vem ska sköta den hanteringen? Vilka effekter tror Désirée Pethrus att de kommer att få?

Anf. 153 DÉsirÉE PETHRUS (KD) replik:

Herr talman! Tack för svaret, utrikesministern! Nu blev det tydligt att utrikesministern inte tror på humanitära visum – nödvisum. Vi kristdemokrater har sagt att möjligheten måste prövas. Det är därför jag och Kristdemokraterna vill att utrikesministern ska driva frågan i EU. Som det är nu kan det inte ens bli en diskussion om hur hanteringen av nödvisum kan gå till. Det skulle till exempel kunna finnas EU-kontor som kan samråda med UNHCR. Människor ska kunna söka sig på legala vägar in via EU:s olika institutioner. Man har tidigare talat om att inrätta EU-kontor så att människor kan söka sig dit.

Visst ska människosmugglare bekämpas. Det är vi kristdemokrater för. Vi tycker inte att människor ska utnyttjas på det fruktansvärda sätt som sker i dag. Men problemet med paketet är att vi ska hjälpa Libyen, Mali, Tunisien, Egypten, Sudan och andra länder att stoppa människor redan vid gränserna. Det blir oerhört svårt. Om det inte kan finnas EU-kontor i dessa länder där människor kan söka skydd förstår jag inte hur människor som är i behov av skydd över huvud taget ska kunna söka skydd.

Vart ska de här människorna ta vägen? Om vi hjälper till att stänga gränserna i låt säga Sudan, om vi ser till att bekämpa båtar, då undrar jag: Var ska de här människorna kunna söka skydd?

Anf. 154 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! Jag uppskattar jättemycket ditt engagemang, Désirée Pethrus, men nu talar du om väldigt många olika saker. Det är helt olika fenomen och helt olika insatser.

Det är väl ingen som säger någonting annat än att vi ska försöka samordna våra krafter och att vi ska informera. Men det är väl någonting annat än humanitära visum.

Jag frågar helt enkelt: Är det någon som kan beskriva hur det ska gå till? Jag är verkligen öppen för att resonera om alla möjliga insatser, men jag vill veta hur det ska gå till. Vad betyder det egentligen att vi ska ha UNHCR-kontor och att kommissionen ska finnas representerad? Självklart ska vi göra den typen av insatser, men hur ska humanitära visum fungera? Vilken signal tror Désirée Pethrus att det skickar, och vad tror hon att effekterna blir?

Det handlar inte om att stänga några gränser i Sudan. Nu talar vi plötsligt om alla möjliga olika fenomen här.

Det som EU har samlat sig till och det som är en viktig diskussion som vi för nu handlar om hur vi på folkrättslig grund ska kunna se till att förhindra det lidande och den död som just nu utspelar sig på Medelhavet. Hur ska vi kunna göra insatser mot människosmugglarna, och hur ska vi kunna öppna fler vägar så att fler länder faktiskt tar ansvar, inte minst för kvotflyktingarna och för vidarebosättning?

Människor måste fortsatt få kunna ta sig till Europa. Självklart ska vi se till det. Men jag tycker att det börjar bli dags att flytta sig till en diskussion som är mer konkret, där man också tar ansvar för vad som blir effekterna och tar ansvar fullt ut.

Anf. 155 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Jag har tre frågor till utrikesministern.

Den första handlar om östliga partnerskapet. Det är alldeles uppenbart att det östliga partnerskapet behöver ett nytt ledarskap för att kunna bäras framåt och inte bara bli ett försök att så att säga hålla i och hålla kvar utan faktiskt få ett driv. Det var på det sättet, genom Sveriges tydliga röst, som vi tillsammans med Polen en gång lyckades göra och flytta det östliga partnerskapet till vad det har blivit. Jag skulle vilja höra om utrikesministern är beredd att ta på sig ansvaret för att Sverige ska bli en tydlig dragkraft för att förnya energin i det östliga partnerskapet.

Min andra fråga handlar om klimatinsatserna. Jag är nyfiken, herr talman, på skälen till att regeringen har ändrat sig och nu, som jag uppfattar det, stöder att man ska få räkna 10 procent internationella krediter som en del av åtagandet när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser. Det var ju någonting som regeringen tidigare motsatte sig. Det vore intressant att höra skälen till att regeringen nu instämmer i den hållning som vi tidigare har framfört.

Min tredje fråga, herr talman, handlar om migranterna. Den handlar om att EU har begärt ett kapitel VII-mandat från säkerhetsrådet för att kunna göra militära insatser i Libyen. Jag skulle vilja höra om utrikesministern kan ge något besked om möjligheten att ett sådant mandat får ja i säkerhetsrådet.

Anf. 156 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! Jag tror nog att alla medlemsländer i EU i dag skulle säga att vi har tagit på oss ledartröjan när det gäller östliga partnerskapet. Det är vi som har drivit på. Det är vi som har lagt fram texter, och det är vi som har förhandlat med andra länder hela tiden i den här processen.

Vi diskuterar just nu hur vi tar det vidare, hur vi ser till att det här inte tillåts försvinna i bakgrunden, hur vi formulerar det så att det förblir aktuellt också för de länder som just nu rör sig i en annan riktning. Tre av länderna i östliga partnerskapet går ju i fel riktning, kan man säga, och närmar sig snarare Ryssland. Hur ser vi till att vi håller kvar tanken och perspektivet att få komma närmare EU som en motiverande kraft när det gäller reformerna?

Jag tror att ni kan fråga vem ni vill, så vet de att det är vi som har insisterat på att vi ska behålla eller helst förstärka skrivningarna, både under det möte som nyss har varit och framöver. Vi har alltså redan tagit på oss en sådan ledartröja, och vi ämnar behålla den på och driva på med andra, likasinnade länder.

När det handlar om migrationen följer EU också två spår. Det ena är att försöka se till att vi får en så gedigen folkrättslig grund som möjligt. Naturligtvis duger en inbjudan från Libyen såväl som ett mandat från FN:s säkerhetsråd. Helst skulle vi vilja se både och – att det är väl förankrat i Libyen och att det även finns en diskussion i säkerhetsrådet. Men vi kan också hamna i ett läge där en säkerhetsrådsresolution blockeras av något land.

Anf. 157 KERSTIN LUNDGREN (C) replik:

Herr talman! Det är nästan så att jag hoppas på det sistnämnda. Att EU ska begära ett kapitel VII-mandat som för första gången skulle handla om

att säkerställa en mur mot det södra grannskapet låter i mina öron inte så attraktivt, måste jag säga.

Herr talman! Jag hörde utrikesministern säga: Fråga vem som helst, så säger de nog att vi är de som står upp för östliga partnerskapet. Men, herr talman, jag söker det tydliga ledarskapet för detta, den tydliga röst som hörs inte bara i sammanträdesrummen utan även för befolkningen.

Man kan ju se besvikelsen efter Riga. Många länder uppfattade att de inte fick de svar de önskade. Förhoppningarna sviks, och många medborgare i våra grannländer i öst känner en fråga komma krypande: Kommer vi att bli svikna igen?

Jag hoppas verkligen att vi ska vara en stark och tydlig röst för att utanför sammanträdesrummen klargöra vikten av det östliga partnerskapet och att man drar det vidare.

Jag hörde inte något svar på min fråga om klimatet, herr talman, men jag utgår från att jag får det svaret i nästa replik från utrikesministern.

Anf. 158 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! Jag ser det som en enorm tillgång att vi har samma syn, att riksdagen delar synen på behovet av att fortsätta det östliga partnerskapet och att fortsätta att ha en hög ambitionsnivå. Jag ser det som en uppmaning att nu kanske också bygga på med kommunikation med artiklar och annat om det östliga partnerskapet.

Det vi har försökt göra är att få ett konkret resultat i Riga och att se till att skrivningarna där, som ska vara vägledande för hur EU ska agera, är tillräckligt ambitiösa. Jag har personligen sett till att vi har besökt Georgien, Moldavien och Ukraina. Jag har bjudit med mina kollegor. Vi åkte gemensamt till både Georgien och Moldavien med den polska och den danska kollegan.

Vi fortsätter att tala om de här frågorna. Men jag ser detta som en uppmaning att göra ännu mer, att kanske kommunicera här på hemmaplan också. Men jag tror nog att man har uppfattat väldigt tydligt var Sverige står i den här frågan.

Det är en besvikelse att det helt tydligt finns en rörelse som något delar EU:s medlemsländer, att några börjar bli mer tveksamma till att hålla fast vid det östliga partnerskapet. Därför måste vi fundera över hur vi ska utforma detta så att vi fortsatt kan motivera reformtakten och motivera människor, inte minst i Georgien, Ukraina och Moldavien, att fortsätta arbetet och hålla kursen när det gäller de här ganska svåra reformerna.

Klimatfrågan anser jag att vi har diskuterat många gånger. Det är väl känt vad som är den svenska linjen, och vi har fått stöd för våra positioner.

Anf. 159 HANS LINDE (V) replik:

Herr talman! Det finns såklart många frågor att lyfta fram i den här typen av diskussioner, men jag måste erkänna att det för mig är ganska självklart vad jag vill fråga utrikesministern om. I söndags besökte jag en by som heter Păuleasca. Den ligger mitt i Europa, i centrala Rumänien, och bebos av romer. Det är en by där den enda gatan är en lerig stig, där husen är byggda av papp och plywood, där det saknas rinnande vatten och där barnen inte har möjlighet att gå i skolan. När jag frågade var toaletten fanns pekade man mot skogen och sa: Skogen är vår toalett.

Det mest upprörande med det här besöket var egentligen inte fattigdomen i sig. Jag har mött lika djup fattigdom i andra delar av världen. Det mest upprörande var kontrasterna. En mil bort bodde rumäner – inte i rikedom, men i ett helt annat välstånd. Två timmars bilresa från Păuleasca sitter rumänska ungdomar med hipsterskäggs och diskuterar vilka sneakers man ska köpa och vilka universitet man ska plugga på. Det är en avgrund mitt i Europa i möjligheter och frihet.

Detta är en utmaning för Rumänien men i högsta grad också en utmaning för EU. Det är EU-medborgare som lever i denna misär. I Rumänien ser vi nu hur man i allt högre grad väljer att börja använda sig av EU:s sociala fonder och göra ytterligare insatser riktade just mot romerna. Det är positivt och bra. Problemet är att många av de insatser som EU gör i dag i Rumänien slår fel. Man beskrev hur man hade gett 160 000 romer i Rumänien jobbcoacher och korttidsutbildningar. Det var helt misslyckade och missriktade insatser i ett land där romer i många fall saknar identitet, inte äger sin mark och transporterar sig med häst och vagn.

Därför vill jag fråga utrikesministern: Hur vill regeringen nu se till att EU ändrar sin politik för att långsiktigt bidra till att romer i Rumänien får en dräglig tillvaro?

Anf. 160 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! Redan för tio år sedan besökte jag den rumänska landsbygden och såg den misär som den romska befolkningen levde i – och lever i – på många håll. Det här är naturligtvis helt oacceptabelt. Det är väldigt viktigt att vi funderar över vad vi kan göra, både via EU och i våra bilaterala kontakter med Rumänien. Vi är förstås djupt oroad över romernas otrygga och väldigt utsatta situation.

Det är medlemsländerna som har det yttersta ansvaret för att se till att förbättra och garantera romernas sociala och ekonomiska integration i samhället. Det finns redan ganska stora resurser avsatta som vi anser att främst Rumänien och Bulgarien måste utnyttja, framför allt för att investera i barnens skolgång och se till att de får utbildning. Om man misslyckas med det har jag svårt att se att deras situation kommer att förändras på sikt. Det måste börja med att man har en tanke om att investera i barnen och göra en ordentlig insats för att förbättra de sociala villkoren. Det gäller boende, hälsa och utbildning.

Det handlar alltså om att förmå dem att använda de resurser som finns och upphöra med diskrimineringen. Det är det allra viktigaste steget.

Anf. 161 HANS LINDE (V) replik:

Herr talman! Jag tror att det är viktigt att se vad Sverige och den rumänska regeringen kan göra. Men man måste också se att EU är en aktör här.

Jag tycker mig förstå att den nya regeringen i Sverige har en aktiv dialog med Rumänien. Det tycker jag är bra. Det ser ut att vara viktiga projekt på gång. Vi har ett svenskt civilsamhälle som engagerar sig i Rumänien och gör oerhört viktiga insatser. Även om Rumänien har en mycket lång väg kvar i sitt arbete med att bekämpa antiziganism och diskriminering börjar det röra sig i det rumänska samhället.

Den här debatten handlar däremot om EU:s roll. Jag tror att vi behöver titta på vad EU gör. Som utrikesministern säger går EU i dag in med mycket stora summor i Rumänien. Men det finns en ganska stor kritik från romer och de organisationer som jobbar med romer mot hur EU jobbar. Vi vet från ett svenskt perspektiv hur man bekämpar fattigdom – vi har gjort den resan. Vi vet att det krävs långsiktighet och uthållighet. Man måste skapa trygghetssystem, grundläggande välfärd och verktyg för människor att resa sig upp ur fattigdom.

EU:s insatser i dag i Rumänien handlar dock i väldigt liten utsträckning om att garantera skolgång eller liknande. Det är mycket som är kortsiktigt och av projektkaraktär. Detta kommer inte att göra så stor skillnad. Här behöver man nog verkligen titta på EU:s arbete, på hur vi kan använda våra gemensamma resurser och jobba långsiktigt för att bekämpa den misär som så många romer lever i.

Sedan är det också viktigt att understryka att romerna i Rumänien på många sätt är offer – de yttersta offren för krisen i Europa. Många romer jag träffade i söndags beskrev att de hade jobb för tre fyra år sedan. De åkte några månader per år och plockade frukt i södra Spanien eller hade tillfälliga byggjobb i Italien. Den typen av jobb försvann i den ekonomiska krisen. Det är ingen slump att det är nu romerna kommer till Sverige. Det är en direkt konsekvens av den djupa ekonomiska krisen i södra Europa. Man måste se att krisens kanske främsta offer i Europa i dag är romerna.

Anf. 162 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! Dessvärre tror jag att det är sant. Det är de som redan är fattiga och väldigt utsatta som drabbas hårdast i en kris. Det som kommer sedan i form av politiska kriser är ett utslag av detta. Människor ser att det inte räcker vad ett enskilt medlemsland gör eller vad EU gör. Man är missnöjd med insatserna, för de ger inte jobb eller trygghet, ger inte allt det som utlovats. Det är verkligen en läxa för våra system.

Jag är lite försiktigare med att säga att det här är EU:s fel. Det EU har gjort är först och främst att ålägga alla medlemsländer att upprätta nationella strategier när det gäller romernas situation, antiziganism och annat och dessutom se till att det finns avsevärda resurser avsatta.

De medlemsländer som främst är berörda måste nu jobba med diskrimineringen och inställningen till den romska befolkningen i sina länder och systematiskt ta sig an det som på sikt kan förändra dess situation. Det har att göra med utbildning. Hur ska man någonsin kunna förändra situationen om människor inte ens får grundläggande utbildning? Framför allt behöver de hus och möjligheter till hälsovård. Vi måste investera i barnen.

Det är klart att vi inte vill acceptera en situation med en permanent underklass som sitter och tigger på våra gator här också. Det kan inte vara acceptabelt. Vi måste fortsätta att trycka på ursprungsländerna för att se till att de fullt ut tar sitt ansvar. Vi måste göra det i dialog, och vi måste fortsätta att jobba inom EU. Det vi kan förbättra där ska vi absolut följa upp. Men jag menar att ansvaret måste ligga där det är i dag – även på medlemsländernas regeringar.

Anf. 163 SOTIRIS DELIS (M) replik:

Herr talman! Jag tackar statsrådet för att hon trots den lätta vårförkyllningen ändå vill vara aktiv här med oss.

Vi hörde tidigare Hans Linde från Vänsterpartiet ondgöra sig över hur Grekland hanteras av de ondsinta riskkapitalisterna och EU och framhålla hur Syrizas inträde på landets politiska scen kommer att vara avgörande för Greklands framtid. Det har jag hört flera gånger om.

Men det mest intressanta för mig är vilken syn statsrådet har på EU:s hantering av den grekiska finansiella problematiken.

Anf. 164 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är oerhört viktigt att man fortsätter dialogen med Grekland och försöker hitta en långsiktig lösning.

Faktum är att Hans Linde hade en viktig poäng förut. Det handlar om hur man gör med till exempel hälsosektorn. Det är väldigt sant att man sår en draksådd. Jag läste någon rapport där man jämförde med Island. Island sa där: Vi kommer absolut inte att acceptera att man skär ned på hälso- och sjukvård. Nu ser vi sjukdomar komma tillbaka i Grekland som vi trodde var utrotade och borta. Detta är verkligen någonting som skapar problem för framtiden.

Det finns ingen annan väg än att fortsätta att titta på nödvändiga reformer av det finansiella, politiska och ekonomiska systemet i Grekland. Det finns inget annat sätt att hantera lånen och att försöka att få en återbetalning. Men till slut kan det grekiska folket inte göra mer. Det går inte att tvinga fram blod ur en sten. Man måste hitta en rimlig väg framåt. Det måste ske i kontakterna som man hittills har haft, i ständiga förhandlingar med den grekiska regeringen. Sedan måste de ibland inse att de ibland kanske har lovat för mycket.

Anf. 165 SOTIRIS DELIS (M) replik:

Herr talman! De har lovat för mycket. Landet behöver nödvändiga strukturförändringar och reformer. De har nekats det. Bollen gick över till långivarna och EU. De avkrävs att ta ansvar. Men i dessa sammanhang, statsrådet, finns det två som ska dansa och inte bara en. Att acceptera Lindes och Vänsterns bild av det elaka EU och den elaka kapitalismen som Greklands stora problem vore inte bara en kraftfull överdrift utan en uppmålning av en falsk verklighet.

Jag är därför glad att statsrådet pekar på just nödvändiga reformer och strukturförändringar för landets framtid och även en aktiv dialog med såväl unionen som landets rådgivare. Samtidigt behövs en åtgärdsplan som verkligen visar att den politiska viljan finns hos den nuvarande regeringen i Grekland för att klara den svåra situationen.

På en punkt delar jag dock uppfattningen: Det är människorna som lider. I sådana sammanhang är det oftast länder med instabila finansiella grunder, och då faller problemen väldigt tungt på deras befolkning.

Anf. 166 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik:

Herr talman! Det känns lite som att jag är mellanhanden här mellan Hans Linde och Moderaterna. Jag har kanske ingenting emot det. Det finns många argument som man kan känna stor sympati för i det Hans Linde säger om hur det ibland utformas och de effekter som vissa åtgärder har fått.

Vi vet också att det är historiska försyndelser. Det visar vad priset blir när man inte lever upp till åtagandena som euromedlem eller EU-medlem.

Man måste sköta sina finanser, sin budget och sin ekonomi. Men å andra sidan kan inte åtgärderna, när de kommer sent efteråt när katastrofen redan är ett faktum, utformas på ett sådant sätt att de slår mot dem som har det allra sämst. När det till sist inte går att få fram mer eller tvinga folk till mer får man en politisk reaktion och ett uppror mot allt som får den här typen av politiska konsekvenser eller hälsoeffekter, som man måste betala för längre fram.

Det är ibland verkligen att välja mellan pest och kolera. Men det finns ingen annan väg framåt än den genom reformer, fortsatt samtal, stöd och hjälp. Det handlar förhoppningsvis också om ekonomisk hjälp som gör att man kan börja skapa jobb igen och komma ur krisen på ett sunt sätt.

Anf. 167 JULIA KRONLID (SD):

Herr talman! Jag vill börja med att säga att jag yrkar bifall till reservationerna 6 och 19, vilket även Johnny Skalin har gjort. Men vi ställer oss givetvis bakom samtliga våra reservationer i betänkandet.

Herr talman! Sverigedemokraterna förespråkar ett mellanstatligt samarbete mellan Europas länder. Vi kan instämma i mervärdet i en gemensam linje i vissa stora utrikespolitiska frågor så länge det görs med konsensus mellan medlemsstaterna och varje medlemsstat också fortsatt har frihet att föra sin egen utrikespolitik i enlighet med sina intressen.

Vi ser däremot med oro på en utveckling där alltmer av utrikespolitiken förflyttas från medlemsstaterna till EU:s utrikestjänst. En gemensam utrikestjänst med en gemensam representant i utrikesfrågor menar vi är ett tydligt steg mot en federal europeisk stat. Det är någonting som vi motsätter oss och någonting som Sveriges väljare aldrig har fått chansen att rösta för eller emot.

Herr talman! Ytterligare ett steg mot att federalisera unionen är att utöka EU:s möjligheter att föra medlemsstaternas talan i FN. I och med resolution 65/276 från 2011 har EU:s institutioner, i stället för representanter från EU:s ordförandeland, rätt att föra unionens talan i FN. Resolutionen ger också EU:s institutioner, även då den understryker att EU inte är en medlemsstat, långtgående rätt att agera som en sådan. Lissabonfördraget förbinder också EU:s medlemsländer att hävda EU:s linje inom FN.

Vi är av uppfattningen att FN är och även i framtiden ska vara en nationernas förening och att EU inte är och heller inte ska bli en nation. I och med det viktiga arbete som Sverige historiskt har bidragit med i FN – och som jag hoppas att Sverige kommer att bidra med i FN, om vi får en plats i säkerhetsrådet – är det viktigt att Sverige får ha en röst i FN och att FN inte går miste om en betydelsefull röst genom att det bara är EU som ska föra talan i FN.

Herr talman! Vad gäller frågan om EU:s utvidgning med nya potentiella medlemsländer vill jag vara väldigt tydlig. Givetvis ska medlemsländerna få göra sina egna val om vilken riktning de vill gå och om de väljer att bli medlemmar. Men om en utvidgningsprocess långsiktigt ska vara hållbar både för nuvarande medlemsstater och för potentiella nya länder måste EU bli mycket tydligare i sina krav och mer konsekvent vad gäller konditionalitet, alltså att länder uppfyller sina åtaganden innan eftergifter görs från EU:s sida.

Vi ser tydliga tecken på att kommissionen har sett mellan fingrarna vad gäller uppfyllande av Köpenhamnskriterierna i realiteten. Annars hade vi exempelvis inte sett den situation som vi i dag har i Rumänien, som är ett EU-land. Vi anser dessutom att mycket tydligare krav måste ställas vad gäller länders hantering av korruption, organiserad brottslighet, hantering av konflikter samt att de ska ha en stabil ekonomi.

Herr talman! Kriget i Ukraina har drabbat det ukrainska folket väldigt svårt. Vi vill framhålla vikten av omfattande humanitära insatser riktade till de områden som drabbats hårdast av striderna. Vi ställer oss även positiva till att EU lyfter fram handelshinder mot Ukraina. För att verka för en positiv utveckling i Ukraina vad gäller reformer är det viktigt att vi verkligen följer upp det stöd som ges till Ukraina mycket noggrant.

Herr talman! Sverigedemokraternas principiella utgångspunkt är att värna alla staters suveränitet, självbestämmande och territoriella integritet. Det betyder att vi är väldigt kritiska till den överstatliga inriktningen inom EU. Enligt samma utgångspunkt är vi naturligtvis ännu mer kritiska till Rysslands stormaktsfasoner, som utgör ett säkerhetspolitiskt hot i vårt närområde och på ett mycket allvarligt sätt har kränkt Ukrainas integritet och inneburit ett brott mot internationella lagar.

Herr talman! Vi ställer sig oss mycket positiva till EU:s starka reaktion mot Rysslands agerande på Krim och i östra Ukraina. Vi står bakom det paket av sanktioner som EU infört mot Ryssland hittills. Partiet står också öppet för att utvidga sanktionerna om det är nödvändigt. Sanktionspaketet är ett av de exempel där vi menar att ett gemensamt ställningstagande från EU-länder kan medföra något positivt så länge det görs med konsensus.

Herr talman! Den viktigaste målsättningen för Mellanöstern måste vara en varaktig fred där båda parter kan leva i säkerhet och välstånd när vi ser på konflikten mellan Israel och Palestina. Vi ser det som omöjligt att Hamas kan bli en del av en sådan långsiktig lösning.

Inte sällan får vi höra att regeringen inom EU i sina ståndpunkter vill framföra vikten av fredsförhandlingar och av att uppnå en tvåstatslösning. Men då undrar jag vad det är som ska lösas. Enligt regeringen är det ju redan två stater. Palestina uppfyller alla krav, och det är redan färdigt. Vi har en tvåstatslösning. Vad är det som ska förhandlas om man redan anser att allting i Palestina är klart och korrekt trots att en terrororganisation är en del av regeringen?

Herr talman! EU har inte heller varit de mest trovärdiga i att hantera konflikten. Hela frågan med att stämpla Hamas som terrorister har hanterats ovarsamt och oseriöst. Beslutet att terrorstämpla Hamas fattades av ministerrådet 2001. Det beslutet har nu, 14 år senare, upphävts av EU-domstolens första instans därför att det inte har fattas på starka och väl utredda grunder. Som väl är betraktar ändå EU Hamas i sak som terrorister, och jag förutsätter att man också återinför dem på EU:s terrorlista.

EU inklusive Sverige är en av de mest generösa givarna till den palestinska myndigheten. Vi ser allvarligt på att man är det trots de allvarliga brister som finns. Den palestinska människorättsgruppen ICHR har till exempel kritiserat den palestinska säkerhetstjänsten för att ha torterat 126 personer mellan januari och oktober 2014. Human Rights Watch riktar också allvarlig kritik mot myndighetens shariadomstolar, som systematiskt och grovt diskriminerar kvinnor. Hur stämmer det överens med regeringens vilja att föra en feministisk utrikespolitik att

Sverige ger så mycket pengar och att vi stöder att EU ger stora pengar till palestinska myndigheten?

Herr talman! I Västsahara har vi till skillnad från när det gäller Hamas och den palestinska myndigheten en interimregering som under lång tid har tagit avstånd från våld och terrorism och som uppriktigt vill leva i fred med Marocko. Sverigedemokraterna stöder ett erkännande av Västsahara som stat. Vägen till att bygga en fungerande stat i Västsahara kräver en folkomröstning och fredsförhandlingar med Marocko. Marocko visar dock ingen vilja till samarbete i frågan. Landet sköter också den humanitära situationen i Västsahara dåligt.

Vi anser därför att riksdagens beslut den 5 december 2012 om att Sverige ska erkänna den sahariska arabiska republiken och att Sverige även ska verka för detta inom EU måste få genomslag. Med tanke på att regeringspartierna röstade för förslaget men nu inte verkar vilja fullfölja sitt löfte skulle jag vilja fråga vad det är som har förändrats sedan förra året. Har det gått så långt att Socialdemokraternas löftessvikarpolitik nu också har nått internationella dimensioner? Inte ens Vänsterpartiet eller Miljöpartiet kan i betänkandet bjuda på att stödja ett yrkande om att regeringen inom EU ska verka för ett erkännande.

Jag vet att Hans Linde har varit engagerad. Han har varit nere i Västsahara och firat erkännandet. Har ni berättat för dem i Västsahara att ni i den omröstning som kommer att ske om betänkandet kommer att rösta emot ett yrkande om att verka för ett erkännande inom EU? Har ni berättat det för era väljare? Sverigedemokraterna ser i alla fall med sorg på det faktum att regeringens och andra rödgröna partiers engagemang för Västsahara tydligen har svalnat.

Herr talman! Det finns många saker att tala om. Jag vill bara avsluta med att säga något viktigt om den allvarliga flyktingsituation som råder i världen. Här tycker jag att det absolut viktigaste är att EU ger tydliga signaler om att det är via kvotflyktingar och de lagliga vägarna som vi i första hand ska hjälpa människor. Där behöver vi uppmana fler EU-länder att ta sitt ansvar. Det är positivt att EU nu har beslutat om att fördela 20 000 flyktingar, men det är fortfarande bara en droppe i havet. För att vi ska kunna hjälpa så många flyktingar som möjligt måste vi ge ett mycket mer generöst stöd i flyktingarnas och krisernas närområde, där de allra flesta och de mest utsatta flyktingarna befinner sig.

(Applåder)

Anf. 168 JOHAN NISSINEN (SD):

Herr talman! Europeiska unionen är inte enbart en ständigt växande överstatlig byråkratisk koloss. Det är också en handelsunion som sluter de handelsavtal Sverige har att förhålla sig till. Det är därmed högst relevant att lyfta handelspolitiken när vi diskuterar EU, särskilt eftersom Sverige är ett litet, exportberoende och handelsvänligt land.

Sverigedemokraterna har en positiv syn på handel med varor och tjänster. Handeln minskar protektionism, förmedlar kontakter och kompetens mellan länder och världsdelar och är en stor bidragande faktor till minskad fattigdom och ökat välstånd. Sverigedemokraterna är därför i grunden ett frihandelsvänligt parti.

Vi är generellt positiva till ett handelsavtal mellan EU och USA, det så kallade TTIP. Vi tror att det kommer att stärka den svenska industrin.

Avtalet innehåller dock många faktorer, och komplexiteten är påtaglig när det gäller det tekniska och de icke-tariffära regelhindren jämfört med borttagande av ekonomiska tullar.

Gällande utfallet i de olika sektorerna vill vi poängtera att redan framtagna prognoser är just generella uppskattningar. Rapporter som visar vilka sektorer och regioner som gynnas är därför mycket osäkra. Även om vår generella uppfattning av avtalet är positiv vill vi dock flagga för vissa klausuler i avtalet.

Sverigedemokraterna anser att tvistelösningsklausulen ISDS ska tas i största beaktande. En tvistelösningsklausul av ren Naftamodell är något som Sverigedemokraterna inte kan ställa sig bakom. Vi vill vidare se att det blir en lista där de delar som ska bli föremål för avtalet tas upp i stället för som i dag – en lista med de delar som inte ska tas upp i handelsavtalet.

Herr talman! Sammanfattningsvis välkomnar vi ett frihandelsavtal med USA men anser att ett sådant avtal inte får utmynna i en situation där företag kan stämma stater eller där den svenska modellen skadas. Det får inte heller utmynna i en situation där avtalet i övrigt leder till en underminering av den svenska autonomiteten.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 3 juni.)

§ 12 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Redogörelse
2014/15:RR5 Riksrevisorernas årliga rapport 2015

§ 13 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 27 maj

2014/15:643 Osäkerhet kring ansökningar om jordbruksstöd

av *Daniel Bäckström* (C)

till statsrådet *Sven-Erik Bucht* (S)

2014/15:644 Teckenspråkstolkning via bildtelefon

av *Lars-Axel Nordell* (KD)

till statsrådet *Mehmet Kaplan* (MP)

2014/15:645 SVT:s oberoende ställning

av *Bengt Eliasson* (FP)

till kultur- och demokratiminister *Alice Bah Kuhnke* (MP)

2014/15:646 Minskad öppenhet och transparens

av *Anette Åkesson* (M)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:647 Långsiktig finansiering av entreprenörskap i skolan

av *Erik Bengtzboe* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2014/15:648 Likvärdig tillgång till entreprenörskap i skolan

av *Erik Bengtzboe* (M)

till statsrådet Aida Hadzialic (S)

2014/15:649 Svenskt bistånd till den assyriska folkgruppen i Irak

av *Robert Hannah* (FP)

till statsrådet Isabella Lövin (MP)

2014/15:650 Strategi för Arktis

av *Kerstin Lundgren* (C)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:651 Samarbete med Finland och Natomedlemskap som option

av *Hans Wallmark* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2014/15:652 Lika villkor

av *Maria Stockhaus* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2014/15:653 Alla elevers rätt till en trygg skolmiljö

av *Maria Stockhaus* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2014/15:654 Mottagande i särskolan

av *Maria Stockhaus* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2014/15:655 Riksrevisionens kritik mot specialdestinerade statsbidrag

av *Maria Stockhaus* (M)

till utbildningsminister Gustav Fridolin (MP)

2014/15:656 Möjlighet till fjärrundervisning

av *Maria Stockhaus* (M)

till statsrådet Aida Hadzialic (S)

§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 27 maj

2014/15:579 Arbetslöshetsmålet och unga i statistiken

av *Jenny Petersson* (M)

till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:580 Fikru Marus uppskjutna rättsförhandlingar

av *Désirée Pethrus* (KD)

till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:581 Regler för inlandssjöfart

av *Sten Bergheden* (M)
till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:582 Inlandssjöfart

av *Sten Bergheden* (M)
till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:583 Regeringens arbetslöshetsmål

av *Erik Ullenhag* (FP)
till arbetsmarknadsminister Ylva Johansson (S)

2014/15:584 Säljsamtal till mobiltelefonnummer

av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till statsrådet Per Bolund (MP)

§ 15 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 27 maj

2014/15:530 Kinas repatriering av nordkoreanska flyktingar

av *Markus Wiechel* (SD)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:533 Avtal med Tyskland om pant på burkar och PET-flaskor

av *Thomas Finnborg* (M)
till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:539 Ändrad ersättning vid SJ:s förseningar

av *Emma Wallrup* (V)
till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:536 Ömsesidig prövning av växtskyddsmedel

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:538 Kemikalieinspektionens handläggningstider

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:555 Kemikalieinspektionens långa handläggningstider

av *Betty Malmberg* (M)
till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2014/15:537 Skatt på ny teknik

av *Jesper Skalberg Karlsson* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2014/15:541 Industrikanslern

av *Elisabeth Svantesson* (M)
till statsminister Stefan Löfven (S)

2014/15:545 Polisens uttalande om organiserat tiggeri

av *Roger Haddad* (FP)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2014/15:543 EU:s insats för att motverka rysk påverkan och propaganda i medierna

av *Sofia Arkelsten* (M)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:544 Kampanjen om en oberoende röst

av *Sofia Arkelsten* (M)
till utrikesminister Margot Wallström (S)

2014/15:546 Fria innovatörers situation

av *Sten Bergheden* (M)
till närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S)

2014/15:542 Säkrare vägar för mc-åkare

av *Sten Bergheden* (M)
till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:548 Penningtvätt

av *Hans Hoff* (S)
till statsrådet Per Bolund (MP)

2014/15:560 Inspektion av Estonia

av *Tuve Skånberg* (KD)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

§ 16 Kammaren åtskildes kl. 19.27.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdets början till ajourneringen
kl. 13.56,
av talmannen därefter till och med § 8 anf. 103,
av andre vice talmannen därefter till och med § 11 anf. 141 (delvis) och
av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

MADELEINE GABRIELSON HOLST

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

§ 1 Justering av protokoll	1
§ 2 Avsägelse	1
§ 3 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 4 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 5 Yrkestrafik och taxi	2
Trafikutskottets betänkande 2014/15:TU12	2
Anf. 1 LEIF PETTERSSON (S)	2
Anf. 2 JIMMY STÅHL (SD)	6
Anf. 3 EMMA WALLRUP (V)	7
Anf. 4 STEN BERGHEDEN (M)	9
Anf. 5 LEIF PETTERSSON (S) replik	13
Anf. 6 STEN BERGHEDEN (M) replik	13
Anf. 7 LEIF PETTERSSON (S) replik	14
Anf. 8 STEN BERGHEDEN (M) replik	14
Anf. 9 ANDERS ÅKESSON (C)	15
Anf. 10 SAID ABDU (FP)	16
Anf. 11 ROBERT HALEF (KD)	17
Anf. 12 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	19
Anf. 13 LEIF PETTERSSON (S) replik	21
Anf. 14 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	22
Anf. 15 LEIF PETTERSSON (S) replik	22
Anf. 16 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik	23
Anf. 17 JASENKO OMANOVIC (S)	23
Anf. 18 STEN BERGHEDEN (M) replik	24
Anf. 19 JASENKO OMANOVIC (S) replik	25
Anf. 20 STEN BERGHEDEN (M) replik	25
Anf. 21 JASENKO OMANOVIC (S) replik	26
Anf. 22 ANDERS ÅKESSON (C) replik	26
Anf. 23 JASENKO OMANOVIC (S) replik	27
Anf. 24 ANDERS ÅKESSON (C) replik	27
Anf. 25 JASENKO OMANOVIC (S) replik	28
(Beslut fattades under § 9.)	28
§ 6 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor	28
Trafikutskottets betänkande 2014/15:TU13	28
Anf. 26 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	28
(forts. § 8)	30
Ajournering	30
Återupptagna förhandlingar	30

§ 7 Frågestund	31
.....	31
Anf. 27 TALMANNEN.....	31
<i>Finansiering av bemanningen i äldreomsorgen</i>	
.....	31
Anf. 28 CECILIA WIDEGREN (M).....	31
Anf. 29 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S).....	31
Anf. 30 CECILIA WIDEGREN (M).....	31
Anf. 31 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S).....	32
<i>Lagstifningen om återvändande terrorister</i>	
.....	32
Anf. 32 JULIA KRONLID (SD).....	32
Anf. 33 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	32
Anf. 34 JULIA KRONLID (SD).....	33
Anf. 35 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	33
<i>Omställning till biodrivmedel</i>	
.....	33
Anf. 36 RICKARD NORDIN (C).....	33
Anf. 37 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	33
Anf. 38 RICKARD NORDIN (C).....	34
Anf. 39 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	34
<i>Skattereglerna för fåmansbolag</i>	
.....	35
Anf. 40 BÖRJE VESTLUND (S).....	35
Anf. 41 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	35
Anf. 42 BÖRJE VESTLUND (S).....	35
Anf. 43 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	35
<i>Översyn av systemet med valseklar</i>	
.....	36
Anf. 44 MARIA ABRAHAMSSON (M).....	36
Anf. 45 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	36
Anf. 46 MARIA ABRAHAMSSON (M).....	36
Anf. 47 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	37
<i>Bonussystemet för tandläkare</i>	
.....	37
Anf. 48 KARIN RÅGSJÖ (V).....	37
Anf. 49 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S).....	37
Anf. 50 KARIN RÅGSJÖ (V).....	37
Anf. 51 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S).....	38
<i>Regeringens arbetslöshetsmål</i>	
.....	38
Anf. 52 MATS PERSSON (FP).....	38
Anf. 53 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	38

Anf. 54 MATS PERSSON (FP).....	39
Anf. 55 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S).....	39
<i>SUP-bolag och risk för brottslighet</i>	39
Anf. 56 ANNIKA HIRVONEN (MP).....	39
Anf. 57 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	40
Anf. 58 ANNIKA HIRVONEN (MP).....	40
Anf. 59 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	40
<i>Handlingsplan mot deltagande i terrorism</i>	41
Anf. 60 ANDREAS CARLSON (KD).....	41
Anf. 61 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	41
Anf. 62 ANDREAS CARLSON (KD).....	41
Anf. 63 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	42
<i>Idrottsföreningars ekonomiska förutsättningar</i>	42
Anf. 64 SAILA QUICKLUND (M).....	42
Anf. 65 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S).....	42
Anf. 66 SAILA QUICKLUND (M).....	43
Anf. 67 Statsrådet GABRIEL WIKSTRÖM (S).....	43
<i>Migrantarbetares situation</i>	43
Anf. 68 MARKUS WIECHEL (SD).....	43
Anf. 69 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	44
Anf. 70 MARKUS WIECHEL (SD).....	44
Anf. 71 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	44
<i>Regeringens brottsförebyggande arbete</i>	45
Anf. 72 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S).....	45
Anf. 73 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	45
Anf. 74 HELENE PETERSSON i Stockaryd (S).....	45
Anf. 75 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	45
<i>Regeringens fördelning av ansvaret för handeln</i>	46
Anf. 76 HANS ROTHENBERG (M).....	46
Anf. 77 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S).....	46
Anf. 78 HANS ROTHENBERG (M).....	46
Anf. 79 Statsrådet ÅSA REGNÉR (S).....	47
<i>Polisens organisation</i>	47
Anf. 80 ANDERS ÅKESSON (C).....	47
Anf. 81 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	47
Anf. 82 ANDERS ÅKESSON (C).....	47

Anf. 83 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	48
<i>Klampning av fordon</i>	48
Anf. 84 JOHAN ANDERSSON (S).....	48
Anf. 85 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	48
Anf. 86 JOHAN ANDERSSON (S).....	49
Anf. 87 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	49
<i>Häktningstiderna för unga</i>	49
Anf. 88 CHRISTINA ÖRNEBJÄR (FP).....	49
Anf. 89 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	49
Anf. 90 CHRISTINA ÖRNEBJÄR (FP).....	50
Anf. 91 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	50
Anf. 92 TALMANNEN.....	50
§ 8 (forts. från § 6) Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (forts.	
TU13).....	50
Anf. 93 PER KLARBERG (SD).....	50
Anf. 94 ANDERS ÅKESSON (C).....	53
Anf. 95 EMMA WALLRUP (V).....	54
Anf. 96 SAID ABDU (FP).....	56
Anf. 97 ROBERT HALEF (KD).....	57
Anf. 98 KARIN SVENSSON SMITH (MP).....	58
Anf. 99 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik.....	60
Anf. 100 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	61
Anf. 101 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik.....	61
Anf. 102 KARIN SVENSSON SMITH (MP) replik.....	61
Anf. 103 PIA NILSSON (S).....	62
(forts. § 10).....	64
§ 9 Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens	
sammanträde	64
TU12 Yrkestrafik och taxi.....	64
§ 10 (forts. från § 8) Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor (forts.	
TU13).....	65
Anf. 104 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	65
Anf. 105 PIA NILSSON (S) replik.....	65
Anf. 106 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	65
Anf. 107 PIA NILSSON (S) replik.....	66
Anf. 108 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik.....	66
Anf. 109 PIA NILSSON (S) replik.....	67
Anf. 110 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik.....	67
Anf. 111 PIA NILSSON (S) replik.....	68
Anf. 112 ERIK OTTOSON (M).....	69
Anf. 113 EMMA WALLRUP (V) replik.....	70
Anf. 114 ERIK OTTOSON (M) replik.....	70
Anf. 115 EMMA WALLRUP (V) replik.....	71
Anf. 116 ERIK OTTOSON (M) replik.....	71
Anf. 117 TERES LINDBERG (S).....	72
Anf. 118 ERIK OTTOSON (M) replik.....	73
Anf. 119 TERES LINDBERG (S) replik.....	73
Anf. 120 ERIK OTTOSON (M) replik.....	73

Anf. 121 TERES LINDBERG (S) replik	74
Anf. 122 RASMUS LING (MP)	74
Anf. 123 ERIK OTTOSON (M) replik	75
Anf. 124 RASMUS LING (MP) replik	76
Anf. 125 ERIK OTTOSON (M) replik	76
Anf. 126 RASMUS LING (MP) replik	77
(Beslut skulle fattas den 3 juni.)	77
§ 11 Verksamheten i Europeiska unionen under 2014	77
.....	77
Utrikesutskottets betänkande 2014/15:UU10	77
Anf. 127 PYRY NIEMI (S)	77
Anf. 128 SOTIRIS DELIS (M)	80
Anf. 129 JOHNNY SKALIN (SD)	81
Anf. 130 SOTIRIS DELIS (M) replik	84
Anf. 131 JOHNNY SKALIN (SD) replik	85
Anf. 132 SOTIRIS DELIS (M) replik	85
Anf. 133 JOHNNY SKALIN (SD) replik	86
Anf. 134 KERSTIN LUNDGREN (C)	86
Anf. 135 JOHNNY SKALIN (SD) replik	88
Anf. 136 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	89
Anf. 137 JOHNNY SKALIN (SD) replik	89
Anf. 138 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	90
Anf. 139 HANS LINDE (V)	90
Anf. 140 JOHNNY SKALIN (SD) replik	92
Anf. 141 HANS LINDE (V) replik	93
Anf. 142 JOHNNY SKALIN (SD) replik	93
Anf. 143 HANS LINDE (V) replik	94
Anf. 144 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	95
Anf. 145 HANS LINDE (V) replik	95
Anf. 146 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	95
Anf. 147 HANS LINDE (V) replik	96
Anf. 148 TINA ACKETOFT (FP)	96
Anf. 149 DÉsirÉE PETHRUS (KD)	99
Anf. 150 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S)	102
Anf. 151 DÉsirÉE PETHRUS (KD) replik	105
Anf. 152 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik	105
Anf. 153 DÉsirÉE PETHRUS (KD) replik	106
Anf. 154 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik	106
Anf. 155 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	107
Anf. 156 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik	107
Anf. 157 KERSTIN LUNDGREN (C) replik	108
Anf. 158 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik	108
Anf. 159 HANS LINDE (V) replik	108
Anf. 160 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik	109
Anf. 161 HANS LINDE (V) replik	109

Anf. 162 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik.....	110
Anf. 163 SOTIRIS DELIS (M) replik.....	111
Anf. 164 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik.....	111
Anf. 165 SOTIRIS DELIS (M) replik.....	111
Anf. 166 Utrikesminister MARGOT WALLSTRÖM (S) replik.....	111
Anf. 167 JULIA KRONLID (SD).....	112
Anf. 168 JOHAN NISSINEN (SD).....	114
(Beslut skulle fattas den 3 juni.).....	115
§ 12 Bordläggning	115
§ 13 Anmälan om interpellationer	115
§ 14 Anmälan om frågor för skriftliga svar	116
§ 15 Anmälan om skriftliga svar på frågor	117
§ 16 Kammaren åtskildes kl. 19.27.	118