

Torsdagen den 4 april

Kl. 12.00–19.32

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 14 mars justerades.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2018/19:24 för tisdagen den 5 mars i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från näringsutskottet.

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2018/19:163

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:163 Förbud att bära heltäckande slöja
av Richard Jomshof (SD)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 26 april 2019.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.

Stockholm den 2 april 2019

Justitiedepartementet

Morgan Johansson (S)

Enligt uppdrag

Johan Danelius

Expeditionschef

Interpellation 2018/19:164

Till riksdagen

Interpellation 2018/19:164 Obligatorisk medling vid separation
av Angelica Lundberg (SD)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 3 maj 2019.

Prot. 2018/19:73
4 april

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade arrangemang.
Stockholm den 1 april 2019
Justitiedepartementet
Morgan Johansson (S)
Enligt uppdrag
Johan Danelius
Expeditionschef

§ 4 Riksrevisionens rapport om tillämpningen av den kommunala finansieringsprincipen

Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU17
Riksrevisionens rapport om tillämpningen av den kommunala finansieringsprincipen (skr. 2017/18:300)
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 14.)

§ 5 Statlig förvaltning och statistikfrågor

Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU25
Statlig förvaltning och statistikfrågor
föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 14.)

Offentlig upphandling

§ 6 Offentlig upphandling

Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU34
Offentlig upphandling
föredrogs.

Anf. 1 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Värdet av den offentliga upphandlingen i Sverige motsvarar en sjättedel av bnp. Det är en marknad som är värd 683 miljarder kronor.

Offentlig upphandling borde ta en mycket större plats i den svenska debatten. Det är viktigt att stat, kommuner, landsting och regioner får ut så mycket som möjligt av de skattepengar som används. Vi ska motverka korruption och slarv. Medborgarna ska få största möjliga nytta för sina skattepengar, och en stor del av ansvaret för det vilar på den här kammaren. Företag ska kunna lägga anbud och konkurrera på lika villkor. Detta är viktigt för företagen men än mer viktigt för skattebetalarna.

Upphandlingsmyndigheten och Konkurrensverket har för fjärde gången tagit fram en gemensam rapport med statistik för offentlig upphandling.

Det genomsnittliga antalet anbudsgivare per upphandling fortsätter att minska, samtidigt som vi får allt fler upphandlingar med bara en anbudsgivare. Det är ett problem som riskerar att leda till dyrare upphandlingar och mindre nytta för skattebetalarna. Här måste politiska beslut bidra till ökad kunskap, och sedan måste vi fatta nödvändiga beslut.

Vi moderater vill ge Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att sprida kunskap om möjligheten att inkludera livscykelanalys som en faktor vid offentlig upphandling. Ställer vi tuffare krav vid offentlig upphandling kan även den offentliga konsumtionen på riktigt bidra till klimatomställningen. Ytterst handlar det om klimatsmart konsumtion som bygger på faktiska utsläpp i hela kedjan när något produceras.

Sverige rankas som en av världens mest innovativa och konkurrenskraftiga ekonomier. För ett litet handelsberoende land i Europas utkant är ett bra företags- och innovationsklimat fortfarande helt avgörande. Det är genom handel som vi har blivit ett av världens rikaste länder, och det är genom fortsatt handel vi ska fortsätta vara det.

Vi moderater vill ha mer av innovation och funktionsupphandling i offentlig verksamhet för att fortsätta stödja den utveckling som gjort Sverige till det rika land vi är i dag. Öppna upphandlingsunderlag som efterfrågar funktion skapar kreativitet. Genom att beskriva den funktion en produkt ska ha i stället för att beskriva en befintlig produkt skapar vi ett klimat för innovation.

Blir vi bättre på att upphandla funktion i stället för färdiga produkter kan skattebetalarna få mer och bättre lösningar för sina skattepengar. Dessutom kan svenska företag utveckla nya lösningar på den svenska marknaden som de sedan kan exportera. Detta skapar nya jobb och ökat välstånd i vårt land.

Ett område där jag hoppas att vi moderater ska bli bättre, och förhoppningsvis alla riksdagens partier, är att ställa likvärdiga krav på svenska och utländska aktörer. I dag går Sverige före när det gäller allt från miljökrav till djurskydd. Det är många gånger bra krav, men de fördyrar produktionen. När vi i offentliga upphandlingar sedan inte ställer samma krav på produktion som i vår lagstiftning missgynnas svenska företag.

Låt mig ta ett exempel. Politiska beslut fattade i Sveriges riksdag gör att Sveriges bönder lyder under EU:s hårdaste miljökrav och tuffaste djurskyddsregler. Detta gör svensk mat dyrare att producera. Problemet är att samma politiker som infört de hårdare miljökraven och det bättre djurskyddet sedan väljer bort den svenska maten för att den har blivit för dyr.

Jag menar att stat, kommun och landsting inte borde få upphandla mat eller andra produkter som producerats till lägre krav än vad svensk lagstiftning föreskriver. Svensk lag bör vara golvet i offentlig sektors upphandlingskrav. Här bör vi bli bättre, menar jag. Det finns utrymme för fortsatta förbättringar.

Herr talman! För tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 9.

Anf. 2 DENNIS DIOUKAREV (SD):

Herr talman! *Offentlig upphandling* är ett betänkande som liksom andra betänkanden innehåller en bredd av olika områden med politiska frågeställningar inom allt från sociala kriterier och livsmedelsproduktion till innovations- och funktionsupphandling och djurskydd.

Det är också djurskyddet som Sverigedemokraternas två reservationer här i dag i grund och botten handlar om. Det är en fråga som jag tagit upp i detta sammanhang de tre senaste åren, men eftersom utskottet avslagit yrkandena gör jag ett nytt försök i dag med förhoppningen om att man omvärderat tidigare ställningstagande och börjar stå upp för det svenska djurskyddet på riktigt.

Varför säger jag ”börja stå upp för det svenska djurskyddet”? Jo, av den anledningen att många svenskar i dag helt ovetande äter kött från djur som slaktats på ett hänsynslöst sätt utan någon som helst respekt för djurets värdighet. Tillvägagångssättet i den här typen av religiösa slaktmetoder innebär ett utdraget dödsförlopp där djuren avlivs och avblodas utan bedövning, vilket medför ett fullständigt onödigt lidande, smärta och ångest. Djuren – får, lamm och kor – stängs in i en ställning i vad som närmast kan beskrivas som en torktumlare och vänds upp och ned på ett onaturligt och plågsamt sätt, för att slutligen få strupen avskuren.

Nerver, artärer och mat- och luftstrupe skärs av, men kniven når inte tillräckligt djupt, vilket gör att blodet fortsätter att pumpas upp till hjärnan. Djuret kan efter detta leva i upp till elva minuter innan det slutligen möter sitt öde och dör av blodförlust.

En veterinär beskriver tillvägagångssättet på följande sätt: ”I alla andra sammanhang skulle jag som veterinär omedelbart bli fråntagen min legitimation om jag gjorde något liknande.”

Sådant kött hamnar på de svenska middagsborden, och jag ska berätta hur. Slakterier i andra länder överproducerar nämligen ritualslachtat kött i syfte att inte få brist på det, och sedan exporteras det och säljs som vanligt kött i andra länder. I en rapport från 2011 uppskattade det franska jordbruksministeriet att 40–60 procent av djuren slaktades utan bedövning, trots att efterfrågan på ritualslachtat kött bara stod för 10 procent. Det innebär att resterande 30–50 procent exporteras och säljs till andra länder.

Enligt en undersökning gjord av Svenska Dagbladet kunde ingen av landets största charkgrossister redovisa kontrollrapporter eller avtalstexter som garanterar att kött från djur som plågats ihjäl inte når de svenska konsumenterna. En tidigare vd för Kött- och Charkföretagen, en specialistorganisation för köttbranschen, har också bekräftat att den här typen av kött når de svenska livsmedelsbutikerna.

Eftersom det finns en marknad för dessa produkter börjar allt fler köttproducenter övergå till dessa slaktmetoder. Enligt kommissionen slaktas 75 procent av nötkreaturen inom vissa EU-länder utan bedövning, och i vissa producentländer slaktas allt får- och lammkött med det tillvägagångssättet.

Sammantaget står det bortom allt rimligt tvivel att det här är något som förekommer och att det är något som förekommer ofta. Då måste man ställa sig frågan: Vad gör vi åt det? Antingen kan politikerna i denna församling stoppa huvudet i sanden och inte hantera det – detta verkar ju vara obekvämt för vissa partier – eller så kan de tag i sig själva och leva upp till ryktet om landet med världens bästa djurskydd. Det är inte svårare än så.

I finansutskottet är det ett yrkande som vi har att ta ställning till i dag, men jag vill belysa våra förslag i deras helhet.

Vi vill ha ett krav på att all mat som upphandlas via offentlig upphandling ska garanteras vara från djur som slaktats i enlighet med svenska djurskyddsregler. Vi vill att Sverige söker undantag inom EU så att vi kan få

ett importförbud mot ritualslachtat kött. Och vi vill att Sverige inom EU ska arbeta för ett generellt förbud mot denna brutala form av slakt.

Herr talman! Sverigedemokraterna har här och nu konkreta förslag på bordet som man redan i dag har möjlighet att rösta ja till. Den fråga som ledamöter av Sveriges riksdag bör ställa sig är om man står upp för ett grundläggande djurskydd eller om man står upp för ritualslacht. För Sverigedemokraterna är svaret självklart.

Jag yrkar bifall till reservationerna 4 och 7.

Anf. 3 ULLA ANDERSSON (V):

Herr talman! Vid en offentlig upphandling har en huvudentreprenör ett samordningsansvar för arbetsmiljön men inget huvudansvar. Varje enskild underentreprenör har arbetsmiljöansvaret för sin del av en entreprenad.

När någon dör på sitt arbete, vilket har förekommit väldigt ofta här i Sverige under senare tid, är det en sorg för oss alla men självklart särskilt för den drabbades nära och kära. Christian Wikström dog 26 år ung när han höll på att montera trappor under bygget av Vattenfalls nya huvudkontor. Trots upprepade larm om säkerhetsbrister under byggtiden fortsatte arbetet, och Christian dog. Trappan föll ihop över honom.

Men åklagaren kunde inte döma någon ansvarig trots att bristerna var kända av alla. Åklagaren kallade bygget för en dödsfälla, men ingen behövde ta något huvudansvar enligt gällande lagstiftning. Åklagaren kunde inte peka ut det företag som var skyldigt. Peab, som var huvudentreprenör, skyllde på underentreprenörerna, och de skyllde på Peab. Enligt åklagaren hade samtliga företag som var inblandade i det trappbygge som Christian dog i brutit mot arbetsmiljölagen. Åklagaren i fallet menar att det borde var så att huvudentreprenören har ansvaret fullt ut och att lagstiftningen borde ändras.

I höstas gick Byggnads ut och varnade för de allt längre kedjorna av underentreprenörer. De såg betydande risker med det. Samordningen funkar inget vidare på ett bygge med 30–40 företag. Det blir liksom en krock. Man hinner inte stämma av. Vem har ansvar för vad? Det säger till exempel Johnny Rindebrandt, arbetsmiljöansvarig på Byggnads Stockholm–Gotland.

Ofta är det faktiskt ett arbetsledningsföretag som driver arbetet vid byggnation av bostäder, och det har inte ens någon egen personal som bygger. I stället tas 30–40 underentreprenörer in. Varje entreprenör tänker på sitt, och den ena vet inte riktigt vad den andra gör. Ett slående exempel på detta är de så kallade tornen här i Stockholm, med 30 underentreprenörer. Byggmaterial släpas genom trappan – det är 12 våningar. Bygghiss saknas. Inga utrymningsvägar finns. Många vittnar om orimliga och ohållbara arbetsförhållanden.

Vänsterpartiet har motionerat om att man endast ska tillåtas ha två underleverantörer i en offentlig upphandling just för att säkra vem som har arbetsmiljöansvaret. Det blir nämligen stora problem när det är långa underleverantörskedjor när det gäller offentlig upphandling. Dessa kedjor präglar ofta projekt inom bygg- och anläggningsbranschen men finns också inom andra sektorer. Metalls verksamheter är till exempel hårt drabbade.

Prot. 2018/19:73

4 april

Offentlig upphandling

För att vi ska komma till rätta med ansvaret för arbetsmiljön menar Vänsterpartiet alltså att vi ska införa en ny regel i lagen om offentlig upphandling om att man endast ska få ha två underentreprenörer. Bristerna i arbetsmiljö och arbetsvillkor ökar oftast också ju längre ned i underleverantörskedjan man kommer. Man vet helt enkelt inte vem som har huvudansvaret för arbetsmiljön. Arbetare skadas och dör till och med på jobbet, men vem som bär ansvaret blir svårt att bringa klarhet i med nuvarande lagstiftning.

I stället för att konstatera att långa underleverantörskedjor är en risk för arbetsmiljön konstaterar utskottet att det redan i dag finns lagstiftning om entreprenörsansvar för lönefordringar och avstyrker motionsyrkandet. Ja, det är väl bra att det finns entreprenörsansvar för lönefordringar, men det finns ju inte för arbetsmiljön. Jag beklagar utskottets svar och menar att utskottet borde lyssna på dem som drabbas av konsekvenserna av dessa långa underentreprenörskedjor. Varför anser till exempel inte Socialdemokraterna att detta är något som man bör göra något åt?

Jag yrkar bifall till reservation 12, herr talman.

Till sist vill jag lyfta upp att en del av de företag som vinner offentliga upphandlingar och därmed får ta del av inbetalda skattemedel och kan göra vinst på dem inte alltid vill betala den skatt de ska betala, utan de är registrerade i skatteparadis. En del av dem finns i välfärdssektorn. Andra finns inom andra sektorer.

Kommunerna kan dock inte med gällande lagstiftning vid en upphandling ställa krav på att företag inte ska få vara registrerade i skatteparadis. Jag kan förstå att det finns en del komplikationer i att fastslå sådana krav. Det måste självklart beaktas. Men jag tycker åtminstone att det vore rimligt att regeringen på EU-nivå försöker jobba för att få till stånd lagändringar som möjliggör för kommuner och landsting att ställa krav på att de som deltar i upphandlingar inte ska vara registrerade i skatteparadis. Det är faktiskt våra skattepengar det handlar om, och vill de ta del av dem ska de också betala skatt här.

Anf. 4 JOHAN PEHRSON (L):

Herr talman! Frågan om den offentliga upphandlingen väcker stort engagemang. Det rör sig om gigantiska belopp, och det rör sig om våra skattepengar. Varhelst man besöker företag, organisationer eller myndigheter kan de vittna om komplikationerna, det upplevda krånglet och vikten av att vi hela tiden utvecklar vårt system när det gäller upphandling.

Här är den nationella strategin, med Upphandlingsmyndigheten i spetsen, väldigt viktig. De insatser som har gjorts har gjort att en hel del har blivit bättre, men fortfarande är till exempel överklagandeprocesser väldigt tidsödande, och de uppfattas som krångliga. Det kan vara till stort men för den som behöver göra en investering och som ägnar sig åt den upphandlingen.

När det gäller själva direktupphandlingen ska man säga att det inte är så att offentlig upphandling skyddar mot allt. Den skyddar mot förslösande av våra skattepengar. De pengar vi tar in i skatt ska inte gå till att göda någon enskild organisation eller något enskilt företag. Upphandlingen är till för att pressa priser så att vi får mest valuta för pengarna. Men vi vet att det finns mängder av kommuner och myndigheter som sitter med alla

möjliga konstiga saker de har köpt på sig genom åren. Den offentliga upphandlingen skyddar inte mot den direktupphandlingen. Där är det annat som krävs. Det kan handla om en ambitiös internrevision, transparenta processer i beslutsfattande och ett stort ansvarstagande hos de personer som till syvende och sist, i till exempel en kommun, fattar beslut om investeringar som ska göras.

Vi liberaler är glada över att så mycket bemöts och över att det finns ett ambitiöst program som är brett accepterat av riksdagens partier och av regeringen i det här fallet. Vi lyfter ändå återigen fram vikten av att sociala företag får extra uppmärksamhet. Frågan har varit uppe förut i utskottet. För oss liberaler är det viktigt att de får större möjlighet att delta i offentliga upphandlingar med tanke på vad inte minst idéburna välfärdsföretag kan bidra med. Därför yrkar jag bifall till reservation 2, herr talman.

Anf. 5 GUNILLA CARLSSON (S):

Herr talman! I dag debatterar vi finansutskottets betänkande FiU34, ett motionsbetänkande om offentlig upphandling.

Under förra mandatperioden tog den socialdemokratiskt ledda regeringen många viktiga steg inom offentlig upphandling. Upphandlingsmyndigheten inrättades. Man beslutade om en nationell upphandlingsstrategi. Den 1 januari 2017 trädde den nya upphandlingslagstiftningen i kraft, och den har inneburit en mer heltäckande lagstiftning på området.

Upphandling är ett viktigt styrmedel för att nå samhällspolitiska mål. Att ta miljöhänsyn och social hänsyn i upphandling bidrar till en hållbar utveckling och till att nå de nationella miljö kvalitetsmålen.

Värdet av upphandlingspliktiga inköp i Sverige uppskattas till närmare 700 miljarder kronor årligen. Det är med andra ord väldigt mycket pengar som används inom systemet. För oss socialdemokrater är det viktigt att dessa skattemedel används på allra bästa sätt. De ska inte användas för att dumpa löner, gynna dålig arbetsmiljö och ge oseriösa företag möjlighet att konkurrera ut seriösa företag som tar ansvar.

Den nya lagstiftningen och införandet av Upphandlingsmyndigheten och deras arbete med att informera och ge stöd och vägledning samt arbetet med upphandlingsstrategin har gjort att fler myndigheter och andra upphandlande verksamheter fått ökad kunskap om upphandling, men också att de har börjat använda sig av mer strategisk upphandling. Genom att man ställer krav vid upphandling kan man främja innovation, miljömål och olika sociala mål.

Intresset för social hållbarhet och att använda upphandlingen som ett verktyg för att nå samhällsliga mål har stadigt ökat. Även små myndigheter med förhållandevis begränsad upphandling kan göra skillnad och föregå med gott exempel.

Herr talman! I dagens betänkande finns flera reservationer. Några av dem handlar om djurskydd och livsmedelsproduktion.

Den nationella livsmedelsstrategin med sikte mot år 2030 antogs av riksdagen under 2017 och är den första svenska livsmedelsstrategi som omfattar hela livsmedelskedjan. Det är en långsiktig strategi som ska bidra till att potentialen för hela livsmedelskedjan nyttjas fullt ut. Det innebär en ökad och hållbar produktion av mat, vilket kan leda till fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet och ge konsumenter, oavsett bakgrund, bättre för-

utsättningar att göra medvetna val. Livsmedelsstrategin skapar förutsättningar för tillväxt i hela livsmedelskedjan och stöder därmed en ökad svensk matproduktion och en ökning av andelen svenskt och ekologiskt i konsumtionen av livsmedel.

Varför lyfter jag då fram detta, herr talman, när vi i dag debatterar lagen om offentlig upphandling? Den frågan kan man ställa sig. Jo, det är nämligen så att kommuner, landsting och statliga myndigheter varje år köper in livsmedel för drygt 12 miljarder kronor. I den nya upphandlingslagstiftningen finns det möjlighet att ställa djurskyddskrav i nivå med svensk lagstiftning vid offentlig upphandling. Trots detta är det bara 60 procent som ställer dessa krav. Det tycker vi är alldeles för lite. Vi behöver ta ett ökat ansvar för att den mat som serveras på våra förskolor, skolor och äldreboenden ska vara av god kvalitet och för att vi ska kunna garantera att djuren har behandlats på ett värdigt sätt och inte är fullproppade med antibiotika. Här är det stora skillnader i djuruppfödningen mellan Sverige och många andra länder.

Regeringen har nu påbörjat arbetet med att utreda hur den här lagstiftningen kan utformas med hänsyn till bland annat EU-lagstiftning och internationella åtaganden. Regeringen vill att det ska vara obligatoriskt vid alla upphandlingar av animaliska livsmedel att ställa krav på att produktionen ska ha skett med höga krav på djurskydd och med låg användning av antibiotika. Detta är bra för oss konsumenter, men det är också bra för det svenska lantbruket och för livsmedelsproduktionen. De höga krav på miljö och hälsa som vi har i Sverige och som de svenska bönderna lever upp till ska inte innebära en konkurrensnackdel gentemot de utländska producenter som inte uppnår samma nivå.

I dagens betänkande finns också reservationer som handlar om sociala kriterier, sociala företag och ideella organisationers möjligheter att bedriva välfärdstjänster. Det finns i dag inom den nuvarande lagstiftningen möjlighet att ta sociala hänsyn vid offentliga upphandlingar. Upphandlingsmyndigheten arbetar aktivt med att ge stöd och kunskap. Under förra mandatperioden beslutades om propositionen *Ökade tillståndskrav och särskilda regler för upphandling inom välfärden*, som bland annat innehöll förslag om möjligheter att reservera vissa upphandlingar för idéburna aktörer och förslag om förenklade upphandlingsregler för upphandling av välfärdstjänster som understiger EU-direktivets tröskelvärde. Genom förslagen utnyttjades det nationella handlingsutrymmet för att ha enklare och flexibla regler för upphandling av just välfärdstjänster.

Mycket har gjorts de senaste åren, herr talman, för att flytta fram positionerna inom upphandlingsområdet i syfte att nå en ekonomiskt, ekologiskt och socialt mer hållbar utveckling.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.
(Applåder)

Anf. 6 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Herr talman! Jag instämmer i mycket av det som Gunilla Carlsson tog upp. Mycket har gjorts, men vi kan konstatera att det finns en del kvar att göra.

Jag vill självklart uppehålla mig vid det jag tog upp i mitt huvudanfö-
rande, nämligen det bristande huvudansvaret för arbetsmiljön på arbets-
platser med flera underentreprenörer. På svensk arbetsmarknad har antalet
dödsolyckor ökat kraftigt: från 34 år 2015 till 50 år 2018. Dessutom har
innevarande år definitivt inte börjat med någon bättre riktning. Varje per-
son som dör på jobbet är en för mycket – det tror jag att alla instämmer i.

Vad kan vi då göra för att förhindra framtida arbetsplatsolyckor och
dödsolyckor? En del av svaret är att begränsa antalet underentreprenörer
på arbetsplatserna, så att det blir tydliggjort vem som har huvudansvaret
för arbetsmiljön. Det skulle förhindra olyckor, och om olyckan ändå skulle
vara framme skulle det åtminstone gå att föra en rättsprocess mot den skyl-
dige.

Därför är jag besviken på det svar jag har fått av utskottet, där man inte
ens tar upp frågan om bristerna i arbetsmiljön och konsekvenserna därav
utan enbart konstaterar att lönefordringar kan tas ut. Jag undrar, Gunilla
Carlsson: Hur ser Socialdemokraterna på antalet underentreprenörer? Är
det rimligt att det är 30–40 stycken, så att ingen kan ställas till svars? Ris-
ken för arbetsplatsolyckor ökar. Är det rimligt att det får fortsätta så här?

Anf. 7 GUNILLA CARLSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tackar Ulla Andersson för frågan. Jag instämmer i att
vi aldrig någonsin kan acceptera att människor avlider på arbetsplatsen el-
ler drabbas av allvarliga skador där. Här är vi helt överens. Detta är också
någonting som arbetsmarknadsminister Ylva Johansson varit tydlig med –
vi vill ha en nolltolerans för dödsfall på arbetsplatser.

Är lösningen att inte ha underleverantörer eller att vara mer tydlig i
fråga om ansvarstagande och arbetsmiljölagstiftningen? Det är kanske än
viktigare att se till att varje arbetsgivare, oavsett om man är huvudentre-
prenör eller underentreprenör, har ett ansvar för de anställda i företaget
som har uppdraget. Här vill jag hellre se att man tittar på arbetsmiljölag-
stiftningen och ser till att alla arbetsgivare tar det ansvaret.

Det vi lyfter fram i betänkandet handlar om den förändring som gjordes
nyss, nämligen att arbetstagaren ska få ut sin lön även om man hör till en
firma som är underleverantör. Det är viktigt.

Det Ulla Andersson lyfte fram är något som vi socialdemokrater också
kommer att jobba vidare med.

Anf. 8 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Herr talman! Det är självklart bra att arbetsmarknadsministern jobbar
med nolltolerans. Jag är också glad att Gunilla Carlsson förtydligar ansva-
ret.

Men redan i dag finns ett ansvar för arbetsmiljön för arbetsgivaren i
arbetsmiljölagstiftningen. Problemet uppstår när det är många underleve-
rantörer på en och samma arbetsplats. Det är kanske sju åtta firmor som
jobbar med samma sak. Vem ska åklagaren åtala? Det är huvudproblemet.

Vi är öppna för att diskutera olika lösningar. Målet är att förhindra
olyckor.

Vi har föreslagit att antalet underleverantörer ska begränsas för att på
så vis göra tydligt vem som har ansvaret för arbetsplatsens arbetsmiljö.

Det är något som den åklagare jag refererade till också tycker behövs eftersom det inte går att åtala den som egentligen är ansvarig på grund av att alla skyller på alla.

Det säger sig självt att om det är 30–40 olika företag på en arbetsplats blir det så att en gör en del här, en gör en del där, någonting händer här och någonting händer där. Kedjan är lång, och det är enkelt att fransäga sig ansvaret.

Jag hoppas att Socialdemokraterna kommer att svara annorlunda på sådana motioner framöver och verkligen ta tag i frågan.

Anf. 9 GUNILLA CARLSSON (S) replik:

Herr talman! Jag instämmer i att alla arbetsgivare, oavsett om man är huvudentreprenör eller underentreprenör, ska ta ansvar för att de som arbetar har en bra arbetsmiljö. Ingen ska riskera att inte komma hem från jobbet, utan alla ska ha så bra möjligheter som det går.

Här kan vi titta på arbetsmiljölågstiftningen. Den behöver säkert skärpas. Ingen domstol ska behöva fundera över vem som har ansvaret, om man mot all förmodan hamnar i en situation där människor faktiskt mister livet.

Jag hoppas verkligen att vi ska nå fram till en nolltolerans. Ingen ska behöva vara orolig när man går till jobbet.

(Applåder)

Anf. 10 KAROLINA SKOG (MP):

Herr talman! Offentlig upphandling är ett oerhört viktigt redskap för de mål som sätts upp här i kammaren och på lokal nivå så att offentliga medel används på ett klokt och aktivt sätt.

Jag ser ett behov i Sverige av en kulturell förändring så att man mer använder offentlig upphandling som ett strategiskt verktyg och mindre hanterar den som ett regelverk som hindrar densamma. Alltför ofta stöter vi på historier där just både företag och beställare uppfattar offentlig upphandling som ett regelverk som hindrar. Därför är det oerhört viktigt och välkommet att regeringen har arbetat aktivt med upphandling som ett strategiskt verktyg. En helt ny myndighet, en ny strategi, lägger grunden för ett mycket bättre arbete med frågorna framöver.

Med en myndighet på plats kan vi se till att det finns tillräcklig kunskap och kompetens ute på myndigheter och förvaltningar för att de ska kunna använda redskapet på ett strategiskt sätt för att nå mål och se till att den offentliga verksamheten håller god kvalitet i alla delar.

Ett exempel där man arbetar med denna fråga strategiskt är Miljömålsrådet. Det är 18 myndigheter som tillsammans arbetar för att skapa strategisk samverkan för att nå de av riksdagen beslutade miljömålen. Där har nu Upphandlingsmyndigheten tagits in, just för att identifiera viktiga verktyg. Man arbetar aktivt för att hitta samverkanspunkter. Det handlar mycket om utbildning och om att hitta ett innovativt arbetssätt.

Det finns många områden där jag tycker att det är tydligt att vi fortfarande inte kan vara nöjda. Livsmedel har tidigare nämnts i talarstolen. Jag vill vara tydlig med att vi egentligen är överens om att fulkött inte ska serveras på skolor, förskolor eller boenden i Sverige. Vi ska se till att allt kött som serveras kommer från produktion med goda förutsättningar för djuren, där kvalitet och hälsa upprätthålls. Alla vet att om man tar hand om

djuren ordentligt behöver man inte använda antibiotika i förebyggande syfte på det sätt som tyvärr förekommer runt om i Europa. Vi ska vara tydliga med att offentliga medel ska gå till att köpa bra kött, inte till att köpa dåligt kött.

Detta är ett område där vi behöver jobba vidare och inte ska vara nöjda förrän vi har nått en hundra procentig måluppfyllelse.

Det finns många andra delar där samma utmaningar finns. Det finns i vår närhet produkter som inte når upp till de krav på standard vi ställer. Jag menar att förutsättningarna legalt och strukturellt finns på plats för att vi i Sverige ska kunna använda upphandling på ett strategiskt sätt. Det gäller inte minst eftersom Upphandlingsmyndigheten har uppdraget att vara proaktiv och hitta nya vägar framåt. I de fall myndigheten stöter på juridiska hinder får man återkomma till regeringen och se om lagstiftningen behöver utvecklas även framöver.

Nu är det viktigt att vi får det strategiska samverkansarbetet på plats mellan våra myndigheter. Det handlar också mycket om de olika nivåerna i Sverige, det vill säga att kommuner, regioner och statliga myndigheter arbetar tillsammans. I de fall man stöter på hinder och inte kan arbeta tillräckligt proaktivt kan regeringen vända sig till riksdagen och föreslå nya, utvecklade regler.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 14.)

§ 7 Riksrevisionens rapporter om räkenskapssammandragets tillförlitlighet och räkenskapssammandraget som underlag för kommunjämförelser

Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU41

Riksrevisionens rapporter om räkenskapssammandragets tillförlitlighet och räkenskapssammandraget som underlag för kommunjämförelser (skr. 2017/18:293 och skr. 2018/19:20)

föredrogs.

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut fattades under § 14.)

§ 8 Associationsrätt

Associationsrätt

Civilutskottets betänkande 2018/19:CU9

Associationsrätt

föredrogs.

Anf. 11 DAVID JOSEFSSON (M):

Herr talman! För knappt en månad sedan var jag på Ung Företagsamhets mässan i Göteborg. Där träffade jag ungdomar som inom ramen för

Prot. 2018/19:73

4 april

Offentlig upphandling

Ung Företagsamhet fick pröva sina vingar som entreprenörer. Det var en fantastisk upplevelse.

Varje UF-företag hade fått en monteryta, och på de få kvadratmeterna mötte ungdomarna alla sidor av entreprenörskap. Det var från produkt- och tjänsteutveckling till hållbarhetstänk, från hållbarhet till marknadsföring, från marknadsföring till försäljningsförmåga på golvet – i konkurrens med alla andra UF-företag.

Affärsidéerna sträckte sig från att sälja läsglasögon till restauranger så att gästerna kunde läsa menyn till hembakade kakor och karameller eller till feministiska vitböcker i mindfulness.

Det enda, herr talman, som inte rymdes på kvadratmeterna, men som tyvärr rymts i alla andra företagares vardag, var byråkratin och regelkrånglet. Det satt, som tur var, ingen stackars gymnasieelev längst bak i montern och hade möte med revisorn eller fyllde i deklaraionsblanketter.

Herr talman! För att långsiktigt stärka Sverige måste fler företag kunna starta, växa och konkurrera på den globala världsmarknaden. Möjligheterna för företagande och entreprenörskap får inte bromsas av orimligt höga skatter och snåriga regleringar på hemmaplan eller protektionism i omvärlden.

Vi vill att Sverige ska ha ett företagsklimat i världsklass som premierar innovation och entreprenörskap, där företagen kan konkurrera globalt och Sverige får ett försprång in i den nya ekonomin.

Ett gott företagsklimat handlar om förutsättningar för alla företag, oavsett storlek. Man kan jämföra samhällsekonomin med ett ekosystem såsom en skog. För att en skog ska kunna växa och frodas krävs både stora träd och små plantor. Det är först när företag med olika inriktningar och olika storlekar samverkar som vi kan uppnå innovationskraft, entreprenörskap och konkurrenskraft. Det är först då vi skapar arbetstillfällena och löser samhällsutmaningar. Det är först då vi får både pizzan bakad och självkörande bilar.

Men, herr talman, många människor i Sverige drar sig för att starta företag i dag, och företagen upplever alltmer av regelkrångel och byråkrati.

På Dagens industris debattsida den 26 mars skrev företrädare för 22 näringslivsorganisationer om den upplevt ökande regelbördan.

Hårdast drabbas småföretagen av regelbördan eftersom de definitions- mässigt har få eller inga anställda och såväl marginaler som likviditet är begränsade. Varje timme som småföretagare lägger på regelkrångel och administration hade de i stället kunnat lägga på att skapa värde för sig själva och sina kunder. Samtidigt är småföretag viktiga såväl för jobbskapande som för att driva innovation och utveckling.

Alla stora bolag har en gång startat som en idé som någon vågat testa. Och entreprenörskap finns inte bara inom företag – att lära sig entreprenörskap handlar om att lära sig att sätta upp mål och arbeta mot dem, att lära sig samarbeta med andra men också att våga ta betalt för det man gör, att sälja in sig själv men också våga lyssna på andras behov.

Det var det jag såg på UF-mässan i Göteborg, och det är det vi vill se blomstra i hela samhället. Därför är det extra viktigt att göra det enkelt att starta och driva små företag.

Herr talman! I flera andra länder finns det system som ger möjlighet till omfattande regelförenklingar för de absolut minsta företagen. Vi menar att det bör utredas också i Sverige hur kraftig förenkling av beskattning och regelverk för mikroföretagande kan genomföras.

Goda förutsättningar för små företag är en förutsättning för ett livskraftigt näringsliv med både stora och små företag. Ett gott företagsklimat handlar om att både AB Volvo och pizzerian runt hörnet ska kunna finnas och växa.

Med hänvisning till detta yrkar jag bifall till Moderaternas och Kristdemokraternas reservation 3.

Anf. 12 JON THORBJÖRNSSON (V):

Herr talman! Brottslighet måste bekämpas. Varhelst den dyker upp behöver samhället, vi alla, jobba för att skapa något bättre.

När organiserad brottslighet får fäste orsakar den lidande, först och främst för dem som drabbas direkt men också för alla runt omkring som påverkas indirekt.

Brottslighet som handlar om mord, våld och narkotika får ofta stora rubriker. Det skrivs i tidningarna och på nätet om gängkriminalitet och skjutningar. Det är en kriminalitet som vi absolut måste jobba mot, och vi behöver använda hela paletten för att lyckas.

Vi behöver en grund av ekonomisk jämlikhet där alla ska med. Det är för att vi vet att personer från socioekonomiskt tuffa livssituationer tyvärr lättare hamnar i en kriminell livsstil. Ett samhälle där det finns gott hopp om en bra framtid kommer att minska riskerna för gängrekryteringar och annan kriminalitet.

Men det gäller att inte glömma bort den ekonomiska brottsligheten. Den är ofta inte lika spektakulär och rubrikskapande, men det är inte ovanligt att den hänger ihop med den brottslighet som jag tidigare nämnt. Det finns ett ständigt behov av på ytan lagliga ekonomiska verksamheter för att tvätta pengarna från annan brottslighet. Ekonomisk brottslighet är ett allvarligt samhällsproblem och spänner från brott som begås av oaktsamhet till planerade upplägg med vinningssyfte.

Jag menar att avskaffandet av revisionsplikten för mindre aktiebolag som genomfördes 2010 har bidragit till att den ekonomiska brottsligheten ökat.

Ekobrottsmyndigheten och Riksrevisionen har i rapporter pekat på problem med avskaffandet av revisionsplikten.

I Ekobrottsmyndighetens rapport från 2016 framgår att knappt hälften av de granskade bolagen bedöms ha använts som brottsverktyg samt att de aktiebolag som avsagt sig revision och valt bort revisor är överrepresenterade när det gäller planerad ekonomisk brottslighet.

Den ekonomiska brottsligheten handlar om allt från momsfuskar och svart arbetskraft till omfattande bedrägerier gentemot privatpersoner och andra företag. Grovt kriminella startar företag vars enda affärsidé vilar på att begå ekonomisk brottslighet. Enligt Ekobrottsmyndigheten tycks gränsen mellan den kriminella världen och det etablerade näringslivet suddas ut. Myndigheten ser samma mönster 2017. Företaget är den nya kofoten.

Herr talman! Även Riksrevisionen anser i sin granskningsrapport att intentionerna med reformen i stort har uteblivit förutom när det gäller ökad

valfrihet och den direkta besparing på revisorsarvodet som de berörda aktiebolagen gjort. Flera negativa konsekvenser har blivit verklighet; bland annat har reformen försvårat arbetet mot ekonomisk brottslighet.

Riksrevisionens slutsats är att revisionsplikten för små aktiebolag bör återinföras. Jag delar denna uppfattning och anser att revisionsplikten bör återinföras som en brottsförebyggande åtgärd.

Av 100 nya företag som startas i Sverige tros 7 vara skapade enbart i syfte att begå brott. Företag används inte sällan från vaggan till graven för att maximera brottsvinsten, från starta-eget-bidrag till statlig lönegaranti vid konkurs.

Brottsförebyggande rådet pekar i en rapport på kopplingarna mellan den organiserade brottsligheten i Sveriges tre storstäder och omfattande ekonomisk brottslighet. Det är inte ovanligt att kriminella nätverk tar över legala företag med god ekonomisk historik och sedan utnyttjar dessa genom att köpa varor på kredit och använda sig av svart arbetskraft och olika former av bidrag. När räkningarna ska betalas är företaget tömt och personerna i bolagsstyrelsen borta.

Herr talman! Den borgerliga regeringen slopade kravet på revisorer i små bolag. Man gjorde det enklare att skaffa F-skattsedel liksom att senarelägga bokföringen. Man halverade kravet på aktiekapital.

Enligt Ekobrottsmyndigheten har dessa förenklingar inneburit tydliga förenklingar även för kriminella. Det har blivit enklare att använda företaget som brottsverktyg. Mörkertalet bedöms vara stort eftersom de anmälda brotten främst är resultat av Skatteverkets kontroller och konkursförvaltarens utredningar.

Vi behöver ordning och reda i näringslivet. Det är många som drabbas av den kriminella verksamheten, till exempel alla de seriösa företagare som vill göra rätt för sig men som riskerar att slås ut av aktörer som inte har några som helst intentioner att följa lagar och regler.

Vi behöver motverka ekonomisk brottslighet. Ett av medlen vi kan använda är revisionsplikten. Med revisionsplikt kan vi mota bort ekonomiska brottslingar.

Jag yrkar bifall till reservation 1 av Vänsterpartiet.

Anf. 13 LARRY SÖDER (KD):

Herr talman! Vem är man när man föds? En något filosofisk fråga, kanske, som det behövs mer tid att diskutera än vi har nu. Men för många är den frågan viktig. Vem var jag? Vem är jag? Vem är jag på väg att bli?

När man växer upp blir den frågan allt viktigare. När man formas som människa kan även svaret skifta. En del har lätt att hitta sig själv och vem man är. En del har oerhört svårt, och det tar lång tid. Vi kan ta olika vägar i livet, och vem man är får olika svar beroende på om man frågar sig själv eller andra.

Men jag är säker på en sak: Man föds inte till företagare. Det är ingen som från början kan allt vad som krävs, utan man formas till det. Entreprenörskap handlar snarare om ett genuint intresse för det man gör och en vilja att driva och utveckla en verksamhet. Många människor har idéer och drömmar, men det är långt ifrån alla som förverkligar dem. Att vara företagare handlar om att ha drivkraften att omsätta sina idéer och drömmar till handling.

En entreprenör beskrivs ofta som någon som ser möjligheter före hinder och är kreativ och modig. Forskning visar att det är vanligt att entreprenörer är riskbenägna, vilket inte betyder att de är dumdristiga utan snarare att de är medvetna om sina satsningar och riskerna med dessa. Bra egenskaper är också att vara målinriktad och på samma gång prestigelös med en förmåga att ändra felaktiga beslut till rätt beslut.

Dessa människor är, vill jag hävda, de som driver samhället framåt på många sätt. Det är de som vågar utmana, prova, testa, förlora, men även vinna, och skapa något unikt. Detta ska vi som politiker och samhälle uppmuntra och försöka hjälpa till med så mycket som möjligt.

Det är oerhört svårt i dag att bli företagare, dels därför att det är svårt att finansiera uppstarten av verksamheten då riskkapital är väldigt svårt att få tag på, dels därför att vi som människor inte är bäst på allt. Just den administrativa delen kan vara väldigt betungande.

Jag anser att fler företagare behövs i Sverige, och det är med dem vi kan bygga välfärden. Det bästa sättet att få fler företagare är att minska administrationen för dem. Enligt Tillväxtverket ökar företagens kostnader för att efterleva och administrera de lagar och regler vi har med ca 1,2 miljarder kronor om året.

Inget tyder i dag på att dessa regler och lagar blir färre. Tvärtom tycks regelbördan för företag öka. Företagare lägger i snitt tio timmar per vecka på administration. Mycket av denna tid utgörs av administration till följd av regler från myndigheter. Försök se framför er att man i stället lägger den tiden på att utveckla sin egen verksamhet. Då kanske vi kan minska antalet konkurser i Sverige, och kanske blir människor faktiskt gladare.

För att få denna utveckling att vända måste vi ta minskningen av regelbördan på allvar. Vår iver att förbjuda och kontrollera allt innebär allt som oftast fler regler och mer administration, utan att något annat tas bort. Därför bör det generella regelförenklingsarbetet stärkas genom åtgärder från regeringen så att vi minskar antalet regler, främst för de allra minsta företagen. Regeringen bör därför utreda hur en kraftig förenkling av beskattning och regelverk för mikroföretagande kan genomföras.

Jag anser också att trösklarna till företagande måste sänkas så mycket som möjligt så att fler människor kan starta och utveckla företag och därigenom skapa arbete för sig själva och andra. Många företagare saknar de medel som krävs för att bilda ett aktiebolag eller har svårt att göra avsättningar av sin löpande inkomst till den grundplåt som aktiekapitalet utgör.

Här skulle man givetvis kunna tala om de kreditrestriktioner som har införts, som skapar problem inte bara när det gäller att finansiera ett bostadsbyggande som företagare eller att köpa en bostad som privatperson utan även i och med att vanliga entreprenörer får det svårare att få ihop kalkylen då upplåning av kapital blir allt dyrare i Sverige. Jag avstår dock från att diskutera den bostadsbrist som skapas på grund av dessa kreditrestriktioner utan kan bara konstatera att kreditrestriktionerna inte bara skapar kris på bostadsmarknaden utan också skapar problem överlag i samhället.

Samtidigt måste man i de allra flesta fall ur egen plånbok finansiera uppstarten av bolaget, det vill säga aktiekapitalet. Det är därför viktigt att regeringen prioriterar arbetet med att ta fram ett lagförslag som innebär att kravet på aktiekapital sänks från 50 000 till 25 000 kronor.

Med detta yrkar jag bifall till reservationerna 2 och 3.

Anf. 14 OLA MÖLLER (S):

Herr talman! Det är glädjande att vi har en regering som kommer att göra så mycket av det som önskas i denna kammare just nu. Regeringen har ju slutit avtal med samarbetspartierna C och L och ska arbeta för enklare regler, titta på mikroföretagande och arbeta för enklare beskattning för små företag.

Jag roade mig med att räkna antalet punkter i 73-punktsavtalet som berör företagande. Det är punkterna 3, 4, 12, 13, 15, 16, 21, 22, 23, 25, 26 och 46. En stor andel av de punkter vi har kommit överens om att genomföra handlar om just det som kammaren önskar. Det är glädjande att vi i brett samförstånd kan gå fram med detta. Sedan är det klart att det är oppositionens roll att alltid tycka att det ska gå fortare, vara kraftigare eller vara lite mer. Men januariavtalet är en stabil och bra grund för att vi ska kunna jobba vidare med dessa frågor.

Även frågan om att sänka aktiekapitalet genomförs via januariavtalet, och det är glädjande att det blir så. Den stora striden i den frågan gällde väl egentligen om man skulle sänka det från 100 000 till 50 000. Att sänka det ytterligare tror i alla fall inte jag gör jättestor skillnad i praktiken.

Det är dessutom så, i alla fall så länge vi har avtal och det fungerar bra med Storbritannien och vi inte får en hård brexit, att man kan registrera företag i andra länder för 1 krona. Jag undrar varför man inte från oppositionens sida går hela vägen och tycker att aktiekapitalet ska tas bort helt. Det är intressant att fundera på varför det är just 25 000 kronor det ska landa på.

När det gäller frågan om revisionsplikt delar jag personligen den uppfattning som Jon förde fram. Det var ett problem att den togs bort. Nu har vi tagit bort den, och då är det svårt att återinföra den. Det sitter inte en massa revisorer i träd och på hyllor som väntar på att få hoppa ut och börja göra revision i små bolag. Vi måste i så fall fylla det behovet med ny kompetens. Jag tror inte att vi ska skapa ytterligare en bransch där kompetensbristen blir skriande för att vi fattar olika politiska beslut.

Men, som sagt, jag ser också de problem som Vänsterpartiets ledamot har redovisat här. Detta är en balansgång. Jag dock tror att man måste börja i rätt ände, och det är att se till att vi kan möta utmaningarna till följd av en eventuell lagstiftning.

Vi har också sett att det ger lägre kostnader – inte bara i rena pengar, utan för ett litet företag handlar det också om tid. Jag är själv till viss del småföretagare eftersom jag är delägare i ett bolag tillsammans med min far. Jag vet att revision kan ta lite tid och inte är helt enkelt. Min far är väldigt erfaren i dessa frågor, så för honom är det inte ett stort problem. Men för dem som är helt nya blir revisionen i vissa fall en betungande fråga. Det handlar inte bara om pengarna utan även om tiden.

Med detta vill jag yrka bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

(Applåder)

Anf. 15 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Det är glädjande att regeringen har insett att reglerna för företag behöver minskas och att man, om jag uppfattar det rätt, också vill minska aktiekapitalet för företag. Jag skulle vilja ställa en enkel fråga: När kommer detta?

Jag har inte hört någon regering någon gång säga att man vill öka regelbördan för företag, utan det retoriska svaret från regeringen är givetvis alltid att man vill minska den. Men tyvärr har varken denna regering eller alliansregeringen lyckats leverera i dessa frågor. Jag hjälper gärna till att få regelbördan att minska, men jag tvivlar på att denna regering klarar detta. Det är faktiskt väldigt svårt, även om ambitionen finns. Men jag skulle vilja veta när det kommer.

När det gäller revisionsplikten håller jag faktiskt inte med Socialdemokraterna. Revisionsplikten för bolag med en omsättning under 3 miljoner avskaffades av en anledning: Den var en ganska stor kostnad och ledde till ökad administration för dessa bolag.

Den ökade kontroll man tror att man kan skapa genom revisionsplikt för bolag med en omsättning under 3 miljoner ger nog upphov till mer regelkrångel och mer kostnader för företagen. Socialdemokraterna frångår då den idé som framfördes i talarstolen, nämligen att de vill minska regelkrånglet och kostnaderna för bolagen. Jag får inte ihop synpunkten att man vill återinföra revisionsplikten för mindre bolag med att man vill minska regelkrånglet och kostnaderna för bolagen.

Anf. 16 OLA MÖLLER (S) replik:

Herr talman! Larry Söder hörde nog inte riktigt vad jag sa. Jag gjorde en personlig reflektion om att jag tycker att det var olyckligt att man tog bort revisionsplikten, men det finns inga förslag om att återinföra den. Så på den punkten kan Larry Söder vara lugn.

När det gäller hur fort detta kommer att gå ska det givetvis ske i vederbörlig ordning med utredning och liknande. Men våra samarbetspartier har varit väldigt tydliga med att detta avtal ska genomföras. Så jag tror inte att regeringen, Centerpartiet eller Liberalerna kommer att dra fötterna efter sig när det gäller detta, utan vi kommer att ha konstruktiva diskussioner för att göra det så fort som möjligt.

Det är ändå tacksamt att Larry Söder pekar på det faktum att även alliansregeringen har haft svårt med denna fråga. Man måste nämligen komma ihåg att det handlar om en balans: att i ena änden ha fritt blås och i andra änden ha regler. Där gäller det att hitta en bra avvägning.

Vissa regler fyller systemviktiga funktioner, och där blir jag intresserad av Larry Söders tänk på systemnivå.

Detta är den andra debatten som jag lyssnar på Larry Söder där han ger sig på kreditrestriktionerna, och jag är orolig för en ekonomisk politik som inte tar hänsyn till den ökande skuldsättningen i hushållssektorn. Frågan är då vad som är Kristdemokraternas förslag när det gäller skuldutvecklingen, för jag ser inte att Kristdemokraterna kommer med en massa förslag på utgiftssidan, det vill säga banksektorn. Företagssektorns belåningsgrad har ni heller inga förslag om att minska. Att bara ge fritt blås även till fri kreditgivning för bostadslån vore ju att säga till hela vårt samhälle att nu går vi rakt in i en finanskris.

Frågan är vad Larry Söders svar är i frågan om kreditgivningen. Menar Larry Söder att Finansinspektionen gör en felaktig bedömning vad gäller amorteringskravet och att vi inte ska ha något amorteringskrav?

Anf. 17 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Jag fick egentligen inte svar på frågan om när det kommer en proposition som innebär minskade regler för företagen. När kommer propositionen när det gäller lägre aktiekapital för bolagen?

Det är i alla fall glädjande att Socialdemokraterna inte vill lägga på en revisionsplikt för bolag under 3 miljoner. Då är jag trygg i den delen.

När det gäller frågan om kreditrestriktioner gör jag en annan bedömning än Finansinspektionen. Jag tror att det är hämmande för bostadsbyggandet att vi har så starka kreditrestriktioner som gör att människor faktiskt inte kan köpa sig en egen bostad. Det betyder att vi inte får några bostäder byggda, för det är ingen som kan köpa dem. Därmed har vi en bostadskris i Sverige. Bostadskrisen är någonting som vi båda två får leva med, men det är regeringens ansvar. Då kan man inte skylla på att Finansinspektionen har fattat beslut, utan regeringen får ta sitt ansvar och göra de förändringar som behövs.

Det fungerar faktiskt så att oppositionen i Sveriges riksdag har möjlighet att påpeka de problem och brister som finns, men det är regeringen som har möjlighet att ändra dem.

Jag uppfattar att kreditrestriktionerna är ett av de största bekymren på bostadsmarknaden, att bostadsbyggandet minskar så pass mycket. Antalet bostäder som byggs i Sverige i dag har ju halverats jämfört med förra året. Jag kan inte tänka mig att regeringen heller tycker att det är bra.

Min fråga är om ni tänker förändra kreditrestriktionerna så att bostadsbyggandet ökar igen, för det är en bostadskris i Sverige. Du kommer att få höra detta under hela mandatperioden så länge ni inte gör någonting åt det. Det är inte bara i den andra debatten som vi kommer att ta upp detta, utan det kan också bli i den tjugosjätte debatten.

Anf. 18 TALMANNEN:

Just den här debatten handlar dock om associationsrätt, om man får vara petig.

Anf. 19 OLA MÖLLER (S) replik:

Herr talman! Tack för påpekandet om vad debatten handlar om.

Jag måste ändå drista mig till att säga att om man fattar ett oansvarigt beslut och slänger i väg den budget som behöll investeringsstöden, vilket skapar stor oro på bostadsmarknaden när det gäller produktion av hyresrätter, kanske det vore rimligt att inte ha så hög svansföring när det gäller att skapa kris i bostadspolitiken.

Sedan sitter jag inte i regeringen, så jag kan inte svara för Regeringskansliets tidsplan och ge svar på det som Larry Söder efterfrågar. Men han kan som sagt vara lugn. Jag tror inte att framför allt C och L kommer att acceptera att vi drar fötterna efter oss här, och det är väl bra att vi hjälps åt i detta.

Jag ska låta bli att prata bostadspolitik efter herr talmannens påpekande.

När det gäller borttagandet av revisionsplikten måste även Larry Söder se att det har funnits problem. Precis som Vänsterpartiets ledamot sa påpekar både Ekobrottsmyndigheten och Riksrevisionen att den kriminella aktiviteten i de här bolagen förmodligen har ökat och att det används som

ett verktyg i kriminell aktivitet. Jag tror att även Larry Söder tycker att det är ett problem.

Sedan hoppas jag att Larry Söder fortsätter att peka på den goda viljan till samförstånd och söker lösningar på detta, för det tror jag är den konstruktiva vägen framåt. I dessa tider när många har ett väldigt högt tonläge i debatten och bara söker konflikt snarare än konstruktiv lösning tycker jag att Larry Söders ingångar ofta är väldigt bra. Det uppskattar jag.
(Applåder)

Anf. 20 DAVID JOSEFSSON (M) replik:

Herr talman! Ola Möller sjöng ju januariavtalets lov i sitt anförande, och det kan man göra. Jag kan bara börja med att konstatera att din regering ändå har suttit i fyra år, och den artikel som jag refererade till i Dagens industri berör mycket de senaste fyra åren. Bland annat hänvisar man till OECD:s Regulatory Policy Outlook, en undersökning som visar att Sverige halkat efter i regelförbättringsarbetet och att inga förbättringar har skett sedan förra undersökningen, 2015.

Man konstaterar också att företagens administrativa kostnader i Sverige enligt Tillväxtverkets mätningar har ökat med 6 miljarder på fem år. Bara mellan 2016 och 2017 uppgick den sammanlagda nettoökningen av de totala kostnaderna till följd av nya förändringar till 10 miljarder kronor.

29 procent av tillfrågade företag i en Skopundersökning upplever att de blivit krångligare att följa statliga regler jämfört med för ett år sedan. Som jämförelse kan nämnas att endast 2 procent anser att det har blivit enklare.

Herr talman! Det är väl jättebra om Ola Möller tycker att det finns goda ambitioner i januariavtalet. Men min fråga är: Varför har det inte hänt någonting de senaste fyra åren om företagen upplever det på det här sättet?

Herr talman! Min andra fråga blir, precis som Larry Söder frågade: När kommer de utlovade reformerna i 73-punktsprogrammet?

Anf. 21 OLA MÖLLER (S) replik:

Herr talman! Larry Söder var ju ärlig nog att säga att det här är svåra processer. Han sa att även alliansregeringen hade problem med att förenkla regler. Och vad är enkla regler? Vilka regler ska tas bort och vilka ska vi ha? Det är svåra avvägningar. Givetvis kommer vi inom ramen för januariavtalet att göra vårt bästa för att lyckas bättre än tidigare regeringar, oavsett färg, har gjort med detta.

David Josefsson refererar till en undersökning. Men om 29 procent tycker att det är ett problem med reglerna och 2 procent att det har blivit bättre innebär det väl att 69 procent tycker att det är rätt okej. Om en så stor majoritet av företagen ändå tycker att de regler som är i dag är fullt bärbara är de ju inte ett jätteproblem.

Regeringen har också infört till exempel växa-stödet, som vi kommer att fördubbla med januariavtalet. Det är jättebra, för det innebär att fler kan få sin första anställning.

Det är alltså inte så att regeringen inte har gjort någonting på det här området.

Anf. 22 DAVID JOSEFSSON (M) replik:

Herr talman! Jag kan instämma i det som Larry Söder säger. Jag tycker inte att alliansregeringen nådde ända fram i arbetet med att förenkla regler. Men det är skillnad på att inte nå ända fram med att förenkla regler och att det blir uppenbart sämre.

Om 29 procent av företagarna säger att det har blivit krångligare och det har blivit 10 miljarder dyrare bara på två år är det inte bara så att man inte har nått riktigt ända fram i sitt regelförenklingsarbete, utan då har det ju gått åt det andra hållet.

Även om inte Ola Möller upplever detta som ett jätteproblem, herr talman, tror jag att företagarna upplever det som ett jätteproblem. Jag upplever det definitivt som ett jätteproblem.

Återigen: Du sjunger januariavtalets lov. När kommer då förändringarna? Vi har ett skarpt förslag i en reservation i kammaren i dag. När kommer era förslag till förenklingar, om inte i dag?

Nu sjunger man 73-punktsprogrammets lov. Men när vi diskuterade bostadspolitiken var det inte riktigt samma toner från Ola Möller kring 73-punktsprogrammet, så det känns som att det är blandade känslor hos Socialdemokraterna.

Mina frågor är: När kommer förslagen i 73-punktsprogrammet? Och varför lyckades man inte bättre de senaste fyra åren?

Anf. 23 OLA MÖLLER (S) replik:

Herr talman! David Josefsson får väl läsa punkterna i 73-punktsprogrammet. Då kommer han att se att reservationen om att man ska förenkla och utreda är ungefär vad som sägs i januariavtalet, det vill säga att det är nu vi ska utreda och förenkla. Det är klart att det tar tid, och eftersom jag inte sitter i regeringen kan jag inte svara på exakt när regeringen avser att leverera detta.

När det gäller blandade känslor för januariavtalet är det en korrekt analys. Jag är inte jätteorolig för de förändringar som vi gör där, och jag välkomnar många av dem. Det är klart att vi ska göra det enklare att driva företag i Sverige, för många av de nya jobben kommer ju där. Men det innebär inte att jag älskar allting som står i övriga delar av avtalet. Och jag är djupt orolig över en del av de punkter som finns där och vilken utveckling de kommer att leda till.

Jag tror att det är bra att vi politiker inte bara står och säger att den har gjort allting fel men den har gjort allting rätt, att allting är bra eller att allting är dåligt, utan vi måste kunna visa upp en bredd. En del saker fungerar och andra inte, en del är vi stolta över och annat skulle kunna göras bättre.

David Josefsson hade en fråga till men som jag nu helt har glömt bort. Men det kommer väl ett betänkande senare någon gång, så vi får diskutera vidare då.

Stort tack!

Anf. 24 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Herr talman! Jag har varken reservationer eller något särskilt yttrande att tala för, men jag har en del åsikter att framföra ändå.

Det är inte första gången vi talar om aktiekapital. Just aktiekapital var en ganska het fråga under förra mandatperioden. Extra het blev den kanske

för att mitt eget parti så småningom valde att stötta ett tillkännagivande om att minska aktiekapitalet. Först stöttade vi regeringens inställning om ett aktiekapital på 50 000 kronor. Senare, efter moget övervägande, ansåg vi att Sverige borde närma sig de omgivande ländernas sänkta aktiekapital och inrätta sig efter ungefär samma regelverk.

Framför allt ville vi se en möjlighet att starta företag med lägre aktiekapital. Jag har dock inget emot att man kräver högre aktiekapital när företaget har haft några år på sig att bygga upp sin verksamhet. Ett sådant system finns i bland annat Danmark, och vi har uppfattat att det fungerar väl där.

Viktigast när det gäller företagande är dock att minska regelbördan. Därför är det glädjande att Ola Möller säger att regeringen ska förenkla och förbättra för företagen. Minskad byråkrati och minskad regelbörda är grunden för att få fler företag. Det tror jag och många med mig, och att döma av vad de säger i talarstolen tror Socialdemokraterna det också.

Men det klingar illa i förhållande till vad Socialdemokraterna gör. Det är lite märkligt att de står här och säger att de vill minska regelbördan samtidigt som de lägger fram propositioner i riksdagen om bland annat en ny rapport som ska lämnas. De kallar det för att stärka aktieägarnas möjlighet till insyn i företaget. Detta är knappast att förenkla för företagen. Tidigare har man krävt mångfaldsrapporter där företagen i princip ska gå in och kontrollera könsfördelningen bland de anställda – vad det nu skulle vara av för intresse.

Märkligast är nog Socialdemokraternas hantering av aktiekapital. När jag valde att ställa mig bakom det tillkännagivande som under förra mandatperioden påpekade behovet av ett sänkt aktiekapital fick jag förklara mig för Lars Eriksson, som då var Socialdemokraternas representant i debatten. Enligt honom och Socialdemokraterna var jag oansvarig, tänkte inte på följderna och tog inte ansvar för konsekvenserna.

Sänkt aktiekapital skulle då enligt Socialdemokraterna innebära fler oseriösa företag och ett första steg mot de av Socialdemokraterna så hatade SUP-bolagen, det vill säga bolag som har en enda krona eller euro som aktiekapital. Ola Möller nämnde dessa bolag i sitt anförande.

Som Socialdemokraterna då uttryckte det: Om inte aktiekapitalgränsen användes för att ge företaget ett högt värde, varför skulle man då inte gå vidare och sänka gränsen till ända ned till en enda krona? Det fanns ju ingen anledning att inte använda samma argumentation ända ned till att inget aktiekapital alls fanns kvar, menade man.

I dag låter det helt annorlunda från Socialdemokraterna. Plötsligt är det inte längre oansvarigt att sänka aktiekapitalet. Plötsligt är det ett välgrundat förslag, en företagervänlig politik, något som kommer att gagna Sverige och så vidare.

Jag fick inte möjlighet att ta replik på Ola Möller, så i stället blir mitt anförande mer eller mindre en replik. Frågan man kan ställa sig är om Socialdemokraterna nu vill gå längre ned än 25 000, för som de mycket riktigt själva påpekade för några år sedan kan många av de argument som används för att sänka till 25 000 användas för ytterligare sänkning. Självt är jag mycket tveksam till att sänka aktiekapitalet till mindre än 25 000.

Jag hade först tänkt tala lite om gökungar i Socialdemokraternas bo, men jag avhåller mig från det och konstaterar att Socialdemokraterna numera ofta byter politik och står till höger om mig.

Anf. 25 OLA MÖLLER (S) replik:

Herr talman! Jag tror att Mikael EskilanderSSon ska gå in och lyssna på vad jag faktiskt sa. Jag hyllade det inte, utan jag problematiserade och sa att den stora frågan var när man gick från 100 000 till 50 000 och att det inte gör någon större skillnad att gå ned ytterligare. Vad min företrädare har sagt får stå för honom. Personligen ser jag det inte som ett jätteproblem att gå ned från 50 000 till 25 000.

När Sverigedemokraterna ändrar sig är det efter moget övervägande. Det gäller väl det mesta då, antar jag, såsom förändringen när det gäller vinster i välfärden och EU-motståndet. Det skulle inte förvåna mig om ni efter moget övervägande snart vill gå med i Nato.

Varför är det okej för Sverigedemokraterna att byta fot i stora, principiella frågor medan det när vi som en del i en uppgörelse för att landet ska få en bra, hållbar regering sänker aktiekapitalet från 50 000 till 25 000 – vi hade inte föreslagit det på egen hand – är oansvarigt, jättefarligt och hyckleri? Jag tycker inte att Sverigedemokraterna är det parti som ska ha högst svansföring vad gäller att inte svänga i politiska frågor.

Redogör gärna för varför det är okej att Sverigedemokraterna svänger när det gäller exempelvis EU-motståndet, vinster i välfärden eller marknadshyror medan vi inte får lov att ändra oss om 25 000 kronor.

Anf. 26 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tycker att vi ska hålla oss till det debatten gäller och avhålla oss från att diskutera EU och så vidare.

Låt mig bara kort nämna att vi aldrig har svängt om marknadshyror. Vi har hela tiden haft samma inställning till marknadshyror. Det var en ren lögn från Socialdemokraterna att påstå att vi sa ja till marknadshyror. Dessutom slog ni på stora trumman och trummade ut det från alla möjliga håll. Bland annat fick ni Hyresgästföreningen att ringa runt och förklara att vi sverigedemokrater var för marknadshyror och att hyran skulle gå upp om man röstade på oss. Men detta kom aldrig från oss. Vi gick ut och förnekade det, men vi hade inte samma möjligheter att förneka det som ni hade att pumpa ut det felaktiga budskapet.

Låt oss återvända till dagens diskussion. När jag sa att det var oansvarigt och hyckleri att byta ståndpunkt citerade jag bara vad Socialdemokraterna sa till mig när vi tog beslutet att stödja tillkännagivandet – ett tillkännagivande som i princip bara sa att man skulle se över om det fanns anledning att sänka aktiekapitalet. Det var inget tillkännagivande som krävde att man måste gå hela vägen ned till SUP-bolagens nivå. Jag blev då anklagad för en fullständig omsvängning eftersom jag tidigare hade stöttat 50 000.

Jag anser att 25 000 är en rimlig gräns på aktiekapital, förutsatt att man har myndigheter runt omkring som ser till att alla företag fungerar bra.

I detta anförande instämde Angelica Lundberg (SD).

Anf. 27 OLA MÖLLER (S) replik:

Herr talman! Som sagt, vad min företrädare sa i den debatten får stå för honom.

Jag tror att man kan problematisera frågan om aktiekapital. Å ena sidan är det bra att det finns ett starkt kapital i företaget om man hamnar i ekonomisk kris och att de som har anspråk på företaget kan se att det finns något att hämta hem och ett aktiekapital att luta sig mot, för annars finns det en risk att de inte får tillbaka sina pengar.

Å andra sidan kan det vara en fördel att ha ett litet aktiekapital av det enkla skälet att om företaget går i konkurs kan det komma folk senare och begära in pengar från dem som satt i styrelsen. Vi har sett ett systematiskt utnyttjande där företag har satt i system att ge sig på småhandlare ute på skärgårdsöar som har haft problem i gårdsbutiken eller livsmedelsbutiken och där man sedan vill begära in pengarna i efterhand. Då är det bättre om det är ett litet aktiekapital. Detta är en fråga som kan problematiseras. Om det är 25 000 eller 50 000 som är den optimala gränsen är inte jag människa att avgöra.

Som sagt: Vad min företrädare har sagt till dig, Mikael Eskilander, får du ta med honom. Men det är fortfarande så att Sverigedemokraterna inte har ett politiskt kapital som innebär att de kan anklaga andra för hyckleri när en ståndpunkt ändras. När det gäller marknadshyror var er ekonomisk-politiska talesperson Oscar Sjöstedt tydlig i den frågan i Dagens industri i december 2017: Det kunde ni mycket väl tänka er.

Sverigedemokraternas politik just nu handlar inte om vad Sverigedemokraterna tycker utan om vad ni kan göra för att Moderaterna och Kristdemokraterna ska acceptera att plocka in er i ett konservativt block. Det är vad det handlar om. Det handlar inte om att stå upp för andra principer. Så sänk tonläget mot att vi har ändrat oss om 25 000 kronor, Mikael Eskilander!

Anf. 28 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD) replik:

Herr talman! Jag tror att också Ola Möller ska sänka sitt tonläge något. Vi kan börja diskutera vad man kan förhandla med andra partier om, och då är det inte bara Sverigedemokraterna som kan tänka sig att förhandla om marknadshyror med andra partier. Eller har jag missat något här? Det är självklart att man kan förhandla om alla frågor med andra partier – grunden för politiken är ju att vi förhandlar.

Jag ville bara påpeka att när vi ändrar oss anser man det vara ett enormt svek, men när Socialdemokraterna ändrar sig är det inte alls samma svek utan ett moget övervägande. Jag vill påstå att vi gjorde ett moget övervägande när vi gick in för att göra ett tillkännagivande om att sänka aktiekapitalet.

Anf. 29 MARTINA JOHANSSON (C):

Herr talman! För mig som centerpartist är det viktigt att företag har möjlighet att verka och utvecklas i Sverige, Europa och världen. Jag är övertygad om att det är genom företag som arbetstillfällen skapas och att de bidrar till att vi får en ökad tillväxt i Sverige som ger oss en bättre välfärd. Men för att det ska vara fler som orkar driva företag krävs det att det är enkelt att göra det.

Några förbättringar har de senaste åren gjorts, till exempel att småföretagare sedan 2010 kan välja om de vill ha en auktoriserad revisor eller inte. Det går också att välja hur ofta man vill redovisa och betala moms. Detta är bra, och det minskar kostnaderna och förenklar för företagen.

Alliansregeringen hade tidigare en utredning om redovisningsregler, som tog fram ett förslag om mikroföretagande. Det är företag som inte har samma krav på redovisningar och som även kan lämna kortare rapporter, detta för att det ska bli enklare för företagen när det gäller administration. Detta är inte genomfört, men vi är närmare nu genom januariavtalet.

När det gäller förslaget om sänkt aktiekapital från 50 000 till 25 000 är det ytterligare en viktig del för att gynna småföretagandet. År 2017 gjordes ett tillkännagivande om detta. Nu kommer det att genomföras i och med överenskommelsen i januariavtalet mellan Centerpartiet, Liberalerna och regeringspartierna. Många småföretagare berättar om att de största hindren för att växa, förutom konkurrensen, är det regelkrångel som hör ihop med lagar och myndighetsregler.

Herr talman! Varför tycker jag då att det är så viktigt att förenkla för småföretagare? Jo, framför allt därför att fyra av fem jobb skapas i dessa företag men också för att de fungerar som en språngbräda till den svenska arbetsmarknaden. Många som kommer till Sverige från ett annat land är företagsamma men har svårt att nå arbetsmarknaden. Detsamma gäller för våra ungdomar. Därför vill vi förenkla för företagen.

Företag som har en lägre omsättning ska kunna betala en inkomstskatt på upp till 25 procent, och övriga krav på arbetsgivaravgifter ska tas bort. Detta för att göra det enkelt att arbeta och ta betalt utan att behöva drunkna i regler och administration som ny företagare. På det sättet kan företagen bli en väg in på arbetsmarknaden. Detta är bra för integrationen av dem som inte är födda i Sverige, och det är bra för våra ungdomar som ska prova sina vingar på arbetsmarknaden.

Herr talman! Jag och Centerpartiet vill ha ett bättre klimat för dem som skapar jobben, som bygger på varje människas rätt att skapa ett bättre liv åt sig själv och sin familj. Genom att sänka trösklarna till företagandet kan detta bli verklighet. Jag vill att alla politiska beslut runt företagandet ska handla om att en regel in är en regel ut, eller varför inte två regler ut, allt för att det ska bli enklare att bidra till Sveriges tillväxt.

Vi måste bli bättre på att stötta innovation och entreprenörskap för att vi ska fortsätta vara ett land som utvecklas och som har en plats på den globala marknaden.

I januariavtalet finns överenskommelsen om att det ska ske en förenkling av beskattning och regelverk för mikroföretagen samt sänkt aktiekapital. Aktiekapitalet ska sänkas från den 1 januari 2020, och regelverken ska utredas för att bli förslag till lagändring 2021.

Jag är glad att dessa saker kommer att ske tack vare vårt avtal med regeringen. Vi har därför ingen reservation utan lämnar i stället ett särskilt yttrande.

Anf. 30 HENRIK EDIN (L):

Herr talman! Småföretagen spelar en viktig roll för att skapa arbetstillfällen i Sverige. Därmed får de vårt samhälle att blomstra. Att förbättra företagens förutsättningar att växa och frodas är därför en viktig del av det arbete vi gör i detta hus.

Herr talman! Att driva företag måste bli enklare. Därför måste kravet för aktiekapital sänkas från dagens nivå på 50 000 kronor till hälften, 25 000 kronor. På så sätt öppnar man upp möjligheten för fler att skapa företag. Och det är bra, för vi behöver eldsjälar som får möjlighet att pröva sina vingar.

Herr talman! I flera andra länder har det införts system som ger möjlighet till omfattande regelförenklingar för de absolut minsta företagen. Detta har gett goda resultat, eftersom det ofta är de små företagen som drabbas särskilt hårt av en omfattande reglering. Små företag saknar ofta personal och resurser för att klara av att hantera stora regelbördor. Även här i Sverige bör det utredas hur en kraftig förenkling av beskattning och regelverk för mikroföretagande kan genomföras.

Liberalerna är ett av de för Sverige ansvarstagande partier som har undertecknat januariavtalet, det vill säga det 73-punktsprogram som tecknades mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Liberalerna. Båda de frågor jag tidigare nämnt – sänkt krav på aktiekapital samt förenkling av beskattning och regelverk för mikroföretagande – ligger inom ramen för avtalet.

Vad gäller frågan om sänkt krav på aktiekapital ska en departementspromemoria tas fram under våren 2019, och en ny lagstiftning ska träda i kraft den 1 januari 2020 med syfte att sänka kravet på aktiekapital till 25 000 kronor, vilket säkert är information som intresserar några här i kammaren.

Även frågan om förenkling av beskattning och av regelverk för mikroföretagande berörs av avtalet. En utredning ska tillsättas under 2019–2020, och förändringar ska vara i kraft redan 2021.

Herr talman! Det är glädjande att det finns en plan för att genomföra dessa reformer och att fyra politiska partier hade mod att tillsammans ta ansvar för detta. På grund av det kommer jag inte att lämna ett yrkande i denna debatt, men jag vill tillägga att Liberalerna aktivt och noggrant kommer att följa regeringens arbete med att implementera januariavtalet i dess helhet.

Anf. 31 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Först vill jag gratulera dig, Henrik Edin, till ett mycket bra första anförande i kammaren. Det var mycket trevligt att höra. Jag tycker att det är strongly att göra det på det sätt som du gjorde. Det är heder åt dig när det gäller detta.

Sedan skulle jag vilja skicka med lite grann till Liberalerna. Eftersom vi i Alliansen ändå har hållit ihop på något sätt och haft många liknande sakfrågor vill jag ändå återkomma till regelkrånglet på ett eller annat sätt.

Januariöverenskommelsen finns; jag vet det. Men på något sätt skulle jag vilja vädja till Liberalerna att de är en vaktare i fråga om att vi ska kunna minska regelkrånglet i Sverige. Jag litar mer på att Liberalerna driver dessa frågor i ett samarbete och försöker att få detta att bli verklighet. Vi vet också att alliansregeringen hade svårt att hitta nycklarna för att kunna göra det på ett effektivt sätt. Men om man försöker kontrollera företaget mer och försöker göra så att de måste rapportera ännu mer saker betyder det också att regelkrånglet för företag kommer att öka.

Om man ska förenkla för dem som driver företag bygger det också på att man faktiskt tar bort och fasar ut regler som inte är nödvändiga.

Jag är glad över att Liberalerna står fast vid de 25 000 kronor som vi har ett tillkännagivande om. Men jag uppfattade inte om Liberalerna även är på samma linje som Kristdemokraterna när det gäller revisionsplikten för mindre bolag – med mindre än 3 miljoner i omsättning – det vill säga att vi inte ska ha tillbaka den revisionsplikt som gällde tidigare. Jag skulle gärna vilja ha ett förtydligande när det gäller detta.

Anf. 32 HENRIK EDIN (L) replik:

Herr talman! Jag tackar Larry Söder för detta.

När det gäller din sista fråga, Larry Söder, måste jag få återkomma till dig om den. Liberalerna kommer förstås att göra sitt absolut yttersta för att se till att januariavtalet i sin helhet kommer att genomföras. Jag förstår det också som att de andra parterna som har ingått januariavtalet är beredda att göra samma sak.

Sedan hjälper det givetvis, och det vore bra för Sverige som helhet, om vi får en så stor uppslutning som möjligt kring dessa förslag och om även oppositionspartierna tycker att detta är en bra politik.

Jag ser med stor tillförsikt fram emot att vi kan lägga dessa förslag på bordet och sedan rösta igenom dem i kammaren.

Anf. 33 LARRY SÖDER (KD) replik:

Herr talman! Jag vill bara kortfattat påpeka att jag tror att det är viktigt för svenska företag att vi får ett minskat regelkrångel. Även om det kan tyckas som att många, som socialdemokraten sa i sitt anförande, inte tycker att det är ett stort problem med regelkrånglet. Men det är väldigt många som påpekar det varje gång man är ute och pratar med företagare. Ta bara med dig detta, Henrik Edin, och gör så gott som möjligt, eftersom jag tror att svenska företag skulle må mycket bra av mindre regler.

Anf. 34 HENRIK EDIN (L) replik:

Herr talman! Det tar jag med mig. Jag tackar så mycket för repliken och denna debatt. Vi ska göra vårt bästa, och jag hoppas att vi kan göra det tillsammans.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 14.)

§ 9 Konsumenträtt

Civilutskottets betänkande 2018/19:CU10
Konsumenträtt
föredrogs.

Anf. 35 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till vår reservation 9.

Herr talman! Vi är alla konsumenter. Därför är självklart dagens debatt av stort intresse för många. Jag vill påpeka att vi på ett område märkligt

nog saknar konsumentskydd, och det är när vi använder de offentliga tjänsterna: vård, skola och omsorg. Om jag köper en brödrost har jag tre års reklamationsrätt. Men om mina föräldrar får en usel kommunal äldreomsorg finns det inget konsumentskydd, och man kan fundera på varför det är så.

Som konsumenter har vi att göra aktiva och medvetna val, och den politiska uppgiften är att säkerställa att det är möjligt. När vi går in i en butik och det luktar gott från nybakat bake-off-bröd ska vi naturligtvis kunna få veta varifrån det frysta brödet som värms upp i butiken kommer. Är det gjort i Sverige eller i ett lågkostnadsland? Då är det, som sagt, viktigt att butikerna och andra upplyser om varifrån produkterna är, så att vi kan göra medvetna val. Inte minst butikernas egna märkesvaror, de så kallade EMV, utgör en allt större del av butikernas försäljning. Då är det viktigt att det framgår av vem och var de har tillverkats.

Konsumentpolitiken kanske inte är det område där vi har störst konflikt med varandra mellan de olika politiska partierna. I grund och botten anser nog alla att det är rimligt att vi har en bra konsumentpolitik och så vidare.

Däremot finns det några områden där vi har haft en konflikt det senaste året. Jag tänker då till exempel på lotteriförsäljning. Det var en stor skandal för något år sedan med Socialdemokraternas lotteri, där man inte drog sig för att sälja lotter på kredit till överskuldsatta. Det var helt enkelt en stor skandal runt detta.

Herr talman! För ungefär ett år sedan bestämde vi att konsumenter skulle skyddas vid telefonförsäljning genom skriftliga avtal. Men av någon anledning blev det inte så vid just lotteriförsäljning. Riksdagen har också gjort ett tillkännagivande där vi har sagt att regeringen helt enkelt ska komma tillbaka med förslag till en sådan lagstiftning. Det har nu gått ett år, herr talman, och inget förslag till lagstiftning har kommit. Vi moderater har därför gjort ett särskilt yttrande i detta betänkande. Men vi säger också att vi kommer att följa arbetet och att vi kommer att påminna regeringen om att denna lagstiftning måste införas.

Frågan om spel är mycket relevant just nu. Jag noterar att statsrådet Shekarabi har suttit i många tv-soffor de senaste veckorna och rasat mot spelreklam. Han har bland annat sagt: Bolagen har en månad på sig att åtgärda bland annat tv-reklam.

Regeringen har alltså haft ett år på sig att ta fram ett förtydligande av lagstiftningen, så att den även ska gälla Socialdemokraternas lotteri när de säljer lotter via telefon. Men det har man alltså inte gjort.

När det gäller spelreklamen är det också rätt intressant att den har ökat. Jag tror att det är fler än jag som uppfattar att det bara finns spelreklam just nu. Den faktiska mätningen visar att spelreklamen i tv har ökat med ungefär 13 procent sedan årsskiftet. Av dessa 13 procent står Svenska Spel, det statliga spelbolaget, för 70 procent. Naturligtvis vore det enklare om statsrådet Shekarabi via ägardirektiv eller på andra sätt påverkade de statliga spelbolagen. Men jag noterar att det inte har skett.

En annan fråga där regeringen har agerat senfärdigt eller inte alls gäller området skönhetsbehandlingar. Där tror man naturligtvis att det finns en lagstiftning på plats. Jag tror att väldigt många är förvånade över att man kan gå och göra en skönhetsoperation och efteråt, om det går fel, upptäcka att det inte finns något konsumentskydd och inte någon lagstiftning. Tyvärr kan vi nästan varje vecka läsa att främst unga människor kommer i

kläm när de har gjort en skönhetsoperation som har gått väldigt snett. Efteråt upptäcker konsumenten att det inte finns någon lagstiftning.

Även här har den socialdemokratiska regeringen suttit på händerna sedan 2014. Det fanns en färdig lagstiftning. Man hade kunnat implementera den mycket snabbt. Men man har dragit ut på detta väldigt länge, och det är faktiskt anmärkningsvärt.

En annan sak som växer mycket snabbt är den nya delningsekonomin. När vi diskuterar konsumentskydd tänker vi sannolikt på näringsidkare och konsumenter. Men i den nya delningsekonomin, där vi köper och säljer av varandra i mycket stor omfattning, finns det naturligtvis inget konsumentskydd.

Däremot har Konsumentverket tagit fram till exempel mallar på sin hemsida. Om till exempel en privatperson ska köpa en bil av en annan privatperson kan man gå in på Konsumentverkets hemsida och ladda ned ett bilavtal. Det tycker vi är väldigt bra. Jag tror att Konsumentverket har en roll att fylla även när det gäller dessa delar.

Herr talman! Avslutningsvis är det alltså anmärkningsvärt att regeringen inte på tolv månader har återkommit med förslag på en lagstiftning som reglerar just telefonförsäljning av lotter. Det går tyvärr inte att utesluta att det beror på att lotter är en betydande intäktskälla för det socialdemokratiska partiet.

Det är också anmärkningsvärt att regeringen inte har återkommit med förslag till lagstiftning för skönhetsbehandlingar. Här förväntar vi modellerar oss att det sker under året.

(Applåder)

Anf. 36 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD):

Herr talman! I dag debatterar vi konsumentpolitik. Det är ca 30 olika yrkanden, så det är ganska spritt. Inget yrkande har fått majoritet. Om det sedan är en styrka eller en svaghet beror nog på vem man frågar.

Flera förslag från oss sverigedemokrater berör små företags villkor, då vi menar att små företagare är lika utsatta som vanliga konsumenter på marknaden. Bara det faktum att man innehar F-skattsedel eller FA-skattsedel gör inte att man plötsligt är mycket starkare i förhandlingsläget gentemot andra företag.

Jag tillhör själv gruppen som har F-skattsedel. Det är en verklighet jag delar med över 800 000 andra, i varierande åldrar, i Sverige. Jag har själv F-skatt då jag äger en skogsfastighet. Det finns många i Sverige som liksom jag inte lägger särskilt mycket tid på sitt företag men som ändå måste ha F-skatt just för att man äger lite jordbruksmark eller skog. Det finns också många äldre i vårt samhälle som har F-skatt just för att de äger mark.

En stor del av Sveriges vuxna befolkning är alltså registrerade som företagare, och det är oftast bra. Men eftersom det nu har visat sig att mindre seriösa företag via telefonförsäljning har riktat in sig på just äldre personer med F-skatt finns det ett behov av att skärpa reglerna så att även människor som har F-skatt skyddas på samma sätt som människor som inte har F-skatt.

All seriös försäljning bygger på att två parter kommer överens och att båda därefter är nöjda med avtalet. Via telefon är det ofta svårt att veta exakt vad för avtal man ingår, och därför är den nya lagen om skriftlig bekräftelse ett bra sätt att tvinga säljaren att visa vad köparen egentligen

går med på. I de allra flesta fall är det inte ett problem att ett avtal måste tecknas, eftersom båda parter är lika måna om att avtalet ska komma på plats.

Att i dagens Sverige hänvisa till att vi under mycket lång tid har haft telefonsamtal som ett normalt och legitimt sätt att ingå avtal håller dåligt eftersom det med dagens teknik är mer regel än undantag att det man har kommit överens om per telefon också bekräftas antingen via mejl eller via sms. Bokar man en tid för reparation av bilen kommer det ett sms med tid och datum, liksom det i princip alltid kommer ett mejl med information om den produkt man har beställt via telefon. Så är det givetvis även mellan företag, för man vill veta att man verkligen är överens om vad man just har diskuterat via telefon.

Vi vill ha en ordning där den som har F-skatt i normalfallet ska ha samma skydd gentemot både telefonförsäljare och rena bluffföretag som andra privatpersoner har på marknaden. I vårt Sverige är alla människor skyddade mot oseriösa företag, och ingen tvingas in i avtal mot sin vilja. Därför ska man ha samma skydd även om man råkar äga några hektar mark. Att man inte har det i dag är märkligt.

Herr talman! Flyttbara bankkontonummer är en annan fråga som har kommit upp. Låter det inte som något vi faktiskt länge velat ha?

Problemet som i princip alla upplever när de byter bank är att man inte riktigt vet alla ställen som ens bankkontonummer finns på. Det kan vara alltifrån tidigare arbetsgivare till ställen där man tidigare har fått ersättning eller kommuner som har betalat ut något till en. Alla som man någon gång i livet har gett sitt bankkontonummer till kan mycket väl ha kvar detta och ha det kopplat till en som person. När man sedan byter bank kan en utbetalning lätt ske till ett konto som inte finns eller – ännu värre – till någon som har fått ens tidigare kontonummer. Med dagens Swish, autogiro, e-fakturor och så vidare är det dessutom mycket mer som ständigt kopplas till just bankkontonumret.

Sedan jag först kom in i riksdagen 2014 har jag själv motionerat om att göra bankkontonummer flyttbara. Jag har väckt den motionen på nytt varje år. Lite oväntat är det att inte alla i riksdagen ser den potential som detta faktiskt har och framför allt hur det skulle kunna påverka konkurrensen mellan bankerna.

Det intressanta när det gäller just bankerna är att de mindre bankerna, som inte har funnits så länge – typ Ikanobanken och Forex – är jättestor till ett system med flyttbara kontonummer. Värre är det med de gamla storbankerna, som framhåller att systemen inte är kompatibla och att det därför är typ omöjligt. Om man inte visste bättre skulle man nästan kunna tro att de försöker utnyttja sin ställning för att försvåra för nya aktörer.

Vi minns väl alla hur det var när vi började prata om flyttbara mobilnummer och de stora telebolagen tillfrågades. Det var helt omöjligt, sa de. Det var helt omöjligt att få ett system där man kunde flytta telefonnummer – ända fram till dess att det beslut fattades som tvingade dem att göra det omöjliga möjligt. Lärdomen från telebranschen är alltså att ”omöjligt” är betydligt mindre omöjligt när det finns ett beslut som är tvingande. I vårt Sverige ska det vara lätt att byta bank.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag göra mina yrkanden. Vi står givetvis bakom alla våra reservationer, och det är många i det här betänkandet. Vi står bakom dem fullt ut, men för tids vinnande och för att inte förlänga

voteringstiden i onödan – särskilt nu när Björn Söder inte längre är talman – yrkar jag bifall bara till vår reservation 4 och till reservation 8, som vi har gemensamt med Centerpartiet.

(Applåder)

I detta anförande instämde Angelica Lundberg (SD).
(forts. § 11)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.46 på förslag av talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 14.00, då frågestunden skulle börja.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 14.00.

Frågestund

§ 10 Frågestund

Anf. 37 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag vill hälsa statsråden välkomna. Frågor besvaras i dag av statsrådet Per Bolund, statsrådet Hans Dahlgren, statsrådet Jennie Nilsson och statsrådet Åsa Lindhagen.

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

Mäns våld mot kvinnor

Anf. 38 LOUISE MEIJER (M):

Fru talman! Dokumentären om Josefin Nilssons liv lämnar ingen oberörd. I kölvattnet efter den har det förts en diskussion kring mäns våld mot kvinnor. Enligt statistik från Brottsförebyggande rådet mördades 22 kvinnor av en närstående man förra året. Det är den högsta siffran på många år. Statistiken säger också att det under 2018 anmäldes i snitt 36 misshandelsbrott om dagen där gärningsmannen och offret stod i nära relation till varandra. I går kunde vi höra kritik från Amnesty, som pekar på att antalet anmälda våldtäkter ökat med över 1 500 på tio år. Samtidigt har både andelen och antalet som lett till åtal minskat.

Åsa Lindhagen är jämställdhetsminister i en så kallad feministisk regering. Min fråga till statsrådet är därför: Vad tänker hon göra för att sätta stopp för den här utvecklingen?

Anf. 39 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Jag tror inte heller att någon står oberörd. I den här frågan är det viktigt att ha med sig att Josefin Nilssons berättelse inte är unik. Var

fjärde kvinna kommer någon gång i livet att utsättas för våld i en nära relation. Detta är alltså ett oerhört stort samhällsproblem.

Jag tänker mig att det handlar om två delar. Den ena är att vi behöver fler poliser. Där har regeringen också höga ambitioner: 10 000 fler poliser inom de närmaste åren. Att förstärka polisen är en väldigt viktig del. Den andra delen som är viktig gäller rättsprocessen: att se till att förövare får sina straff och att på olika sätt ge stöd i rättsprocessen till dem som är utsatta.

Detta kan göras på flera olika sätt. En viktig del är till exempel socialtjänstens möjligheter att ge stöd till våldsutsatta, något som kan vara viktigt för att de ska orka med att ta sig igenom en rättsprocess.

Anf. 40 LOUISE MEIJER (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

När det kommer till mäns våld mot kvinnor, sexualbrott och trakasserier, något som alltför många kvinnor upplever, räcker det inte med fina ord och goda intentioner. Att kalla sig en feministisk regering förpliktar. Ordet måste omsättas i handling. Jag undrar därför: Varför säger regeringen nej till att höja straffen för grov kvinnofridskränkning? Och varför dröjer regeringen med att höja straffet för våldtäkt?

Anf. 41 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Det finns många saker vi behöver göra på de här områdena. I samarbetet mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna om vårändringsbudgeten har vi precis gått ut med en satsning på 45 miljoner kronor mot mäns våld mot kvinnor. Vi har också satsningar på kvinnojourerna som är oerhört viktiga. Det finns många delar. Vi har också fått en samtyckeslagstiftning på plats, en oerhört viktig del i att stärka kvinnors skydd i samhället.

Vi behöver jobba brett med frågorna, och vi behöver nu också jobba med att förverkliga en samtyckeskultur. Det finns mycket att prata om i de här frågorna.

EU:s upphovsrättsdirektiv

Anf. 42 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Frågan om EU:s upphovsrättsdirektiv har engagerat enormt den senaste tiden. Detta engagemang har kanske inte märkts hos regeringen i särskilt stor utsträckning. Det som har skapat mest diskussioner har rört frågan om länkskatt, något som gör att det kommer att bli svårare att dela med sig av information på internet. Det kommer också att bli mindre uppenbart vad man delar med sig av. Man kan säga att internet blir mindre fritt.

Vi har också frågan om uppladdningsfilter, som kommer att föra med sig att material måste granskas innan det läggs upp. Detta kommer såklart att kräva någon typ av filter. Även detta kommer att göra internet mindre fritt.

Min fråga till statsrådet är helt enkelt: Varför behöver vi länkskatter? Varför behöver vi uppladdningsfilter? Varför har regeringen aviserat att Sverige ska rösta ja till EU:s upphovsrättsdirektiv?

Anf. 43 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Jag tackar för frågan. Vi kan konstatera att Europaparlamentet nu har sagt ja till detta direktiv. Det innebär att det kommer att komma upp för omröstning i ministerrådet inom den närmaste tiden. I den omröstningen kommer Sverige att kunna rösta ja, rösta nej eller lägga ned sin röst. Inför den omröstningen och det ställningstagandet kommer regeringen att samråda med EU-nämnden på det sätt som alltid sker.

Det är ju bekant – det påpekade också Martin Kinnunen – att direktivet har blivit föremål för en omfattande debatt här i Sverige. Det finns många som har gett uttryck för att Sverige bör rösta nej. Det finns också tydliga skäl för att rösta ja.

Jag vill bara säga att det just nu är för tidigt att säga hur Sverige kommer att ställa sig i den slutliga omröstningen. Vi kommer att återkomma till EU-nämnden med den frågan.

Anf. 44 MARTIN KINNUNEN (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Det är intressant att man nu säger att man är osäker på hur man vill göra. Det beror på att vi med all sannolikhet har en majoritet i riksdagen som är emot detta. Men regeringen har ju redan aviserat hur man ska rösta. Man har inte drivit på tydligt för ett nej i ministerrådet, utan man har stött förslaget under trilogförhandlingarna.

Varför samrådde man inte med EU-nämnden tidigare? Det som kan hända nu är ju att regeringen tvingas ändra sin position till det slutgiltiga antagandet.

Anf. 45 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Såvitt jag har mig bekant har det förekommit ett antal kontakter med det ansvariga utskottet i den här frågan. Det har hela tiden getts information om hur förhandlingarna har gått och hur regeringen har agerat. Det slutliga ställningstagandet sker först efter samråd med EU-nämnden.

Tillkännagivande om säljakt

Anf. 46 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Om en kort stund kommer vi här i riksdagen att fatta beslut, på förslag av riksdagens miljö- och jordbruksutskott, om ett tillkännagivande till regeringen om att införa en förvaltande jakt på säl i hela landet. Vi gör det med stöd i modern forskning och relevanta myndigheters yttranden. Vi gör det bland annat därför att en del av det svenska näringslivet vid den svenska landsbygdens kuster är direkt hotad av i dag för stora populationer av säl. Det är det svenska yrkesfisket som är hotat.

Jag ställer min fråga till landsbygdsminister Jennie Nilsson: På vilket sätt avser statsrådet att omsätta detta tillkännagivande i verkställighet så snabbt som möjligt?

Anf. 47 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack för frågan, Anders Åkesson! Det här med tillkännagivandet från riksdagen är färskt. Vi fick reda på det bara häromveckan. Vi kommer självklart att bereda det i Regeringskansliet.

Samtidigt är inte frågan ny. Detta är en fråga som har diskuterats över tid. Det har funnits ett utredningsuppdrag där man har tittat på vilka möjligheter som finns. Utredningen har också lämnat förslag på om man skulle kunna införa licensjakt alternativt arbeta mer effektivt med skyddsjakt.

Mitt svar i det här läget är alltså att jag har noterat att tillkännagivandet kommer. Vi kommer att arbeta vidare med det så fort som möjligt. Det finns ett bra underlag att hantera frågan utifrån.

Jag återkommer så fort vi har hunnit titta färdigt på frågan.

Anf. 48 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Jag vill tacka Jennie Nilsson för svaret.

Kan jag tolka statsrådets svar som att hon, utifrån den beredning som pågår och det tillkännagivande som strax kommer att ges, är öppen för att införa förvaltande jakt på säl i Sveriges kust- och sjövattnen, i syfte att få till en balanserad stam och för att vidmakthålla en del av näringslivet på svensk landsbygd, kustfisket?

Anf. 49 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag är öppen för att vi ska få till en så hållbar och bra lösning på frågan som möjligt, där vi tar hänsyn både till yrkesfiskarnas förutsättningar och till hur fiskebeståndet generellt sett ska hållas livskraftigt. Vi ska titta på alla olika verktyg som står till buds. Vi ska titta på för- och nackdelar med licensjakt alternativt skyddsjakt men också på att utveckla selektiva redskap.

Jag är alltså öppen för att titta på alla åtgärder som står till buds för att vi ska hitta en så balanserad lösning som möjligt.

Kriminalisering av köp av hyreskontrakt

Anf. 50 MOMODOU MALCOLM JALLOW (V):

Fru talman! Min fråga går till statsrådet Per Bolund.

I dag kom regeringen med ett förslag för att skärpa åtgärderna mot handel med hyreskontrakt. I det förslaget ingår också kriminalisering av köp av hyreskontrakt.

Vänsterpartiet är positiva till regeringens ambition att strama upp reglerna för att komma åt dem som utnyttjar bostadsbristen och bostadslösa. Men vi är väldigt tveksamma till regeringens förslag att kriminalisera just köpet. Det handlar om människor som är offer för bostadsbristen.

Jag undrar därför varför ni vill kriminalisera köp av hyreskontrakt när allt tyder på att det riskerar att slå hårt mot utsatta grupper, i stället för att fokusera på att bygga bort bostadsbristen som tvingar folk att köpa hyreskontrakt.

Anf. 51 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Tack, Momodou Malcolm Jallow, för en viktig fråga!

Det är svåra avvägningar som måste göras. Vi vet att vi har en stor utmaning i en alltför dåligt fungerande bostadsmarknad. Det leder till avarter; nu handlas svartkontrakt för väldigt stora summor i vårt samhälle.

Det är en handel som också göder kriminella aktörer som skadar vårt samhälle långsiktigt och som ofta ägnar sig åt kriminalitet inom många olika områden. De finansierar sin verksamhet bland annat genom det här.

Därför behöver vi också ta i med hårda tag för att få bukt med den här marknaden. Det är en marknad som vi alla förlorar på i slutänden. Det leder till att bostadsmarknaden fungerar sämre än den annars skulle kunna göra.

Det här är bara en del av regeringens bostadspolitik. Vi behöver använda de här verktygen. Men vi behöver också stimulera byggande av fler bostäder, till exempel genom det investeringsstöd som regeringen har infört och genom de punkter som finns i januariavtalet, som också leder till att vi kan få ett ökat bostadsbyggande framöver.

Man ska alltså inte se det här som den enda åtgärden utan bara som en del i en fungerande bostadspolitik.

Anf. 52 MOMODOU MALCOLM JALLOW (V):

Fru talman! Förslaget är kostsamt och ineffektivt, enligt Lagrådet. Det riskerar också att leda till att människor som redan är i en utsatt situation kommer att straffas.

Vi har det som kallas sexköpslagen. Där fokuserar man just på förövaren och inte på offret. Det är en fantastiskt bra princip. Varför frångår ni den principen och vill straffa offren, Per Bolund? Det handlar om folk som är desperata och behöver någonstans att bo eftersom politiker inte har lyckats fixa det här.

Anf. 53 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är viktigt att komma ihåg att det här inte är den enda ändringen vi genomför. Det är flera delar. Bland annat ger man hyresvärdens möjlighet att med omedelbar verkan säga upp kontraktet. Det blir också skärpta straff för den som säljer eller förmedlar hyreskontrakt. Det kommer inte heller att vara tillåtet att hyra ut en hyreslägenhet till överhyra utan tillstånd. Det här är alltså bara en del.

Jag skulle vilja säga att de allra mest utsatta är de som inte ens har de ekonomiska möjligheterna att gå in på den svarta marknaden. De kommer att få bättre förutsättningar om vi lyckas hantera den marknaden och få ned handeln med svartkontrakt.

Kreditrestriktionerna och bostadsbyggandet

Anf. 54 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till bostadsministern.

Det byggs alldeles för få bostäder i dag. Ungdomar drabbas särskilt hårt av dagens situation, då de inte kan köpa sin första bostad. Antalet bostäder som byggs rasar fort ned till en nivå som skapar en bostadskris. Det ser inte bra ut med åtgärder från regeringen för att klara av bostadskrisen. Och riktiga åtgärder behövs.

För mig står det klart att kreditrestriktionerna behöver ses över för att det återigen ska bli möjligt att låna för att köpa sin bostad på normala nivåer. Mycket talar för att kreditrestriktionerna, trots det goda syftet, sam-

mantaget är opåkallat hårda mot hushållen. En stor del av nedgången i bostadsbyggandet kan bero på de hårda kreditrestriktionerna. Om det inte förändras riskerar vi att hamna i ännu en politiskt orkestrerad bostadskris med hushåll som har svårt att efterfråga bostadsrätter och byggbolag som inte bygger eftersom efterfrågan inte finns.

Anser bostadsministern att vi behöver lätta på kreditrestriktionerna för att få igång marknaden och därmed bostadsbyggandet?

Anf. 55 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är intressant att Larry Söder kallar det för en återgång till normala nivåer. Jag skulle vilja säga att det var det system som vi hade innan amorteringskravet infördes som var onormalt, vilket ledde till en utveckling med amorteringsfria lån. Där stack Sverige ut extremt mycket jämfört med vår omvärld. Vi sticker fortfarande ut genom att vi har en svagare amorteringskultur än många andra länder. I många andra länder är det normalt att amortera av lånen på 10, 20 eller 30 år. Vad som är normala nivåer kan vi alltså diskutera.

Självklart måste vi göra det möjligt för människor att låna. Vi har en fungerande kreditmarknad. Det går fortfarande att låna på den svenska marknaden.

Men vi behöver också tänka bredare. Vi behöver se hur vi kan stimulera byggandet av bostäder med rimliga hyror, till exempel genom regeringens investeringsstöd. Vi behöver se över byggreglerna så att det också blir möjligt att sänka kostnaderna vid byggande. Men vi behöver också genomföra fri hyressättning vid nybyggnation av hyreslägenheter, till exempel.

Regeringen jobbar brett med den här frågan för att få en bättre fungerande bostadsmarknad.

Anf. 56 LARRY SÖDER (KD):

Fru talman! Jag menar att vi kanske inte har en bolånemarknad som fungerar eftersom ungdomar inte kan låna till sin första bostad. Det är ett av problemen som leder till att det inte heller byggs tillräckligt med bostäder.

Jag kan inte se att bostadsministern kan komma runt den här frågan. Vi måste se över kreditrestriktionerna på ett eller annat sätt och lätta på dem så att människor kan efterfråga de bostäder som behövs.

Det är ungdomarna som kommer i kläm. Jag vädjar till bostadsministern att titta på detta en gång till.

Anf. 57 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det finns statistik som talar i en annan riktning än det som Larry Söder pekar på. Tittar man på andelen hushåll bland bolånetagarna under 30 kan man se att de har ökat ganska kraftigt. Även volymen lån som tas av hushåll som är under 30 har ökat över tid. Det är alltså inte en entydig bild, som Larry Söder försöker ge sken av.

Vi måste självklart hela tiden vara beredda att se över regelverken och se till att de är väl avpassade. Det leder oss in på frågan om beskattning, där regeringen också har sagt att vi ska göra en skatteöversyn. Det kan också leda till förändrade förutsättningar framöver.

Åldersdiskriminering

Anf. 58 BARBRO WESTERHOLM (L):

Fru talman! Min fråga är riktad till statsrådet Åsa Lindhagen.

Jag har från statsrådet fått ett frågesvar om en del problem kring ålderism och åldersdiskriminering. Jag kan läsa ur svaret: ”Att bekämpa diskriminering och verka för ett samhälle som slår vakt om alla människors lika värde är för mig en viktig fråga. Regeringen har i regeringsförklaringen uttalat att diskrimineringslagen ska skärpas.”

Min fråga blir då: Hur ser arbetsläget ut med den skärpningen?

Anf. 59 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Tack, Barbro Westerholm, för frågan!

Vi har talat om ålderism här i talarstolen tidigare. Det är viktiga frågor.

Skärpningen av diskrimineringslagstiftningen handlar om möjligheten att se över sanktioner när arbetsplatser inte följer diskrimineringslagstiftningen, när man inte vidtar aktiva åtgärder för att förebygga diskriminering på olika sätt.

Jag tror att det finns ett stort behov av den här utredningen för att se hur vi kan stärka antidiskrimineringsarbetet på våra arbetsplatser. Utredningen kommer att komma igång framöver. Jag kommer helt enkelt att få anledning att återkomma framöver.

Anf. 60 BARBRO WESTERHOLM (L):

Fru talman! Det är bra med skärpning på arbetsplatserna. Men det här är mycket bredare än så. Åldersdiskrimineringen finns inom samhällets alla sektorer. Jag hade gärna sett ett mycket bredare uppdrag till utredningen.

Anf. 61 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Diskriminering slår igenom i samhället på en mängd olika plan, så jag håller helt med Barbro Westerholm om att vi behöver jobba brett med frågorna. Jag tror också att det är oerhört viktigt att vi inte minst på våra arbetsplatser kommer framåt när det gäller diskriminering av olika slag. Vi har också stora problem med till exempel sexuella trakasserier, vilket är något som har blivit mycket synliggjort under de senaste ett och ett halvt åren. Här finns mycket att göra. Skärpningen kommer att bli en viktig del i detta.

Sveriges beredskap för en hård brexit

Anf. 62 AYLIN FAZELIAN (S):

Fru talman! Min fråga går till EU-minister Hans Dahlgren.

Turerna kring brexit har varit många. Trots att mindre än en vecka kvarstår till Storbritanniens nu beslutade utträdesdag ur EU finns fortfarande inget utträdesavtal på plats. Vi ser en uppenbar risk för en hård brexit, det vill säga att Storbritannien lämnar EU utan avtal.

Följderna av ett ordnat sådant utträde skulle innebära allvarliga konsekvenser för inte minst de hundra tusen svenskar som i dag arbetar eller bor i Storbritannien. Våra medborgare skulle riskera att stå utan rätt till sjukvård, nekas tillgång till medicin eller inte kunna ha möjligheten att avsluta påbörjade utbildningar. Tusentals svenska pensionärer skulle kunna bli av med sin pension.

Det finns skäl för oro. Därför är min fråga till statsrådet följande: Har Sverige beredskap för en hård brexit?

Anf. 63 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Tack, Aylin Fazelian, för frågan!

Jag vill säga att Sverige har en hyggligt bra beredskap inför detta som vi hoppas kunna undvika, det vill säga en hård brexit. Jag hade tillsammans med statsministern tillfälle att i morse träffa EU:s chefsförhandlare Michel Barnier för att resonera om det aktuella läget.

Det är sant att om ingenting annat händer kommer Storbritannien att lämna EU den 12 april utan ett avtal. Vi har förberett oss: Riksdagen har fattat eller är i färd med att fatta beslut och regeringen har antagit förordningar som innebär att vi på ett hyggligt sätt gör det möjligt för svenska medborgare i Storbritannien att få ungefär samma villkor, åtminstone under en övergångstid, och också för de briter som bor i Sverige att få sådana villkor. Det kommer dock att bli problem.

Det kommer också att bli problem vid gränsen. I hamnen i Göteborg ska alla varor som fraktas mellan Storbritannien och Sverige tullkontrolleras och tullbeläggas. Det blir alltså svårt.

Anf. 64 AYLIN FAZELIAN (S):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Det är viktigt och positivt att regeringen har en beredskap och en uttänkt plan för en hård brexit. Men precis som statsrådet säger kommer konsekvenserna att finnas där alldeles oavsett vilken form av brexit som man landar i. Konsekvenserna kommer att finnas för alla medborgare i hela EU.

Jag har även en följdfråga. Hur kommer gemene man i Sverige att känna av brexit?

Anf. 65 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Om det blir en hård brexit av det slag att man kraschar ut ur EU tror jag att det kommer att märkas på möjligheten att få tillgång till brittiska produkter till samma pris som tidigare. Möjligheten att få avsättning för svenska varor i Storbritannien kommer naturligtvis att bli sämre. Det kan få återverkningar på både jobb och priser i det här landet. Detta kan alltså bli en direkt följd under en övergångstid.

Sedan ska vi naturligtvis också någon gång framöver ha en bra relation med Storbritannien, även om de kraschar ut. Men det kommer att ta tid, särskilt när det gäller att arbeta upp det förtroende som behövs.

Anf. 66 REBECKA LE MOINE (MP):

Fru talman! Min fråga går till landsbygdsminister Jennie Nilsson.

I Sverige har vi 70 procent skog. Den största delen av vår yta är alltså trädbeklädd. Men vi har väldigt lite naturskog. Trycket på skogen är väldigt högt, och 61 procent av skogen är i dag yngre än 60 år.

Sedan 1950-talet har ersättningen för virke mer än halverats, enligt Skogsstyrelsen. Den har gått från 700 kronor per kubikmeter till 300 kronor. Det är den enskilda markägaren som missgynnas samtidigt som de stora bolagen gör miljardvinster. Vi måste överge eran då vi industrialiserar naturen på bekostnad av livets mångfald och den enskilda brukarens ekonomi.

Hur tänker landsbygdsminister Nilsson jobba för att så snabbt som möjligt ställa om till ett hållbart skogsbruk?

Anf. 67 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Rebecka Le Moine, för frågan!

Skogen är en av våra viktigaste naturresurser. Den rymmer väldigt stora värden som måste kunna jämkas samman. Det här är en viktig del för vår basnäring. Stora delar av vårt bnp genereras genom att vi har ett hållbart skogsbruk som möjliggör att vi kan ha högförädlade produkter. Samtidigt är skogen hemvist för biologisk mångfald, och den ger oss möjlighet till rekreation, hälsa och så vidare. Skogen utgör också en del av lösningen på klimatutmaningen.

Vi har en politik som tar ett samlat grepp om hur vi ser till att alla dessa värden kan samsas och utvecklas. Det är en ytterst prioriterad fråga. Vi har för avsikt att förbereda en produkt om hur vi under mandatperioden jobbar vidare med skogsfrågorna och kommer att komma tillbaka till riksdagen med den.

Anf. 68 REBECKA LE MOINE (MP):

Fru talman! Tack för svaret!

Jag vill upplysa om att skogen står för ungefär 3 procent av bnp medan turismen håller på att gå om, vilket jag tycker är väldigt spännande.

Nu har ca 44 000 personer skrivit under kampanjen Vår skog. Medborgarna kräver där att Sveaskog ställer om till ett hyggesfritt skogsbruk. Med ett hyggesfritt skogsbruk kan både turismen och rekreationsvärdena bibehållas.

Hur tänker regeringen gå vidare i sitt jobb för att lyssna in medborgarnas krav vad gäller Sveaskog?

Anf. 69 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Vi lyssnar in alla de synpunkter som kommer in och försöker i alla lägen att göra samlade bedömningar.

Sveaskog är ju ett statligt bolag som ska verka under marknadsmässiga villkor. Men som alla andra statliga bolag och myndigheter förväntas det givetvis vara en föregångare. Jag utgår från att man där tar sitt ansvar och lyssnar in dessa synpunkter. Politiken väver sedan samman alla de delar som behöver vägas samman i något som blir bra.

Anf. 70 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Inför kommunvalet 1966 fick Tage Erlander frågan av de tre O:na om vilka råd han hade att ge till ett ungt par som stod i begrepp att bilda familj och saknade bostad. Statsrådet Per Bolund har också fått samma fråga sedan han tillträdde som bostadsminister. I *Aktuellt* i slutet av februari blev svaret att han önskade att det fanns ett magiskt trollspö så att vi kunde lösa situationen här och nu.

Till skillnad från Per Bolund tror jag inte att det krävs ett trollspö. Där-
emot behövs konkreta politiska förslag, fru talman. Jag tror dock att vi alla kan vara överens om problembilden.

Sverige har en enorm bostadsbrist som slår hårdast mot dem som inte finns på bostadsmarknaden, bland annat ungdomar. Samtidigt finns det byggare som vill bygga fler bostäder för unga, men de säger att det är för svårt då byggreglerna i Sverige är komplexa och kostnadsdrivande.

Den 12 mars presenterade statsrådet Per Bolund sitt hittills enda konkreta förslag för hur byggreglerna ska mildras, nämligen att det ska bli lättare att bygga altan utan bygglov. Min fråga till bostadsministern är därför: På vilket sätt blir det lättare för ungdomar att få bostad genom att man minskar kravet på bygglov för altaner?

Anf. 71 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Svaret är att detta inte är en åtgärd som i sig gör det lättare för ungdomar. Det kan i och för sig göra att de kommunala handläggarna avlastas från den administration som detta skulle innebära. De kan då ägna sin tid åt andra byggplaner, vilket på längre sikt kan underlätta något.

Självklart är detta inte någon del av regeringens bostadspolitik, utan vi behöver göra betydligt mycket mer. Vi har en utredning som jobbar intensivt och har gjort det under lång tid. Den kommer att komma fram med förslag om modernare byggregler för att vi ska kunna se till att dessa är anpassade till dagens förhållanden. Vi har också en aktiv bostadspolitik där vi stöder byggandet av små, kostnadseffektiva hyresrätter med rimlig hyra. Vi ska även göra en stor skatteöversyn. Där ska bostadsmarknadens funktionssätt vara styrande för att få igång bostadsbyggandet.

Det är frustrerande nog tyvärr så att bostadspolitiken inte levererar i ögonblicket. Det tar ett tag innan man ser utvecklingen av den. Vi har nu ett byggande som ligger på en högre nivå än vad vi har sett historiskt, vilket i sig är glädjande för inte minst dem som söker bostad.

Anf. 72 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Jag kommer från Göteborg. Där var kötiden i den kommunala bostadskön i januari till mars i år 2 666 dagar, eller knappt sju och ett halvt år, i den mest populära stadsdelen Majorna-Linné. I den minst populära stadsdelen Västra Hisingen var tiden 1 524 dagar, eller drygt fyra år.

Om inte trollspön eller altaner är svaret när det gäller att få ned bostadsbristen för unga, vad är den första åtgärden som bostadsministern vill vidta för att få ned kötiden och få upp byggandet av bostäder för unga?

Anf. 73 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Man ska inte blanda ihop det. Att stå i bostadskön är inte samma sak som att man har en akut bostadsbrist. Många som står i bostadskön har faktiskt en bostad och en trygghet på bostadsmarknaden.

Därmed inte sagt att problemet inte finns. Det är många som söker bostad och har en akut situation. Då behövs det också konkret, handlingskraftig bostadspolitik. Den här regeringen har infört en aktiv bostadspolitik där vi nu lägger mycket pengar på att just stimulera fram bostäder som annars inte skulle ha byggts – bostäder med rimliga hyror som passar just för ungas förhållanden.

Detta är en politik som har saknats länge och där alliansregeringen inte kom med svaren.

Bekostandet av EU:s finansiella instrument

Anf. 74 LUDVIG ASPLING (SD):

Fru talman! I det föreliggande förslaget till långtidsbudget finns en ny post som heter EU:s budget och ekonomiska och monetära unionen, som innehåller ett antal instrument som specifikt riktas till de länder som har eller vill ha euron som valuta.

Det handlar om dels en stabiliseringsmekanism för investeringar i eurozonen, som Sverige alltså ska finansiera men inte kan ta del av, dels en så kallad konvergensfacilitet för att hjälpa andra stater att klara kriterierna för att införa euron, trots att själva syftet med kriterierna är att länderna ska uppnå en viss stabilitet själva först, och dels ett reformverktyg som ska fungera som en morot för alla stater att genomföra reformer inom planeringsterminen, vilket Sverige i stort sett alltid gör i alla fall.

Med tanke på att Sveriges EU-avgift kan komma att explodera under den kommande långtidsbudgeten vill jag därför fråga statsrådet Hans Dahlgren varför hans regering anser att det är rimligt att svenska skattebetalare ska gå in och finansiera instrument som Sverige inte kommer att ha någon nytta av.

Anf. 75 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Tack till Ludvig Aspling för frågan! Hur EU:s långtidsbudget ska vara utformad och vilka instrument den ska innehålla är en stor och viktig fråga.

Även om det finns förslag om att man ska ha en särskild eurozonsbudget inom ramen för långtidsbudgeten är det vår bestämda principiella uppfattning att sådant som Sverige inte kan vara med och ta del av ska Sverige heller inte vara med och finansiera.

Jag instämmer när det gäller risken för att vi kan få en förhöjd avgift till Europeiska unionen om kommissionens förslag går igenom, och det är därför som vi så tydligt och med brett stöd i EU-nämnden har lagt fast den politik som gör att vi kan driva en helt annan inriktning på budgetresultatet framöver.

Anf. 76 LUDVIG ASPLING (SD):

Fru talman! Jag får väl säga att det är ett glädjande besked att Socialdemokraterna har en rimlig inställning i den här frågan. Vi tycker också att det är fullständigt bisarrt att Sverige ska gå in och finansiera instrument som vi över huvud taget inte kan ha någon nytta av.

”Om kommissionens förslag går igenom”, säger statsrådet. Jag undrar lite grann hur han resonerar då. Det låter lite grann som om det här skulle vara en fråga om chans eller tur. Men det är det ju inte, utan det beror på om Sverige är berett att använda vetot för att stoppa ett förslag som innehåller sådana här instrument.

Anf. 77 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Det är ett faktum att EU:s långtidsbudget måste bestämmas med enhällighet. Europeiska rådets 28 medlemmar, eller kanske 27 vid det laget, som ska sitta den sista kvällen och göra upp det här måste komma överens.

Det är klart att då kan man säga att alla länder har ett veto. Men det är också en plikt för alla att komma överens, och då blir det ett givande och ett tagande. Det kommer att bli ett svårt arbete, men med det breda stöd som finns i EU-nämnden för regeringens riktlinje tror jag att det kommer att gå väl.

Stöd till offer för våld i nära relationer

Anf. 78 HELENA VILHELMSSON (C):

Fru talman! Min fråga riktar sig till statsrådet Åsa Lindhagen, och jag vill tala om våld i nära relationer – våld mot kvinnor, detta otyg som på något konstigt sätt finns kvar i ett modernt Sverige, fast det borde höra hemma på samhällets soptipp. Var fjärde kvinna utsätts för våld i en nära relation. Vart sjunde barn berörs, det vill säga blir slaget eller ser sin mamma bli slagen. Enligt kriminolog Nina Rung dödades förra året 22 kvinnor.

Kommunerna har i dag ansvaret för att skydda kvinnor som utsätts för våld. Men hur ser det egentligen ut i våra kommuner? Många har inget eget skyddat boende. Många diskuterar huruvida de ska stödja ansökningar från kvinnojourer i större kommuner. Därför är jag oerhört glad över att vi har ökat stödet i enlighet med januariavtalet till just kvinnojourer.

Men det är någonting som gnager, för varför ska kvinnojourer söka sin egen ekonomiska fortlevnad när vi vet att det faktiskt ser så olika ut i landet och kan slå så olika för kvinnor som behöver stöd?

Hur ser ministern på det faktum att skyddet för våldsutsatta kvinnor är så ojämnt över landet? Hur ska det åtgärdas?

Anf. 79 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Tack, Helena Vilhelmsson, för den väldigt viktiga frågan! Det är såklart oerhört centralt att oavsett var i Sverige man lever ska man få skydd och stöd om man utsätts för våld i nära relationer eller hedersrelaterat våld och förtryck.

Vi gör nu en satsning i samarbete med Centerpartiet och Liberalerna på 45 miljoner kronor för att bekämpa våld i nära relationer. Men att ge skydd och stöd är, precis som Helena Vilhelmsson poängterar, en fråga som ligger på den kommunala nivån. Jag tror därför att vi också behöver se vad vi kan göra på den nationella nivån för att på olika sätt stimulera utvecklingen i kommunerna, ge stöd på olika sätt och också samverka kring vad som fungerar bra och vad vi kan lära av varandra.

Det är en självklarhet att man måste kunna få skydd och stöd var man än bor i landet, så jag vill tacka riksdagsledamoten för att hon lyfter upp den viktiga frågan.

Anf. 80 HELENA VILHELMSSON (C):

Fru talman! Tack för svaret! Jag tycker att det är oerhört viktigt att man fokuserar och verkligen kommer till kärnan: Vad är det för skillnad mellan olika verksamheter?

Om man har ett missbruk har kommunen ett ansvar för att se till att man får det skydd eller den behandling man behöver. Dessa verksamheter utförs många gånger av andra aktörer än i kommunal regi, men de behöver märkligt nog aldrig söka pengar för sin egen överlevnad.

Någonstans måste vi komma åt strukturen i det här, och jag skulle gärna vilja att ministern utvecklade sin syn på detta lite.

Anf. 81 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Det är ett faktum att den ideella sektorn i Sverige har tagit ett oerhört stort ansvar när det gäller att bekämpa och hantera konsekvenserna av det här våldet. Kvinnorättsrörelsen har här tagit ett ansvar som ytterst vilar på det offentliga, och där kan vi inte backa – det är det offentliga ansvar.

Det offentliga har såklart ett väldigt stort ansvar för att ge civilsamhället goda förutsättningar att göra sitt jobb. Jag förstår att man kan bli provocerad av det faktum att kvinnojourerna inte alltid har de möjligheter som de behöver, för de gör dagligen ett väldigt viktigt arbete.

Regeringens inställning till upphovsrättsdirektivet

Anf. 82 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Förra veckan röstade Europaparlamentet igenom upphovsrättsdirektivet med en knapp majoritet. Bland svenska partier är det bara Socialdemokraterna som är för detta direktiv. Resterande svenska partier röstade emot detta i parlamentet.

Här har regeringen först varit kritisk men sedan plötsligt ändrat sig i frågan, då ni godkände direktivet på ministernivå. Näringsutskottet har framfört kritik mot att regeringen inte har inhämtat tillräckligt med stöd i riksdagen för detta godkännande.

Min fråga till EU-minister Hans Dahlgren är om man kommer att inhämta riksdagens stöd i EU-nämnden för den här frågan och, om så är fallet, att resultatet blir att Sveriges ståndpunkt att vara emot förslaget även kommer att bli Sveriges ståndpunkt i ministerrådet framöver.

Anf. 83 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Tack, Camilla Brodin, för frågan! Jag har tidigare under den här frågestunden kommenterat samma frågeställning, och svaret nu är detsamma: Inför omröstningen i ministerrådet kommer regeringen att samråda med EU-nämnden på det sätt som alltid sker. Vi kommer i god tid dessförinnan att tala om vilken inriktning regeringen har.

Anf. 84 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! I näringsutskottet gav vi regeringen ett stort och fritt mandat i den här frågan, men det är också ganska svårt för oss övriga partier som inte ingår i regeringsunderlaget att kalla till överläggningar om vi inte ser att regeringen tänkt byta åsikt.

När och varför bytte regeringen åsikt i frågan?

Anf. 85 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Jag vill inte skriva under på den beskrivning som Camilla Brodin gör här. Såvitt jag har förstått har det tvärtom varit en löpande och öppen information till utskottet längs hela resan. Så småningom kommer också det slutliga ställningstagandet att göras i EU-nämnden.

Regelverket för handel med nybyggda bostadsrätter

Anf. 86 ELIN LUNDGREN (S):

Fru talman! Min fråga är till minister Per Bolund. Det är en konsumentfråga med bäring på bostadsrätter.

Den senaste tiden har medierna, bland annat P1:s konsumentprogram *Plånboken*, uppmärksammat att det blir allt fler tvister mellan företag som säljer nya bostadsrätter och köparna. Det kan handla om lite olika saker. Det kan till exempel vara att man inte är nöjd med den kvalitet och den standard som har utlovats. Det kan till exempel vara lite klena innerväggar eller att det är annat material i snickerierna än vad man har sett i prospektet. Det kan kanske vara än mer allvarligt som att bostaden inte ens är klar när man har förväntat sig att få tillträde till den.

Det är förstås jobbigt både för köparna och också för säljarna att behöva tvista i de här frågorna. Min fråga är: Hur ser ministern på problematiken, och vad kan göras?

Anf. 87 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Tack, Elin Lundgren, för en viktig fråga!

Ett bostadsköp är ofta den största affären vi gör i vårt liv. Då är det viktigt att se till att regelverket så långt det är möjligt verkligen gör att vi undviker tvister, svårigheter och osäkerhet. Här är det olika intressen som ibland står emot varandra. Den som bygger har ganska stora affärsrisker. Det är stora investeringar som görs. Man vill känna en trygghet att man också har någon som köpare i slutändan.

Lagen erkänner nu förhandsavtal som gör att man kan hantera affärsrisker vid nybyggnation. Men det måste också ställas krav på byggbolagen i andra ändan. Man måste minska osäkerheterna genom att till exempel informera, utforma avtalet på ett bra sätt och också planera byggarbetet så att man faktiskt levererar det man har kommit överens om.

Här har det funnits tvister. De pågår fortfarande. Stockholms tingsrätt har till exempel i en dom uttalat att en försening om sex veckor efter att man skulle ha fått tillgång till lägenheten inte är att se som en skälig tid, och då har man också möjlighet att upphäva avtalet. Det är en rättspraxis som nu håller på att utvecklas.

Anf. 88 ELIN LUNDGREN (S):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret. Min följdfråga handlar precis om det som ministern berörde, nämligen att avtalen många gånger uppfattas som ganska svårtolkade. Det gäller speciellt för köparen. Det är inte så lätt att förstå vilka rättigheter man har. Jag undrar därför om ministern ser om det finns möjligheter till förbättringar också i avtalen.

Anf. 89 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Där tror jag det finns stora möjligheter att förbättra. När marknaden ändras så ändras också villkoren och behoven. Där hoppas jag att vi i dialog tillsammans med byggbolagen kan se till att man effektiviserar avtalen och att inte minst informationsgivningen blir bättre.

Här berörs även den ekonomiska situationen. Det gäller till exempel att man får tydlig information inte bara om de egna skulderna utan också om föreningens skulder när man går in i en bostadsrättsförening, vilket är en otroligt viktig konsumentfråga. När det gäller tiden, som har varit mest på tapeten, pågår nu en praxisutveckling i domstolarna.

Hot och trakasserier mot svenska djurhållare

Anf. 90 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! En stor del av vårens debatt har präglats av hot och trakasserier som djurhållare och företagare utsätts för av djurrättsaktivister.

Nu börjar det antligen bli vår. Med det är det dags för våra kor att komma ut på grönbete. Många bönder öppnar sina gårdar och arbetsplatser för allmänheten under kosläppen. Det är ett sätt att under ganska trevliga former visa upp sin verksamhet och svensk djurhållning för allmänheten.

Nu hotas denna öppenhet återigen av djurrättsaktivister runt om i landet som helt öppet förbereder sig för att trakassera både djurhållare och barnfamiljer under dessa tillfällen. Konsekvensen blir att bönder låter bli att bjuda in till öppna gårdar, och en i dag öppen verksamhet kommer att ske bakom lyckta dörrar.

Min fråga till landsbygdsministern är därför: Hur har ministern arbetat hittills för att minska hoten mot svenska djurhållare?

Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Åsa Coenraads, för en väldigt viktig fråga!

Först vill jag säga att den inte hanteras på mitt departement eller under mitt ansvarsområde. Det är justitieminister Morgan Johansson som har den här typen av frågor. Men givet att det rör en grupp som ligger på mitt område, alltså förutsättningar för lantbrukare att bedriva sin verksamhet, har jag givetvis följt frågan väldigt noga, och vi har också dialog.

Det som man har gjort direkt redan nu är att man har vidtagit ett antal olika åtgärder där man tittar på straffbestämmelser för detta. Jag vill vara

väldigt tydlig med att jag tar stort avstånd från att man gör den här typen av aktiviteter som en grund för att försöka göra en politisk ståndpunkt eller någonting annat känt.

Det är oerhört viktigt att vi gemensamt är väldigt tydliga med att det inte är okej och att vi jobbar med alla de verktyg som finns för att komma till rätta med det. Jag är beredd att fortsätta att titta vidare på frågan. Den är mycket prioriterad.

Anf. 92 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Jag har vid tidigare debatter i kammaren noterat att regeringen delar min syn på det problem som finns med djurrättsterrorister. Men fenomenet fortsätter att spridas över landet. Det är akut nu. Tyvärr räcker det inte med att bara lyssna in problematiken och förbereda åtgärder. Jag känner att regeringen inte riktigt är där än att sätta ned foten och ta tag i detta viktiga problem.

Anf. 93 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! 30 sekunders talartid är kort när man vill debattera viktiga frågor. Jag vill ändå konstatera att vi har gjort ett antal olika saker. Vi har skärpt straffen för den här typen av åtgärder. Vi har gett polisen tydliga instruktioner via regleringsbrevet att det ska prioriteras. Vi följer frågan väldigt noga och har dialog med LRF om lämpliga verktyg för att komma till rätta med problemet. Politiken har också samfälligt varit väldigt tydlig med att det inte är okej.

En minskning av vildsvinsstammen

Anf. 94 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! En fråga som är väldigt stor för många av oss boende på landsbygden är den stora vildsvinsstammen. För jordbruken i vissa län är den det absolut viktigaste och största bekymret. Vi talar om skador för över 1,5 miljarder svenska kronor per år bara inom jordbruket. Utöver det kommer kostnader för trafikolyckor och förstörda trädgårdar.

Med milda vintrar och en god tillgång till mat fullkomligt exploderar vildsvinsstammen. Vi vet också att den fruktade afrikanska svinpesten drabbar många länder i Europa och kan komma att även drabba Sverige. Förra året fälldes 112 000 vildsvin. Men rapporter som gjorts visar att det behöver skjutas åtminstone dubbelt så många för att hålla stammen i schack.

Min fråga till landsbygdsministern är om det är en prioriterad fråga för regeringen att minska vildsvinsstammen i Sverige.

Anf. 95 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack så mycket för frågan, Magnus Oscarsson!

Det var en lätt fråga. Ja, det är en prioriterad fråga för regeringen att hantera detta. Vi fattade beslut i ett första steg, jag tror det var i förra veckan, att man ska underlätta och effektivisera jakten på vildsvin genom att man kan jaga på natten och använda termiska sikten. Man kan använda

andra typer av verktyg när man jagar som gör det lättare, effektivare och säkrare.

Det ligger redan nu ett uppdrag som kommer att redovisas efter sommaren om hur man kan ta ytterligare steg för att exempelvis se till att kunna sälja i affärer och underlätta de processer som gör att du ökar intresset för jägare att vilja jaga vildsvin. Det kommer att krävas att man möjliggör det men också att det finns någon som vill göra det.

Anf. 96 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Tack, ministern, för svar!

Det är glädjande att höra att regeringen har åtgärder. Det är bråttom. När man är ute och möter många bönder hör man inte bara att lönsamheten är dålig. Vildsvinen gör att många säger: Nu är det nog, jag slutar. Jag önskar ännu mer åtgärder. Om jag får önska själv vill jag se fler snabba åtgärder för att verkligen ta tag i frågan på ett akut sätt.

Anf. 97 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Svaret är att vi gör ett antal saker. Vi har redan lagt fram förslag som kommer att träda i kraft före sommaren som möjliggör att man jagar. Det finns redan en utredning med direktiv om hur man ska öka intresset för att jaga. Om Magnus Oscarsson har fler bra tips mottages de tacksamt, och så ska jag väga in det.

Skolans jämställdhetsarbete

Anf. 98 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! I skolan läggs grunden för vårt samhällsbygge. Det startar i förskolan, och det fortsätter i grund- och gymnasieskolan. Det följer sedan människorna genom livet som en möjlighet till livslångt lärande.

Alla har erfarenheter från skolan som har färgat deras kunskaper, uppfattningar och sätt att vara i olika utsträckning. Därför är skolan också avgörande för det samhälle som vi har och återskapar. De värden som vi vill att vår samhälleliga gemenskap ska bäras av måste därför prägla skolans verksamhet. Jämställdhet är ett sådant värde.

Skolan har också mycket riktigt uppdraget att bidra till att eleverna utvecklar sin förmåga att kritiskt granska könsmönster och hur dessa kan begränsa människors livsval och livsvillkor. Om vi tittar på resultaten – alltså hur detta faller ut i skolresultat, i psykisk hälsa och i snart sagt varje samhällssektor – är det uppenbart att skolan inte riktigt lyckas.

Jag vill därför fråga jämställdhetsministern: Hur ser statsrådet på skolväsendets roll för att skapa ett mer jämställt samhälle?

Anf. 99 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Det är, precis som riksdagsledamoten lyfter, helt centralt att jobba med jämställdhet i skolan.

Vi har bland annat två utmaningar som jag skulle vilja lyfta fram. Den ena är skolresultaten, som skiljer sig mycket mellan pojkar och flickor. Pojkar når inte samma resultat. Det är förstås en väldigt viktig del i skapandet av ett jämställt samhälle att pojkar ska ha samma möjligheter i skolan som flickor.

Den andra utmaningen är den psykiska ohälsan. Det är en viktig aspekt speciellt när det gäller flickor, som i stor utsträckning är stressade i samhället i dag. Vi behöver ge goda förutsättningar för våra barn och unga att gå ut i livet och skapa och vara med och bygga det här samhället på ett bra sätt.

Skolan är helt central, och detta är två viktiga utmaningar vi behöver jobba med när det gäller skolan. Det gäller både skolresultaten och den psykiska ohälsan.

Anf. 100 LINUS SKÖLD (S):

Fru talman! Tack för svaret! Skolan kan också vara en del i att bygga en starkare gemenskap och ett samhälle som betraktar olikheter som tillgångar. Ett sätt att fylla denna funktion skulle kunna vara att skolan är platsen där människor från olika bakgrunder möts och respekterar och förstår varandra.

Samtidigt ser vi att elever från olika bakgrunder går i olika skolor. Segregation och ojämlikhet är den svenska skolans största bekymmer, om vi ska tro OECD.

Hur ser statsrådet på skolväsendets roll för att skapa ett mer inkluderande samhälle?

Anf. 101 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Också detta är en oerhört viktig fråga som lyfts av Linus Sköld. Jag tänker att skolsegregationen i mycket hör samman med boendesegregationen. Vi behöver mötas, precis på det sätt som riksdagsledamoten beskriver, och vi har stora utmaningar med segregationen i Sverige i dag. Det finns ingen quick fix för att lösa det, men det finns en långsiktig strategi för att motverka segregationen i samhället.

Vi har också en utredning som tittar på hur vi kan minska skolsegregationen för att öka likvärdigheten i grundskola och förskola. Den är också väldigt viktig.

Regeringens framtida skattepolitik

Anf. 102 NIKLAS WYKMAN (M):

Fru talman! Min fråga går till statsrådet Per Bolund. Den största orättvisan i Sverige i dag finns troligtvis mellan dem som kan köpa sig det välbärgade bostadsområdets relativa trygghet och dem som hänvisas till de alltmer utsatta hyresområdenas våld och gänglogik.

Det är en bred uppfattning i Sverige att regeringen alltmer tappar greppet om de grundläggande funktionerna i vårt samhälle.

Fru talman! En sådan sak, som konstituerar hur vårt samhälle ska funka och hur vi ska kunna finansiera det som är gemensamt, är skattesystemet och hur pengarna ska komma in och räcka till. Här är det väldigt oklart vad regeringen vill. Det är tal om en skattereform, där vissa talar om högre skatter och andra talar om lägre skatter.

Min fråga till statsrådet Per Bolund är: Hur höga skatter ser statsrådet att vi ska ha framöver, särskilt på drivmedel?

Anf. 103 Statsrådet PER BOLUND (MP):

Fru talman! Det är viktigt att påpeka att mycket också går i rätt riktning. Det finns områden som tidigare har varit utsatta, enligt polisens definition, som kommer bort från denna utveckling och där man får just ordning, trygghet och säkerhet. Där ska vi självklart fortsätta arbetet.

Men det handlar också om att minska de ekonomiska klyftorna. De har tillåtits att öka under alltför lång tid. Det är också någonting som kommer att vara en grundförutsättning för den skatteöversyn som vi, de fyra partier som står bakom januariavtalet, ska göra gemensamt.

Vi har än så länge bara inlett arbetet. Vi har inte tagit fram de underlag som behövs för att kunna fatta väl underbyggda beslut, så vi får alla ge oss till tåls och invänta ett bra underlag. När vi har det kan vi fatta beslut som gör att vi får ett skattesystem som minskar de ekonomiska klyftorna och skapar ekonomisk trygghet. Men det ska också leda till att bostadsmarknaden fungerar bättre och att vi till exempel får ökad sysselsättning i samhället. Där har vi högt ställda ambitioner.

Det är dock än så länge för tidigt att svara på hur den exakta utformningen ska bli när vi talar om skatteförändringar.

Brexit och Sveriges EU-avgift

Anf. 104 EVA LINDH (S):

Fru talman! Jag vill ställa min fråga till statsrådet Hans Dahlgren. Vi vet ännu inte vad som kommer att hända med brexit och med Storbritanniens eventuella utträde ur EU. Konsekvenserna kan komma att bli stora både ekonomiskt och politiskt.

Samtidigt förhandlar man nu i EU om långtidsbudgeten. Jag skulle vilja fråga statsrådet: Hur ser Sverige på de här förhandlingarna och på Sveriges avgift? Hur kan det här eventuellt påverkas av brexit?

Anf. 105 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Tack, Eva Lindh, för frågan! Det är som sagt en viktig förhandling som förestår. När det gäller den svenska avgiften är ambitionen naturligtvis att hålla den nere så långt som möjligt.

Det gäller också att vi ska ha en rimlig andel av EU:s budget för svenskt vidkommande. Det får inte bli så till följd av det förslag som kommissionen har lagt fram att de rabatter som Sverige och några andra länder har fått ta del av tidigare minskar och att vi får en större andel. Det är inte acceptabelt från svensk sida sett. Vi har motarbetat detta, och vi kommer att fortsätta att motarbeta det.

Sedan gäller det också att hålla nere hela nivån. När en stor nettobidragsgivare som Storbritannien lämnar unionen är det klart att vi måste rätta mun efter matsäcken. Det går inte att fortsätta med samma utgifter där vi andra ska ta över betalningarna för britterna när de lämnar unionen. Det tänker vi inte heller acceptera.

Sedan finns det förstås en del saker i det här som är bra. Vi satsar till exempel lite mer på moderna saker som innovation, forskning, utveckling och klimatanpassning. Men vi kan inte acceptera samma pengar till jordbruk som tidigare.

Anf. 106 JOHANNA RANTSI (M):

Fru talman! Hedersrelaterat våld och förtryck är ett av de största hoten mot jämställdheten i dag. Ändå vet vi inte riktigt hur det ser ut.

År 2017 gav regeringen Socialstyrelsen i uppdrag att kartlägga hur utbrett detta är. Nu, efter två år, rapporterar Socialstyrelsen att man inte vet. Jämställdhetsministern skriver om detta att det är olyckligt, men jag skulle kalla det för ett misslyckande.

Kunskapen om förekomsten av hedersrelaterat våld och förtryck varierar nämligen mellan landets kommuner. För att bekämpa förtrycket är det första steget just kunskap om det. Det behövs för att man ska kunna se det. Alla kommuner kartlägger däremot inte utbredningen av det hedersrelaterade våldet och förtrycket.

Avsaknaden av kunskap och utredningen av detta nationellt måste ses som ett misslyckande. Kunskap krävs för att genomföra nödvändig lagstiftning.

Vad avser Åsa Lindhagen att vidta för åtgärder för att få en nationell bild av detta?

Anf. 107 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Det stämmer att jag har sagt att det är olyckligt att vi inte har fått fram de här siffrorna. Det har jag också framfört till Socialstyrelsen.

Sedan är det så att jag under många år, när jag har jobbat med de här frågorna i politiken, har haft en tydlig ingång i att vi inte behöver en kartläggning för att veta att vi ska agera. Vi vet att problemet med hedersrelaterat våld och förtryck finns, och vi behöver inte avvakta en kartläggning för att göra något. Detta har alltså varit min ingång.

Sedan är det fortfarande så att kunskapen är oerhört viktig. Vi behöver veta hur problemet ser ut och se hur det utvecklas över tid. Vi hade behövt den kartläggning som uppdraget innebar. Vi hade givetvis velat ha siffrorna, men vi behöver inte vänta på dem för att agera. Det är mitt tydliga besked från regeringen: De här frågorna kommer vi inte att vänta på, utan vi kommer att agera.

EU:s syn på Rumäniens agerande

Anf. 108 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! I Polen har regeringen uttryckligen brutit mot gemensamma EU-lagar, och i Ungern har Orbáns retorik format ett styre av auktoritär karaktär som begränsar reell mediefrihet och den akademiska friheten.

Fru talman! I Rumänien legaliseras en korruption som underminerar demokratin samtidigt som romers människovärde sätts i andra hand.

Det ska kosta att bryta mot EU:s värderingar och rättsstatens principer, säger statsrådet Hans Dahlgren, och jag håller helt med. Det är bra att vi nu har ett § 7-ärende mot Ungern. Regeringen har också utpekat Ungern och Polen som två länder som bryter mot EU:s värderingar och rättsstatens principer.

Men hur är det med Rumänien, fru talman? Varför tystnaden kring just Rumäniens korruption och sätt att agera? Jag hoppas att det inte beror på att Rumänien styrs av socialdemokrater, men jag vill gärna ha ett klargörande om hur vi ser på Rumäniens agerande i EU.

Anf. 109 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Tack, ledamoten, för frågan! Jag kan säga att det inte råder någon tystnad om vad Rumänien gör. Senast i tisdags deltog jag i en interpellationsdebatt i riksdagen och klargjorde den svenska regeringens uppfattning om hur vi ser på de brott mot rättsstatens principer som förekommer i Rumänien. Kommissionen har också i sina senaste övervakningsrapporter varit tydlig med sin kritik mot vad som händer.

Vi har till exempel en person som har varit chef för den rumänska antikorrupsionsmyndigheten som har fått sluta där och nu kandiderar till chef för den europeiska åklagarmyndigheten men som knappt får komma till Bryssel för att utfrågas om detta till följd av vad de rumänska makthavarna har bestämt. Det är inte acceptabelt.

Detta har inget att göra med vilken politisk färg det är på dem som sitter i regeringsställning där. Man ska hålla sig till rättsstatens principer oavsett vilket parti man tillhör.

(Applåder)

Skador orsakade av granbarkborren

Anf. 110 MONICA HAIDER (S):

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till landsbygdsminister Jennie Nilsson.

Förra sommarens torra innebar att granbarkborrens utbredning blev väldigt stor i södra Sverige. Enligt Skogsstyrelsens och skogsbrukets inventeringar av skadorna blev över 2 ½ miljon kubikmeter angripna 2018. Det motsvarar ett virkesvärde på ca 1 miljard. Det är ganska mycket pengar.

Nu gör Skogsstyrelsen bedömningen att angreppen kommer att bli minst lika stora i år. Blir det en torr sommar tror man att de kan femdubblas.

Jag har själv haft granbarkborreangrepp i min egen skog varje år sedan stormen Gudrun. Jag vet vad det innebär för mig som skogsägare. Till exempel kan man få nöjet att behöva hugga skog på midsommarhelgen.

Min fråga till landsbygdsministern är: Hur jobbar regeringen med frågan?

Anf. 111 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Monica Haider, för frågan! Den är ju synnerligen relevant. Det är helt korrekt att vi har ett stort problem med granbarkborren och att det torra och varma klimatet möjligen innebär att det kommer att bli större problem framöver.

Det som har gjorts så här långt är att Skogsstyrelsen har vidtagit ett antal förebyggande åtgärder. En stor del av det handlar om att man avverkar skog för att skapa skyddsområden och barriärer. Man jobbar också med

information till skogsägare om hur viktigt det är att man forslar bort både skadat virke och virke som ligger i skogen.

Vi följer den här frågan noga och har beredskap för att återkomma med ytterligare åtgärder.

Prot. 2018/19:73

4 april

Frågestund

Svenska betodlares konkurrenskraft och växtskyddsmedlet Gaucho

Anf. 112 JOHN WIDEGREN (M):

Fru talman! I förrgår nåddes vi av nyheten att mark- och miljödomstolen hade tagit bort dispensen för växtskyddsmedlet Gaucho, som Kemikalieinspektionen hade medgett en dispens för i år för svenska betodlare. Det innebär ungefär en skördenedsättning på 10–15 procent för de svenska betodlarna. Det är, kan man säga, hela vinstmarginalen som ryker.

En majoritet av EU:s länder tillåter fortfarande växtskyddsmedlet Gaucho. Gaucho är en neonikotinid, som man kan tycka vad man vill om. Den är farlig för bin. Men alternativet för svenska betodlare blir att använda någon pyretroid, kanske både två och tre gånger, i stället. Den tar död på *alla* insekter i stället, även nyttoinsekter i odlingen.

Jag undrar, landsbygdsminister Jennie Nilsson: Hur tänker ministern att vi ska stärka konkurrenskraften för svenska betodlare?

Anf. 113 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, John Widegren, för frågan! Jag tror att det är väldigt viktigt att vi jobbar brett med att stärka grundförutsättningarna när det gäller hela kedjan i livsmedelsproduktionen. Det handlar om alltifrån att stödja dem som odlar till att vidareförädla produkter och att se till att man får bra instrument för att nå ut på nya och växande marknader. Det är det arbetet som vi har hanterat inom ramen för livsmedelsstrategin, där vi håller på att ta fram en andra handlingsplan.

Kopplat till detta finns det givetvis konflikterande frågor på nästan alla politikområden. Det som beskrivs här är en avvägning mellan vilken typ av bekämpningsmedel man ska använda på en gröda och den skada den orsakar. Jag måste be om att få återkomma till dig om detta i detalj, för tiden medger inte ett mer utförligt svar.

Balkanländer som potentiella EU-medlemsstater

Anf. 114 DENIS BEGIC (S):

Fru talman! Min fråga går till EU-minister Hans Dahlgren.

I skuggan av brexit finns det faktiskt länder som knackar på och gärna vill vara med i den europeiska gemenskapen. Jag tänker på länder som Nordmakedonien, Montenegro och Bosnien och Hercegovina, som vill vara en del av den EU-gemenskap som finns.

Många unga människor i de länderna väljer i dag att söka sig en bättre framtid, bland annat i EU:s länder. Jag läste en artikel i går där det stod att det från Bosnien har flyttat 150 000 unga och välutbildade människor till EU-länder, och de löser en del av de problem som vi i bland annat Sverige har med företag och institutioner som behöver arbetskraft.

Därför blir min fråga: Hur ser statsrådet på möjligheten att underlätta för de här länderna att vara en del av den europeiska gemenskapen?

Anf. 115 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru talman! Tack, ledamoten, för frågan! Jag vill säga att Sverige lik-som hela Europeiska unionen tjänar på att vi har ett närmare samarbete med de länder som Denis Begic nämnde. Men vi vill också vara noga med att det krävs att man uppfyller alla de kriterier vi har satt upp för att bli medlem, som att man respekterar rättsstatens funktionalitet, demokratiska principer och mänskliga rättigheter. Men detta med möjligheten till medlemskap gör också att det blir lättare att göra ekonomiska och demokratiska reformer i de här länderna, och det är bra.

Vi kommer att fortsätta peka på EU-närmandet som den allra bästa vägen framåt för de här länderna, så att de inte ska lockas att gå en helt annan väg, för det vore olyckligt. Men vi vill också vara noga med att understryka att det är ländernas egna reformansträngningar som är avgörande för hur snabbt det kan gå.

Regeringens arbete mot kvinnors psykiska ohälsa

Anf. 116 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M):

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till jämställdhetsministern.

Sverige anses vara ett jämställt land i många lägen. Vi har under den senaste mandatperioden haft en så kallad feministisk regering. Därför ser jag med stor oro på utvecklingen inom området psykisk ohälsa.

Vi kan konstatera att antalet sjukskrivningar på grund av psykisk ohälsa ökar, och 70 procent av de sjukskrivna är kvinnor.

Vi moderater var tidigt framme med att vi ville lägga ned Jämställdhetsmyndigheten. Vi tycker att jämställdhet ska vara ett integrerat ansvar för alla myndigheter.

Därför blir min fråga till jämställdhetsministern: På vilket sätt kommer ministern att agera för att få mer jämställdhet inom området psykisk ohälsa, och vad hade man kunnat göra annorlunda?

Anf. 117 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Detta är en oerhört viktig fråga som gäller kvinnors situation. Det finns många olika delar att beröra där. Men att kvinnor är sjukskrivna i mycket högre utsträckning är ett jämställdhetsproblem. Så är det.

Kvinnor sliter också mer i hemmet med det obetalda hem- och omsorgsarbetet, exempelvis. Vi behöver arbeta med arbetsmiljön på våra arbetsplatser.

När det gäller jämställdhetsintegrering, alltså att jämställdhet ska genomsyra våra myndigheter, all vår politik, vår budget etcetera, vill jag framhålla att detta är regeringens strategi sedan 1994. Det går alltså långt tillbaka i tiden. Vi instiftar inte en jämställdhetsmyndighet för att ta bort den strategin, utan jämställdhetsintegrering är genomgripande i vår politik. Det är så vi ska jobba. Det är ett effektivt sätt att jobba.

Vi behöver också en jämställdhetsmyndighet som på olika sätt håller ihop jämställdhetsarbetet och ser till att driva det arbetet framåt.

Jag vill tacka riksdagsledamot Elisabeth Björnsdotter Rahm för att hon lyfter frågan om kvinnors situation, för det är en väldigt viktig jämställdhetsfråga.

Anf. 118 MARTINA JOHANSSON (C):

Fru talman! Jag kommer i mitt anförande att röra mig runt tre olika områden: distansavtal, reklamationsrätt och bankkontonummer.

Att vara konsument ska vara lätt, och man ska inte behöva drabbas av aggressiv marknadsföring. Telefonförsäljning är något som kan upplevas som aggressiv marknadsföring, och som konsument kan man uppleva att man har blivit inlurad i ett avtal som man inte vill ha. Av det skälet finns det i dag ett skriftlighetskrav vid telefonförsäljning. Det har gjort att antalet oönskade avtal har minskat, vilket är bra.

Om ett företag ringer upp dig upprepade gånger utan att du själv vill det kan det räknas till den aggressiva marknadsföringen. Då finns det möjlighet för dig att anmäla dig till spärregistret NIX-Telefon. Men det gäller bara om du är privatperson.

Är du däremot företagare är situationen annorlunda. Är du småföretagare eller en person som äger en mindre skogsfastighet, till exempel, omfattas du inte av de regler som jag alldeles nyss räknade upp, för då räknas du som näringsidkare. Jag anser att även näringsidkare behöver ett skydd mot aggressiv marknadsföring via telefon och rätt till skriftliga avtal vid telefonförsäljning. Av det skälet tycker jag att småföretagare ska ha samma skydd som Sveriges konsumenter.

Fru talman! När jag har köpt en vara, oavsett om den är köpt via telefon, i butik eller på nätet, har jag rättigheter när det gäller att reklamera den. Om du märker att det är ett fel på en vara inom sex månader från att du har köpt den och om det är ett ursprungsfel har du rätt att lämna tillbaka den. Det är butiken som får bevisa att du har orsakat felet eller inte. Detta vill jag och Centerpartiet förlänga till att det ska gälla i tolv månader. Då är det alltså säljaren som har bevisbördan i tolv månader i fråga om att varan inte hade ett fel från första början.

När konsumenterna får större möjligheter att reklamera varor menar jag att det för företagen blir viktigare att producera varor som håller längre. Det är i sin tur bra för den hållbara utvecklingen. Dessutom vill vi att rätten att reklamera en vara ska följa själva varan. Om du då säljer varan vidare kan den som i nästa skede äger varan lämna tillbaka den till ursprungssäljaren.

Fru talman! Då kommer jag till mitt tredje område i detta anförande. Det gäller möjligheten att behålla sitt bankkontonummer. Jag kan sedan många år tillbaka behålla mitt telefonnummer även om jag byter operatör. Skälet till det är att det ska vara enkelt för konsumenten – mycket är ju knutet till våra telefonnummer. Centerpartiet tycker att detta även ska gälla bankkontonummer, av samma skäl. Det ska vara enkelt för konsumenten. Många autogiron och e-fakturor är knutna både till person och till ett visst kontonummer. Det blir tidskrävande och krångligt för den som byter bank.

Detta brukar inte lyftas som en viktig konsumentfråga, och i denna debatt hör vi det för andra gången. Men jag tror att det nu är många som har börjat fundera på att byta bank, och då vill vi att det ska vara så enkelt som möjligt. Det blir då viktigt att man enkelt kan flytta över det som är kopplat till kontonumret. Vi vill stå på konsumenternas sida, och det ska vara enkelt. Då är detta ett steg i rätt riktning.

Som jag har sagt tidigare: Det ska vara lätt att vara konsument. Jag står bakom samtliga reservationer från Centerpartiet men väljer av tidsskäl att yrka bifall endast till Centerpartiets reservation nr 2.

Anf. 119 HENRIK EDIN (L):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med att yrka bifall till reservation nr 7.

Liberalerna anser att det juridiska skyddet för den enskilde vid småhusentreprenader behöver stärkas. En husaffär är för de allra flesta människor det största ekonomiska åtagande som de gör under hela livet. De stora kostnader som det innebär att bygga nytt innebär att konsumentskyddet vid småhusentreprenader behöver vara extra starkt.

Fram till för några år sedan fanns en obligatorisk regel om att den som är byggherre för en småhusentreprenad ska se till att det finns en byggfelsförsäkring som gäller i tio år. Regeln om obligatorisk byggfelsförsäkring togs bort, eftersom det visade sig att byggfelsförsäkringen mycket sällan gav byggherren någon hjälp. Därför avskaffades obligatoriet den 1 juni 2014, men kravet på färdigställandeskydd behölls.

Brister vid husbygget ska normalt uppmärksammas genom besiktning, men slutbesiktningen är i dag inte obligatorisk. Genomförs det en slutbesiktning ska det noteras vilka fel och brister som förekommer i husbygget och vilka åtgärder dessa leder till.

I vissa lägen leder småhusentreprenader till tvister i domstol. Kostnaden för detta är ett påtagligt problem för många. De flesta hemförsäkringar har någon form av rättsskydd som kan täcka vissa juridiska kostnader. Därutöver finns endast mycket begränsade möjligheter att få allmän rättshjälp via Rättshjälpsnämnden.

Till att börja med bör bevisbördan i fråga om vad som avtalats flyttas ytterligare till konsumentens fördel genom ett generellt krav på att avtal om småhusentreprenader ska upprättas i skriftlig form. Skriftlighetskravet innebär med automatik att arbetets omfattning klarläggs.

Vidare bör det vara ett obligatoriskt krav på slutbesiktning. I dag görs bara en slutbesiktning om någon av parterna begär det, vilket orsakar problem eftersom slutbesiktningen avgör om entreprenaden är godkänd eller ej. Det bör också övervägas om det behövs en lagreglering i fråga om vem som ska utse besiktningsman vid slutbesiktningen.

Sammanfattningsvis anser Liberalerna att frågan om det juridiska skyddet för den enskilde vid småhusentreprenader behöver bli föremål för en bredare översyn i form av en utredning. Utredningens uppdrag bör då inkludera, men inte avgränsas till, de delfrågor som jag nämnt.

Fru talman! Den här sortens lagstiftning skulle inte bara förbättra rätts-säkerheten. Den skulle även förändra det allmänna förhållningssättet när det gäller småhusentreprenader – affärskulturen, skulle man kanske kunna säga. Det skulle vara en förändring till fördel för den enskildes juridiska skydd vid just småhusentreprenader, och det är Liberalernas vilja i detta fall. Därför yrkar jag bifall till reservation nr 7.

Anf. 120 SANNE LENNSTRÖM (S):

Fru talman! I dag debatterar vi, som sagt, civilutskottets betänkande 10 om konsumenträtt. Jag vill inledningsvis yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Vi är alla konsumenter. Vi har olika preferenser i fråga om vad vi väljer för mat eller vad vi väljer för biofilm att titta på. Att navigera bland reklam och medier och att göra rätt val är däremot inte alltid helt lätt. I värsta fall blir konsekvensen att du blir satt i skuld, vilket kan påverka dig och din familj. Det är viktigt att Sverige har en lagstiftning som skyddar konsumenter och som gör det lätt för konsumenter att göra medvetna och trygga val.

Det mest grundläggande är såklart att konsumenter inte blir lurade. Ett problem som många konsumenter stöter på är bluffakturor. Dessa orsakar kostnader för dem som drabbas, särskilt för privatpersoner med begränsade ekonomiska resurser.

Det gäller att vara tydlig med att den som skickar ut en bluffaktura har gjort sig skyldig till ett brott. År 2017 infördes en ny straffbestämmelse om grovt fordringsbedrägeri. Den tar sikte på dem som har satt i system att skicka ut bluffakturor.

Det är viktigt att de som drabbas av bluffakturor kan få vägledning och veta att stöd finns att få från polisen eller från Kronofogden. Näringslivet har upprättat en varningslista på Svensk Handels hemsida, och konsumentupplysningstjänsten Hallå konsument lämnar också ut information om oseriösa aktörer.

Det finns en utredning om kartläggning av åtgärder för att ytterligare komma åt problemet med bluffakturor, och den tar bland annat sikte på ett förebyggande arbete. Om bluffakturorna inte betalas kommer det ekonomiska incitamentet att försvinna, och de kommer inte att skickas ut. Men för det krävs att samhället tillhandahåller stöd och information.

I dag finns flera ställen där en konsument kan få detta stöd och denna information. Till att börja med finns den kommunala konsumentvägledningen, som är ett frivilligt åtagande för Sveriges kommuner. Den senaste rapporten visade att 234 kommuner erbjöd konsumentvägledning. Det var en minskning med 14 kommuner sedan året innan.

Sedan våren 2015 finns också tjänsten Hallå konsument. Det är en riks-täckande upplysningstjänst som ger information för att konsumenter ska kunna göra goda val. Där ingår också information om miljömässigt hållbar konsumtion. Konsumentverket ansvarar för att tillhandahålla och samordna denna upplysningstjänst. Hallå konsument finns tillgängligt per telefon, via e-post och via sin webbplats.

På hemsidan finns också material som skolorna kan använda sig av för att undervisa om privatekonomi på gymnasiet. Detta material heter Koll på cashen, vilket kanske också hade varit ett lämpligt namn på dagens debatt.

Regeringen har givit Statskontoret i uppdrag att bedöma ändamålsenligheten och effektiviteten i det stöd som finns i form av opartisk information och vägledning. Statskontoret ska sedan föreslå förbättringar när det gäller konsumentstödet. Statskontoret ska också ta i beaktande att olika konsumenter kan ha behov av olika form av stöd. Konsumentstöd från både kommunal verksamhet och myndigheter ska ses över, och detta ska redovisas senast den 30 april i år.

Fru talman! En utsatt grupp konsumenter är barn. I dag möts små barn av reklam från olika håll. Det kan vara på Youtube, mellan barnprogrammen på tv, i digitala annonstavlor och genom lockande skyltfönster. Dess-

utom har influencers tagit över delar av nätet, vilket många tycker är uppfriskande och underhållande. Men det förekommer också en hel del dold marknadsföring som kan vara svår för barn och unga att uppfatta.

Politiken har ett ansvar att se till att unga konsumenter får en bra start i livet med nödvändig utrustning för att inte bli lurade. Det finns mycket på gång på detta område för att lagstiftningen ska komma i kapp utvecklingen på internet, men jag tänkte kort nämna tre saker.

För det första: I januari 2018 lades betänkandet *Ett reklamlandskap i förändring – konsumentskydd och tillsyn i en digitaliserad värld* fram. Denna utredning betonar utbildning och rådgivning för att kunna sprida kunskap om gällande rätt och hur den ska tillämpas i nya medier. Utredningen föreslår också att det ska införas en bestämmelse i marknadsföringslagen som tydliggör att marknadsföring som riktar sig mot eller ens när barn ska visa särskild hänsyn till barns bristande erfarenheter och naturliga godtrogenhet. Förslaget bereds just nu i Regeringskansliet.

För det andra: EU har antagit direktivet om audiovisuella tjänster. Detta tar sikte på att medlemsstaterna ska se till att information finns om program som riskerar att skada minderårigas utveckling. Reglerna för beställ-tv skärps så att de ska nå samma skyddsnivå som för vanlig tablå-tv. Regeringen har med anledning av direktivet givit en utredare i uppdrag att se över vad Sverige behöver göra för att implementera just detta direktiv. Det ska redovisas senast den 17 augusti i år.

För det tredje: Statskontoret har fått i uppdrag att utreda hur den offentliga styrningen för att främja hälsosamma matvanor kan stärkas. Uppdraget är att undersöka vad Sverige och jämförbara länder har för styrmedel för att uppnå mer hälsosam matkonsumtion och hur verksamma dessa åtgärder är. Uppdraget ska redovisas i slutet av maj.

Det är emellertid inte bara barn som kan fara illa av ogenomtänkt eller aggressiv marknadsföring. Ingen som tittar på tv har undgått den oerhört irriterande reklamen från spelkasinon som har varit dominerande i reklam-pauseerna. Civilminister Ardalan Shekarabi har varit tydlig med att detta är ett problem eftersom det uppmuntrar till spelmissbruk. Svensk lag gäller för nätkasinon sedan den 1 januari, och det innebär att reklamen ska vara måttfull. Det är den inte. Branschen fick en chans att återkomma till regeringen med förslag på verksamma åtgärder för att reglera sig själv. Förslagen som presenterades räcker dock inte, och regeringen har varit tydlig med att en hårdare lagstiftning för spel är att vänta.

Fru talman! Jag skulle vilja avsluta med att tala om konsumentmakt. 2018 års sommartorka slog hårt mot Sveriges bönder, och många undrade vad man kan göra för att stödja dem. Ett mycket tydligt svar var att köpa lokalproducerat eller åtminstone något som är producerat i Sverige. Att göra ett sådant köp är bra inte bara för svenska bönder, utan det innebär också att du kommer att köpa kött som har producerats med bättre känsla för djurhållning, som har transporterats en kortare sträcka och där det har använts betydligt mindre antibiotika. Det är alltså ett köp som gynnar din kropp, bönderna och miljön.

Det är i dag betydligt svårare att veta vad du stoppar i dig om du går på restaurang eller äter i ett storkök. Informationen står sällan utskriven, och ibland är det svårt att få ett tydligt svar av personalen. I januariavtalet står det tydligt att det ska finnas en ursprungsmärkning på kött och fisk i restauranger och i storkök. En proposition ska lämnas till våren 2020, och

året efter ska en utredning tillsättas om möjligheten att alla produkter ska ha ett produktpass med information om varifrån produkten kommer, vad den innehåller och hur den kan återvinnas.

Fru talman! Socialdemokraterna ser fram emot att fortsätta arbetet med att stärka konsumenters rättigheter för att de ska kunna göra medvetna och säkra val.

Anf. 121 LARS BECKMAN (M) replik:

Fru talman! Tack, Sanne Lennström, för anförandet!

Precis som jag sa i mitt anförande finns det inte några avgörande skillnader i konsumentpolitiken. Vi har en grundläggande samsyn om att det ska finnas ett starkt konsumentskydd i Sverige.

Men, fru talman, vad är det för skillnad på ett år och en månad? Jo, det är ett år sedan som riksdagen gjorde ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma med förslag till lagstiftning om skriftliga avtal vid telefonförsäljning vid lotterier. Det var ju så att Socialdemokraternas lotteri, Kombilotteriet, skämde ut sig. Man sålde lotter på kredit, och man skickade överskuldssatta till Kronofogden. Det är ett reellt samhällsproblem.

Vi kan nu se att statsrådet Shekarabi är mycket offensiv när det gäller spelreklam. Han sa i något uttalande att aktörerna får fram till mars månads utgång på sig, och då ska det bli en märkbar förändring av reklamen. Men samma statsråd har alltså inte gjort någonting på ett år.

Statsrådet pratar om den aggressiva spelreklamen. Mycket riktigt har tv-reklamen ökat med 13 procent sedan årsskiftet. Men av de 13 procenten står alltså det statliga spelbolaget Svenska Spel för 70 procent. Det mest aggressiva spelbolaget i Sverige, utöver Socialdemokraternas eget lotteri, är alltså statens spelbolag.

Det vore intressant att höra hur Socialdemokraterna i riksdagen ser på det faktum att människor kan bli utsatta, hamna hos Kronofogden, genom att riksdagens tillkännagivande inte har följts. Delar ledamoten min uppfattning att det är ett stort problem att regeringen inte har återkommit till riksdagen med krav på skriftliga avtal vid lotteriförsäljning per telefon?

Anf. 122 SANNE LENNSTRÖM (S) replik:

Fru talman! Till att börja med kan vi konstatera att jag och Lars Beckman i alla fall har en samsyn om att spel är problematiskt och kan leda till att människor blir satta i skuld, vilket såklart inte är bra.

Lars Beckman och hans moderata kollegor avsatte Stefan Löfven som statsminister efter valet. Efter det var det en övergångsregering. Jag tror att Lars Beckman är medveten om att en övergångsregering har begränsade möjligheter att gå vidare med propositioner och så vidare. Vi har haft en regering på plats i endast ett par månader.

Finns det ett tillkännagivande ska vi ta tag i det. Ardalan Shekarabi, som är civilminister, och Stefan Löfven har båda varit tydliga med att alla ska ta ansvar för att vi ska ha en ansvarsfull spelbransch. Branschen fick därmed en chans att återkomma med förslag på åtgärder för att reglera sig själv. Man kom med fem förslag. Det räckte inte; det var Ardalan Shekarabi tydlig med.

När det gäller varför det tar ett år eller en månad att göra någonting kan man titta i till exempel en lärobok som heter *Samhällskunskap 1b* och se lagstiftningsprocessen. Vi har också många planscher här i riksdagen där man ser att lagstiftningsprocesser tar lång tid. Men jag tror inte att Lars Beckman behöver vara orolig. Vi ska ta ett helhetsgrepp om denna fråga, och Ardalan Shekarabi har varit tydlig med att detta ska ingå i det.

Anf. 123 LARS BECKMAN (M) replik:

Fru talman! Ja, det är en socialdemokratisk strategi – när man inte levererar är det Moderaternas fel. Det är häpnadsväckande att höra ledamoten skylla detta på Moderaterna. Det är nästan ... Ja, vad ska man säga?

Spel är alltså ett problem, och Socialdemokraterna har ett mycket aggressivt lotteri. Man har skickat människor till Kronofogden. Man har inte dragit sig för att sälja lotter på kredit till överskuldatta.

Jag noterar också, fru talman, att detta lotteri är en av Socialdemokraternas främsta inkomstkällor. Med all respekt för viljan hos regeringen: Det kan alltså finnas en koppling mellan Socialdemokraternas intäkter från lotteriet och oviljan att komma tillbaka till riksdagen.

Fru talman! I läroboken som ledamoten från Uppsala kanske läser ibland – vad vet jag, men hon verkar ju välbekant med den – står det säkert också att man kan vara snabb. Det finns inget självändamål att dra ut på tiden, och här är det en relativt enkel lagändring som ska göras.

Vi noterar att statsrådet Shekarabi ägnar omfattande tid åt spelbolagen. Men det mest aggressiva spelbolaget på marknaden, det som ökat sin reklam drastiskt, är alltså det statliga Svenska Spel. Av ökningen på 13 procent av tv-reklamen står Svenska Spel för 70 procent.

Regeringen har rimligen andra verktyg för att agera mot statliga företag än att så att säga skuldbelägga alla företag. Man kan ge ägardirektiv till företaget om man tycker att reklamen är för omfattande, öka avkastningskravet så att det inte har råd med reklam på detta sätt eller vad man nu vill ta till för verktyg. Men det är uppenbarligen just Svenska Spel som är det mest aggressiva bolaget på den svenska spelmarknaden.

Anf. 124 SANNE LENNSTRÖM (S) replik:

Fru talman! Det är inte bara Socialdemokraterna som sysslar med lotteriverksamhet. Det är vanligt att också andra folkrörelser gör det, till exempel fackföreningar, idrottsrörelsen och nykterhetsrörelsen. Men det ska skötas med ansvar, och det har Stefan Löfven och Ardalan Shekarabi varit tydliga med.

Stefan Löfven intervjuades om detta och sa att så ska inte ett lotteri skötas. Han kallade till sig företrädare för Socialdemokraternas lotteri och meddelade att detta inte är acceptabelt. Socialdemokraterna har alltså inte sett mellan fingrarna på vissa lotterier och släppt igenom andra. Så har det inte varit.

Detta lotteri har nu också fått helt andra regler: Kreditupplysning ska göras så att utsatta personer som redan är satta i skuld inte ska kunna köpa lotter. Man ska sluta skicka personer till Kronofogden, och det går inte längre att köpa på kredit. Åtgärder har alltså vidtagits.

Alla ska sköta sig. Det är det jag vill säga till Lars Beckman. Man ska inte peka ut en som ska sköta sig. Den aggressiva spelreklamen har ökat massivt på alla håll. Man kan med en enkel googling se att många spelbolag har ökat den med flera hundra procent. Det är inte bara Svenska Spel.

Vi behöver ta ett brett grepp här, och det hoppas jag att Moderaterna också vill göra.

(Applåder)

Anf. 125 ANGELICA LUNDBERG (SD):

Fru talman! Alla vi som har barn vet hur det brukar gå till när vi ska handla mat. Man är trött efter jobbet. Barnen är ännu tröttare, men man måste till affären.

Det börjar oftast redan vid flinghyllan. Barnen vill såklart ha de sockersprängda flingorna med Disneyfigurer på. Jag plockar ned den tråkiga förpackningen med nyttiga flingor från översta hyllan, och barnen surar.

Det fortsätter vid mejerikylen. I perfekt ögonhöjd trängs mängder av färgglada förpackningar ämnade att locka barn men med ett innehåll som knappast är något barn borde äta. Barnen tjarar. De är förstås redan sålda på den fina förpackningen. Men jag står emot och tar den tråkiga filen, den utan seriefigurer på.

Så här fortsätter det genom hela butiken tills vi till slut kommer fram till den största avdelningen av alla: godis- och snacksavdelningen. Har man som förälder lyckats stå emot hittills är det oftast här mångas ork tar slut. Hela avdelningen är sprängfylld med onyttiga produkter som marknadsförs mot barn, och man hör sig själv säga: Jaja, ta den då! Bara vi kommer hem någon gång.

Ska det verkligen behöva vara så här? Ska man som förälder behöva utsättas för detta kraftiga köptryck i fråga om osunda produkter med risk för konflikt med barnen? Borde inte samhället i stället hjälpa föräldrar att skapa sunda matvanor åt sina barn? Jag tycker det.

Svenska barn får i dag i genomsnitt 22 procent av sitt energiintag från socker. Det är mer än en femtedel. Världshälsoorganisationen WHO rekommenderar att intaget av socker inte ska överstiga 5 procent.

Så många som vart femte barn i Sverige i dag lider av övervikt eller fetma. Barn med fetma utvecklar ofta insulinresistens, blodfettsubbningar och leverpåverkan. Detta kan leda till följsjukdomar som diabetes typ 2 och hjärt- och kärlsjukdomar redan i unga år. Det råder tyvärr inget tvivel om att vi nu måste betrakta barn- och ungdomsfetma som en ny folksjukdom.

Vi vet ju om att socker är dåligt för oss och framför allt för små barns växande kroppar och hjärnor under utveckling. Ändå tillåts reklam och marknadsföring för ohälsosam mat och dryck till barn.

Sverigedemokraterna vill att barn ska vara friska och att föräldrar ska få hjälp med att göra sunda val så att vi kan komma till rätta med de här problemen.

Fru talman! Eftersom barn och unga ofta har svårare än vuxna att sälla bland och vara kritiska till de budskap de möter är de extra mottagliga för reklam. Därför är det positivt att reglerna för reklam riktad till barn är hårdare.

I Sverige har vi bra lagar på detta område. Till exempel får företag inte skicka direktreklam till någon under 16 år, och barn under 12 år ska enligt vår lagstiftning slippa reklam före och efter tv-program som är riktade till deras åldersgrupp.

Vi som har barn under 12 år vet dock att detta inte stämmer med verkligheten. Reklam förekommer ofta på vissa barnkanaler. Det innebär ett ökat köptryck på föräldrarna och att barnen, som vår lagstiftning vill skydda, ändå utsätts för påverkan – detta därför att vår lag bara gäller för tv-sändningar från Sverige. Den kringgås genom att många kanaler sänder från plattformar utanför vårt land, där andra lagar gäller.

Det är Sverigedemokraternas mening att regeringen borde verka för att den lagstiftning som gäller i Sverige också ska gälla i verkligheten.

Fru talman! Allt fler väljer i dag att handla svenskt, och det är bra. Men fortfarande är var tredje köttbit som säljs importerad. Sju av tio tomater kommer från Holland. Där värms växthusen upp med fossila bränslen medan den svenska tomatodlingen är världsbäst på att minimera utsläppen av klimatgaser. Att handla svenskt innebär inte bara kortare transporter och mindre miljöpåverkan utan såklart även bättre villkor för djuren och ökat stöd till svenska företagare. I dag går endast 9 procent av pengarna vi handlar för tillbaka till svenska bönder.

För oss sverigedemokrater är det självklart att vi ska ha tydlig ursprungsmärkning, även på menyer, för att stärka konsumentmakten och för att fler ska kunna välja svenskt. Vi tycker att det är rimligt att också det kött som importeras till Sverige följer svenska djurskyddslag.

Genom att upplysa konsumenterna om fördelarna med att välja svenskproducerade varor och genom att vi är goda förebilder, bland annat genom våra offentliga inköp, kan vi förbättra för svenska företag och öka svenska företags konkurrenskraft. En sådan konsumentpolitik kommer att göra skillnad på riktigt.

(Applåder)

I detta anförande instämde Yasmine Eriksson och Mikael Eskilandersson (båda SD).

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 14.)

Infrastrukturfrågor

§ 12 Infrastrukturfrågor

Trafikuskottets betänkande 2018/19:TU5
Infrastrukturfrågor (skr. 2017/18:278, skr. 2018/19:23 och skr.
2018/19:31)
föredrogs.

Anf. 126 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vi debatterar nu trafikuskottets betänkande TU5 *Infrastrukturfrågor*, som sannolikt är det mest omfattande betänkande som trafikuskottet hanterar under detta riksdagsår.

I betänkandet behandlas över 300 motioner. Det finns fler än 500 yrkanden från den allmänna motionstiden samt ett stort antal motioner om

de skrivelser som har kommit från regeringen. Två av skrivelserna rör granskningar från Riksrevisionen. Den ena skrivelsen handlar om Trafikverkets stöd till forskning och innovation, och den andra rör det nya signalsystemet för järnvägen. Därutöver kom regeringen i juni i fjol in med en skrivelse om den nationella infrastrukturplanen, alltså de framtida planerade infrastruktursatsningarna under perioden 2018–2019.

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna nr 10 och 28.

För att börja med den nationella infrastrukturplanen görs det en nationell planering, som vanligtvis sträcker sig under en tid av tolv år. Planen omfattar investeringar på totalt ungefär 700 miljarder kronor. Det är 100 miljarder mer än under den tidigare planperioden. Vi i Vänsterpartiet har varit med och förhandlat med regeringen om planen, och vi är glada över att järnvägen får större satsningar än någonsin och att vi också har lyckats få mer pengar till underhåll av järnvägen.

Trots detta lider infrastrukturplanen av att det är för lite och för sent. Dessutom är planen inte i linje med de klimatmål som vi har antagit i denna riksdag. Därför vill vi i Vänsterpartiet att den nationella investeringsplanen ska rivas upp och göras om. Vi vill att regeringen och Trafikverket ska presentera en plan som är helt och hållet förenlig med riksdagens klimatmål, i synnerhet målet att minska utsläppen från transportsektorn med minst 70 procent till 2030.

Att vi har fullt stöd för detta resonemang hör man ifall man lyssnar på miljöförörelsen, vår expertmyndighet Naturvårdsverket och, nu senast, Klimatpolitiska rådet. Klimatpolitiska rådet har informerat oss i trafikutskottet om hur väl regeringen ligger i fas med arbetet med att uppnå de fastslagna klimatmålen. Klimatpolitiska rådet konstaterar att med de fattade beslut och de åtgärder som nu finns kommer regeringen inte att uppnå målet att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent och heller inte det långsiktiga klimatmålet med nettonollutsläpp till 2045.

Fru talman! Det jag tyckte var särskilt intressant i Klimatpolitiska rådets draging för oss i trafikutskottet var att de lyfte upp de nationella infrastrukturinvesteringarna. De konstaterade att investeringsplanerna förhåller sig till framtida prognoser om ökad trafik och att planerna inte håller sig inom de målsättningar vi har på både miljöområdet och klimatområdet.

Jag läste Naturvårdsverkets underlag till regeringen om den framtida handlingsplanen för att möta våra utmaningar på klimatområdet. De säger samma sak: Vi måste ha en infrastrukturpolitik som håller sig inom klimatmålen.

Låt mig ta ett konkret exempel på hur den nationella infrastrukturplanen inte håller utifrån ett klimatperspektiv. Det gäller det stora motorvägsbygge som går under namnet Tvärförbindelse Södertörn. Det är en stor motorväg ett par mil härifrån, i södra Stockholmsområdet. Den ska bli 20 kilometer lång och kommer att kosta totalt ungefär 10 miljarder kronor. Tvärförbindelse Södertörn blir lönsamt som investeringsprojekt endast ifall trafiken ökar. Det är precis de prognoserna som infrastrukturprojektet bygger på. Vi vet alla att vi inte kan lägga ned investeringspengar som leder till ökad vägtrafik i en tid då vi drastiskt måste minska utsläppen från vägsektorn.

Jag noterar att de anslag och namngivna cykelobjekt som finns i den nationella infrastrukturplanen inte alls svarar mot det ökade intresse för cykling som finns runt om i landet. Det finns jättestora behov av att bygga ihop nationella cykelstråk som sträcker sig över kommun- och länsgränser. De 1,5 miljarder kronor som jag hittar i planen på cykelområdet räcker helt enkelt inte till.

Fru talman! Det finns många viktiga och behjärtansvärda infrastrukturprojekt på järnvägsområdet i den nationella infrastrukturplanen som jag verkligen välkomnar.

Det gäller till exempel den så kallade Nya Ostkustbanan, där det föreslås bli dubbelspår från Gävle upp till Sundsvall och sedan vidare till Härnösand. Mycket bra! Men varför ligger dessa satsningar så sent i planeringen när vi vet att vi behöver bygga dubbelspår längs ostkusten nu?

Det gäller också det förselagna fyrspåret mellan Stockholm och Uppsala, som är en extremt hårt trafikerad sträcka där vi behöver fyrspår. Även detta ligger i slutdelen av infrastrukturplanen.

Det handlar om det godsstråk i Bergslagen som behöver byggas upp och där kapaciteten måste höjas. Det ligger också sist i infrastrukturplanen.

Det gäller Borås–Göteborg.

Det gäller färdigställandet av Norrbotniabanan hela vägen till Piteå och vidare upp till Luleå. Även där är det för lite och för sent.

Och varför negligerar man Inlandsbanan, alltså den järnväg som vi har inne i landet från Mora upp till Gällivare? Inlandsbanan får visserligen driftsbidrag från staten, men i infrastrukturplanen föreslås inga nya investeringspengar för att rusta upp banan och höja kapaciteten. Det skulle vara till enormt stor nytta både för de framtida godstransporterna och för den snabbt växande turismen. Det finns stora önskemål om att kunna ta tåget upp till fjällen.

Fru talman! I den nationella infrastrukturplanen nämns också de föreslagna höghastighetsbanorna. Vi i Vänsterpartiet står fullt ut bakom planerna på att bygga ett nät av höghastighetsbanor från Stockholm till Göteborg och till Malmö och vidare till Köpenhamn. Vi vill att banorna ska byggas fort och att det ska vara banor för höga hastigheter, det vill säga 320 kilometer i timmen.

Om det här ska göras på ett bra sätt behöver vi låna för att göra de här investeringarna. Och det går att bygga ny järnväg fort om man bara vill och om man bara lånar upp för investeringarna. Jag tänker till exempel på när man byggde höghastighetsbanan mellan Madrid och Sevilla i södra Spanien. Det gjorde man på fem sex års tid efter att man hade klubbat det i det spanska parlamentet. Sex år – otroligt snabbt! Höghastighetsbanan mellan Berlin och München har också varit ett stort framsteg.

Vi ser att det går, men det som många av oss väntar på är helt enkelt att infrastrukturministern ska sträcka ut handen och bjuda in oss till överläggningar om hur vi ska kunna färdigställa höghastighetsbanorna. Infrastrukturministern får gärna svara på det.

Fru talman! En viktig del i betänkandet är också förslaget om ett nytt signalsystem för järnvägen. Det går under bokstavsförkortningen ERTMS, European Rail Traffic Management System.

Riksrevisionen har granskat regeringens och Trafikverkets arbete med införandet av det nya signalsystemet, och det är en ganska förskräckande läsning, måste jag säga.

Det är ett projekt som kommer att kosta totalt 30 miljarder kronor. I planen har man budgeterat för ungefär 12 miljarder kronor. Riksrevisionen konstaterar att projektet kommer att bli avsevärt dyrare än vad man tidigare har förespeglat. Det kommer inte att få de kapacitetshöjande effekter som Trafikverket tidigare har påstått, alltså att vi ska kunna resa mer med tåg med det nya signalsystemet. Samhällsnyttan, som Trafikverket tidigare har talat om och beräknat upp till 26 miljarder kronor, har sjunkit som en sten i de senaste beräkningarna. Det finns i princip ingen samhällsnytta inom överskådlig tid.

Riksrevisionen konstaterar också att hela kostnaden för ombordutrustning, till exempel att bygga om lok, rullas över på tågoperatörerna, alltså de som trafikerar våra järnvägar. Och de måste göra investeringarna innan det nya signalsystemet ens finns på plats och fungerar.

Det finns ett antal erfarenheter från Tyskland, Spanien och Danmark som vi kan lära av vad gäller det nya signalsystemet. Gemensamt för alla dessa erfarenheter är att de förskräcker. I alla fallen har det blivit långt mycket dyrare och mer komplicerat, och man har fått mindre kapacitet på järnvägen, till exempel i Spanien, på de delar där man har infört det nya signalsystemet.

Vi i Vänsterpartiet vill inte ha lägre kapacitet på våra järnvägar. Vi vill inte ha de höga kostnaderna. Vi vill inte ha en försämrad konkurrenskraft för järnvägen. Vi vill inte heller att de stora kostnaderna ska rullas över på dem som reser på järnvägen och på tågoperatörerna som trafikerar våra järnvägar.

I ljuset av detta anser vi att vi bör avvakta med en fortsatt utrullning av det nya signalsystemet ERTMS. Jag noterar att vi är många partier i den här församlingen som tycker precis så.

Jag vill yrka bifall till reservation nr 28, som handlar om precis detta. I betänkandet finns det en motion från Centerpartiet och Liberalerna som också kritiserar det här systemet. Jag tycker att man borde rösta för reservation nr 28. Jag noterar också att kritiken från Moderaterna mot signalsystemet är benhård. Av det skälet borde även Moderaterna rösta för reservation 28. Då kan vi göra någonting bättre för 30 miljarder kronor, och vi slipper se Sverige bli en försökskanin för det gigantiska riskprojektet ERTMS.

Låt oss avvakta, se till att det fungerar först och lägga pengarna på något bättre. Sedan kan vi investera i ett nytt signalsystem.

(Applåder)

(forts. § 15)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.54 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.00.

§ 13 Beslut om ärende som slutdebatterats den 3 april

MJU9 Naturvård och biologisk mångfald

Punkt 1 (Övergripande frågor om biologisk mångfald)

1. utskottet

2. res. 3 (L)

Votering:

167 för utskottet

17 för res. 3

114 avstod

51 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 27 C, 23 V, 18 KD, 13 MP

För res. 3: 17 L

Avstod: 58 M, 56 SD

Frånvarande: 14 S, 12 M, 6 SD, 4 C, 5 V, 4 KD, 2 L, 3 MP, 1 -

Karolina Skog (MP) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 3 (Övergångszoner mellan skogs- och jordbruksmark)

1. utskottet

2. res. 5 (SD)

Votering:

244 för utskottet

58 för res. 5

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 58 M, 28 C, 23 V, 18 KD, 17 L, 14 MP

För res. 5: 58 SD

Frånvarande: 14 S, 12 M, 4 SD, 3 C, 5 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Lotta Johnsson Fornarve (V) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 4 (Invasiva främmande arter)

1. utskottet

2. res. 6 (M)

Votering:

170 för utskottet

58 för res. 6

75 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 28 C, 24 V, 18 KD, 14 MP

För res. 6: 58 M

Avstod: 58 SD, 17 L

Frånvarande: 14 S, 12 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 5 (Översyn av lagstiftningen om genteknik)

1. utskottet
2. res. 9 (S, V, MP)

Votering:

179 för utskottet

123 för res. 9

1 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 58 M, 58 SD, 28 C, 18 KD, 17 L

För res. 9: 85 S, 24 V, 14 MP

Avstod: 1 S

Frånvarande: 14 S, 12 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Thomas Hammarberg (S) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

Punkt 8 (Licensjakt på säl)

1. utskottet
2. res. 13 (S, V, L, MP)

Votering:

163 för utskottet

140 för res. 13

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 58 M, 58 SD, 28 C, 18 KD

För res. 13: 85 S, 24 V, 17 L, 14 MP

Frånvarande: 14 S, 12 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Thomas Hammarberg (S) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 9 (Allmän jakt på skarv)

1. utskottet
2. res. 14 (SD)

Votering:

230 för utskottet

57 för res. 14

16 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 28 C, 24 V, 2 KD, 17 L, 14 MP

För res. 14: 57 SD

Avstod: 16 KD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 5 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Magnus Jacobsson och Désirée Pethrus (båda KD) anmälde att de avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Prot. 2018/19:73
4 april

Punkt 13 (Skydds- och licensjakt)

1. utskottet
2. res. 23 (KD)

Votering:

229 för utskottet

18 för res. 23

57 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 1 SD, 28 C, 24 V, 17 L, 14 MP

För res. 23: 18 KD

Avstod: 57 SD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 21 (Vattenskyddsområden)

1. utskottet
2. res. 35 (SD, C)

Votering:

218 för utskottet

85 för res. 35

1 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 1 C, 24 V, 17 KD, 17 L, 14 MP

För res. 35: 58 SD, 27 C

Avstod: 1 KD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Désirée Pethrus (KD) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Punkt 22 (Marina skyddade områden m.m.)

1. utskottet
2. res. 37 (V)

Votering:

221 för utskottet

24 för res. 37

59 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 58 SD, 28 C, 18 KD, 17 L, 14 MP

För res. 37: 24 V

Avstod: 59 M

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU17 Riksrevisionens rapport om tillämpningen av den kommunala finansieringsprincipen

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU25 Statlig förvaltning och statistikfrågor

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU34 Offentlig upphandling

Punkt 2 (Sociala kriterier, sociala företag och ideella organisationer)

1. utskottet

2. res. 2 (L)

Votering:

268 för utskottet

18 för res. 2

18 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 58 M, 58 SD, 28 C, 24 V, 14 MP

För res. 2: 1 M, 17 L

Avstod: 18 KD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Hans Rothenberg (M) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 4 (Djurskydd och livsmedelsproduktion)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

218 för utskottet

58 för res. 4

28 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 24 V, 18 KD, 17 L, 14 MP

För res. 4: 58 SD

Avstod: 28 C

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 5 (Miljökrav)

1. utskottet

2. res. 7 (SD)

Votering:

169 för utskottet

58 för res. 7

77 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2018/19:73
4 april

Partvis fördelning av rösterna:
För utskottet: 86 S, 28 C, 24 V, 17 L, 14 MP
För res. 7: 58 SD
Avstod: 59 M, 18 KD
Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 6 (Innovations- och funktionsupphandling)

1. utskottet

2. res. 9 (M)

Votering:

226 för utskottet

58 för res. 9

19 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 58 SD, 28 C, 24 V, 16 L, 14 MP

För res. 9: 58 M

Avstod: 1 M, 18 KD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 3 L, 2 MP, 1 -

Åsa Coenraads (M) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

Jan Björklund (L) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Punkt 8 (Antal underleverantörer)

1. utskottet

2. res. 12 (V)

Votering:

279 för utskottet

24 för res. 12

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 58 SD, 28 C, 18 KD, 16 L, 14 MP

För res. 12: 24 V

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 3 L, 2 MP, 1 -

Jan Björklund (L) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU41 Riksrevisionens rapporter om räkenskapsammandragets tillförlitlighet och räkenskapsammandraget som underlag för kommunjämförelser

Kammaren biföll utskottets förslag.

CU9 Associationsrätt

Punkt 1 (Revision)

1. utskottet

2. res. 1 (V)

Votering:

280 för utskottet

24 för res. 1

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 58 SD, 28 C, 18 KD, 17 L, 14 MP

För res. 1: 24 V

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 6 (Sänkt krav på aktiekapital)

1. utskottet

2. res. 2 (KD)

Votering:

286 för utskottet

18 för res. 2

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 58 SD, 28 C, 24 V, 17 L, 14 MP

För res. 2: 18 KD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 7 (Mindre administration i små företag)

1. utskottet

2. res. 3 (M, KD)

Votering:

227 för utskottet

77 för res. 3

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 58 SD, 28 C, 24 V, 17 L, 14 MP

För res. 3: 59 M, 18 KD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Prot. 2018/19:73

4 april

CU10 Konsumenträtt

Punkt 1 (Telefonförsäljning)

1. utskottet

2. res. 2 (C)

Votering:

218 för utskottet

28 för res. 2

58 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 24 V, 18 KD, 17 L, 14 MP

För res. 2: 28 C

Avstod: 58 SD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 3 (Reklam riktad till barn)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

245 för utskottet

58 för res. 4

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 27 C, 24 V, 18 KD, 17 L, 14 MP

För res. 4: 58 SD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 4 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 8 (Småhusentreprenad)

1. utskottet

2. res. 7 (L)

Votering:

287 för utskottet

17 för res. 7

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 59 M, 58 SD, 28 C, 24 V, 18 KD, 14 MP

För res. 7: 17 L

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Punkt 10 (Snabblån m.m.)

1. utskottet

2. res. 8 (SD, C)

Votering:

218 för utskottet

86 för res. 8

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 86 S, 59 M, 24 V, 18 KD, 17 L, 14 MP
För res. 8: 58 SD, 28 C
Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Prot. 2018/19:73
4 april

Punkt 12 (Konsumentvägledning)

1. utskottet
2. res. 9 (M)

Votering:

187 för utskottet

59 för res. 9

58 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 86 S, 28 C, 24 V, 18 KD, 17 L, 14 MP

För res. 9: 59 M

Avstod: 58 SD

Frånvarande: 14 S, 11 M, 4 SD, 3 C, 4 V, 4 KD, 2 L, 2 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 15 (forts. från § 12) **Infrastrukturfrågor** (forts. TU5)

Infrastrukturfrågor

Anf. 127 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med den fantastiska nyhet vi precis fick från Bryssel. Det ser ut som att det har röstats igenom ett mobilitetspaket för ordning och reda i åkeribranschen. Jag kan inte redogöra för hur andra partier har röstat, men jag kan meddela att Socialdemokraterna har röstat ja till alla förslag.

Fru talman! I dag debatterar vi alltså trafikutskottets betänkande 5, *Infrastrukturfrågor*. Det behandlar regeringens skrivelse om nationell planering för transportinfrastrukturen och Riksrevisionens rapporter om Trafikverkets stöd till forskning och innovation samt om ett nytt signalsystem för järnvägen. Vi behandlar även 529 yrkanden från den allmänna motionstiden.

Jag vill börja med att yrka bifall till vår reservation 42. I övrigt yrkar jag bifall till trafikutskottets förslag. Jag anser för övrigt att trafikutskottets tillkännagivande är att slå in redan vidöppna dörrar.

Fru talman! Riksrevisionens rapporter måste följas upp noga. Den satsning som Trafikverket gör med resurser på forskning och innovation inom transportområdet måste ske med god hushållning, och handläggningen måste följas upp.

När det gäller det nya signalsystemet ERTMS, som är ett långt, kostsamt och tekniskt komplicerat projekt, bör Trafikverket ta fram en strategi för reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande planen samt samhälls-ekonomiska analyser av reinvesteringsprojekt. Det är glädjande att det har visat sig att de kostnadsuppskattningar som har gjorts till planen 2018 är av god kvalitet.

Fru talman! Infrastruktur och fungerande hållbara kommunikationer engagerar. Det är något som vi alla känner av i vår vardag, vare sig det är fråga om potthål, ett försenat tåg, oplogade vägar, flyg som inte kan landa på Arlanda, rulltrappor som står stilla eller annat. Därför är infrastrukturfrågorna så viktiga för medborgarna. Den dag som vi inte märker av något är den dag då alla transportslag och all infrastruktur fungerar samtidigt i hela Sverige.

Fru talman! Det är en historiskt stor summa som vi nu satsar på infrastruktur planeringsperioden 2018–2029, men det ska också bygga Sverige starkt och hållbart för oss här och nu och även för kommande generationer.

Vi ska ligga i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar. Vi ska ställa om så att vi blir världens första fossilfria välfärdsländ. Sverige ska, som infrastrukturminister Tomas Eneroth brukar säga, vara en permanent världsutställning.

Vi ska ha väl fungerande transporter i hela landet för gods, för besöksnäring och för kvinnors och mäns möjligheter att tryggt ta sig till jobbet och för våra barns möjligheter att ta sig till skolan och fritidsaktiviteter.

Infrastrukturplanen ska också samverka, så att fler bostäder byggs, sysselsättningen ökar och näringslivets förutsättningar förbättras. Infrastrukturen är blodomloppet där alla transportslag är viktiga när hela Sveriges förutsättningar för utveckling ska tas till vara.

Jag tror att vi i trafikutskottet är helt eniga i att järnvägsunderhållet behöver öka. Och det, mina vänner, gör det rejält – med hela 47 procent från förra infrastrukturplanen. Likaså ökar vägunderhållet, bland annat för bärighet och tjälsäkring och för att öka bärighetsklassen till en fyra och med bidrag till enskilda vägar. Allt detta är av största vikt där jag bor i Jämtlands län.

I infrastrukturplanen finns även över 333 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet från norr till söder, med trimnings- och miljöåtgärder för befintlig transportinfrastruktur, med en pott för åtgärder som stärker näringslivets konkurrenskraft, med åtgärder för att öka tillgängligheten och öka möjligheterna att nå målen för trafiksäkerhet.

Fru talman! För att nämna några större infrastrukturinvesteringar som namnges vill jag börja med delar av Norrbottenbanan, med Sydostlänken mellan Älmhult och Blekinge, fyrspar till Uppsala och dubbelspar på Ostkustbanan mellan Gävle och Kringlan.

Den innehåller också ökade satsningar på sjöfarten, som farleder i Göteborg och i Luleå samt mellan Landsort och Södertälje, och på slussar som i Trollhättan.

Nya stambanor för höghastighetståg påbörjas, och stadsmiljöavtalen får sina resurser.

Vikten av mer forskning och innovation vet vi, och därför är det glädjande att resurserna ökar och att sjöfartsområdet pekas ut.

Fru talman! Vi behöver fungerande, säkra och hållbara infrastruktur i hela landet. Med 100 miljarder kronor mer till infrastruktur än i föregående plan kommer det att göra stor skillnad – 700 miljarder kronor totalt. Dessutom har vi det 73-punktsprogram som Socialdemokraterna och Miljöpartiet kommit överens om tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna. Där slås det bland annat fast att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, ska förstärkas ytterligare, att en fortsatt utbyggnad av järnväg i norra Sverige ska ske, att bygget av Norrbottenbanan i sin

helhet ska intensifieras, att nya stambanor för höghastighetståg, så att Malmö, Göteborg och Stockholm och städer och regioner i anslutning till banans sträckning knyts samman med hållbara transporter, ska ske och att punktligheten för svensk järnväg ska öka. Det slås också fast att det ska göras investeringar i infrastruktur för fossilfri laddning och tankning och i produktion och distribution av biogas och att man med reduktionsplikten som redskap ska nå målet om att minska transporternas utsläpp med 70 procent till 2030.

Detta ska ske med den godsstrategi som regeringen tillsammans med transportnäringen har tagit fram, med det pilotprojekt som vi nu ser med elvägar där Sverige ligger i framkant, med den infrastruktur i laddstolpar som klimatinvesteringsprogrammen möjliggjort, med digitaliseringens och automatiseringens möjligheter, med cykelstrategin, med industrins omställning och mycket annat.

Fru talman! Vi behöver alla trafikslag för att frakta gods, för att kunna arbeta och gå i skola samt för att besöka nya och spännande resmål i hela Sverige. Men transporterna behöver bli smartare, effektivare och hållbara.

Jag brukar fråga om alla blommor ska fortsätta att blomma, eller om det är dags att börja rensa rabatten. Svaret som jag alltid får är att man ska fortsätta låta blommorna blomma.

När vi ska klara denna klimatomställning ska vi göra det gemensamt – av folket, för folket och med folket – i hela Sveriges avlånga land, från Abisko till Österlen.

Fru talman! Den 4 oktober 2017 var jag med om något fantastiskt. Vi har haft järnvägsräls med varierande grad av tågtrafik på Mittbanan i Jämtland sedan senare delen av 1800-talet. Och jag vill rikta ett stort tack till regeringen för att nattågen kom tillbaka.

Detta var nog inte ett lätt järnvägsbygge när man kom upp till fjällen, förbi Åre, Duved och Storlien och över gränsen till Norge med bergsskärning och höga järnvägsbankar. En järnvägsbank var 24 meter. Efter 140 år orkade den inte längre, och det var risk för ras.

Det var där jag var en sen kväll 2017 för att tillsammans med Seko träffa dem som i skift jobbade dygnet runt för att lägga räls. Det var så himla spännande. Att lägga ny räls i Jämtland är ingen vanlig företeelse. Jag var också där för att se bygget av en ny bro över Stora Helvetet, mellan Sverige och Norge, mellan Jämtland och Trøndelag, i stället för den järnvägsbank som nu efter 140 år hade tjänat ut sitt syfte.

I går fick jag vara tillsammans med infrastrukturminister Tomas Eneroth på invigningen av denna bro. Den är viktig för godset, viktig för besöksnäringen, viktig för persontransporter och en viktig förbindelse mellan Sverige och Norge. Det är något speciellt att inte bara fatta beslut utan att få se något byggas och inte minst att få se det bli färdigt.

Fru talman! Det blir mina slutord. Tänk när vi får se allt som blir klart när denna infrastrukturplan med 700 miljarder kronor har fått verka. Då, fru talman, är det nog alldeles säkert att väldigt många redan har längtat och har förhoppningar på den kommande infrastrukturplanen.

(Applåder)

Anf. 128 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! När vi lyssnade på SJ:s vd Crister Fritzson i trafikutskottet häromveckan fick han frågan: Vad kommer SJ att ha för nytta av det nya signalsystemet ERTMS? Svaret var kort: Ingen nytta alls.

I dag fick vi en skrivelse från Tågoperatörerna, Svensk Kollektivtrafik, Hector Rail, Transportindustriförbundet och en del andra. Jag tror att alla i trafikutskottet har fått den. Där uppmanar de oss att avvakta med införandet av det nya och, precis som Anna-Caren Säterberg sa, mycket komplicerade och omfattande signalsystemet ERTMS. Det kommer att belasta statsbudgeten med minst 30 miljarder kronor.

ERTMS har från början sålts in som ett sätt att höja kapaciteten på svensk järnväg, alltså att vi ska kunna transportera mer gods och att fler personer ska kunna transporteras.

Men när Riksrevisionen nu har gått igenom Trafikverkets arbete med ERTMS ser man att dessa kapacitetslöften har fallit som en sten. Det som Trafikverket har förespeglat stämmer inte alls. Det har Trafikverket sedan också tillstått.

Min första fråga till Anna-Caren Säterberg är: Hur mycket kommer kapaciteten att höjas på svensk järnväg med ERTMS enligt Socialdemokraternas bedömning? Kommer vi att få en höjd kapacitet över huvud taget?

Min andra fråga är: Nu när vi ser erfarenheterna från andra länder – Tyskland, Spanien och Danmark – där man får göra omtag efter omtag med det nya signalsystemet, och nu när branschen vädjar till oss att avvakta med detta därför att det är för krångligt och kostar för mycket pengar, vore det inte klokt att skjuta på implementeringen av det nya signalsystemet?

Anf. 129 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik:

Fru talman! Tack för viktiga frågor, Jens!

Som du själv säger behandlar vi även skrivelsen från Riksrevisionen här i dag. Där står det att man ändå gör bedömningen att ERTMS är mycket driftssäkrare än vad ATC har varit.

Jag kan väl säga så här: Vi vet att 4 procent av ställverken är slut nu, och vi vet att 25 procent av ställverken kommer att vara slut 2025. Med det sagt måste vi ju investera i *något*. Att med 30 miljarder bara släppa allting och inte genomföra detta, vilket är Vänsterpartiets önskan, skulle naturligtvis komma med stora kostnader. Då måste du reinvestera i någonting annat, och Trafikverket har pekat på vad det skulle kosta.

Svaret på din första fråga är alltså: Det är klart att vi tror på en högre kapacitet. Svaret på din andra fråga är: Vi måste investera här och nu för att få till detta.

Anf. 130 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Då måste jag få fråga om Anna-Caren och jag har läst samma granskning från Riksrevisionen. Där konstateras att Trafikverket tidigare har räknat de samhällsekonomiska vinsterna av den så kallade kapacitetshöjningen ungefär 17 miljarder för högt. Nu har Riksrevisionen svårt att i närtid peka på några samhällsekonomiska vinster över huvud taget.

Vi får också fortlöpande information från leverantören, det vill säga det bolag som ska bygga detta extremt komplicerade system, om att de ligger efter och inte klarar av att leverera det de skulle. Vi ser att man i Tyskland väljer att ta ett omtag och får skjuta på fortsatt implementering. I Danmark har det kostat flera miljarder kronor mer än vad man tidigare trodde, precis som här i Sverige. I Spanien har delar av järnvägsnätet i princip blivit paralyserat därför att det nya signalsystemet inte fungerar.

Anna-Caren Säterberg har rätt i en sak – jag tror inte heller att man kan ta 30 miljarder och bara lägga det i ett fantastiskt järnvägsunderhåll, utan självklart måste vi förhålla oss till det eftersatta underhållet när det gäller en del ställverk redan i dag. Med vissa mindre investeringar går det dock att förlänga driftstiden på dem och få det att fungera. Då kan vi avvakta och se hur det här nya signalsystemet fungerar i andra länder, och sedan kan vi möjligen rulla ut det i större skala. Men vi kan inte göra det nu, för det finns för många osäkerheter.

Varför lyssnar inte Socialdemokraterna på dem som ska köra tågen på järnvägen? Operatörerna – SJ och andra – säger att detta inte är till någon nytta för dem. Varför inte då avvakta och investera pengarna i något annat?

Anf. 131 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik:

Fru talman! Tack igen, Jens! Vi lyssnar naturligtvis på alla. Men vi var ju på samma möte, och där frågade vi i utskottet vad som behöver göras. Jag tror faktiskt att det var Moderaterna som ställde den frågan. Trafikverkets svar var att vi kanske borde öka takten i stället för att ta det i den takt vi nu gör, och att det skulle vara en del av lösningen.

Sedan ska man ju också veta att syftet med ERTMS inte bara är att vi ska kunna resa inom Sverige, utan det ska hålla ihop Europa. Svaret på din fråga, Jens, är alltså fortfarande: Jag tror inte att man bara kan stoppa detta och på något sätt tro att man i och med det har fått 30 miljarder till andra investeringar. I så fall kanske man i stället måste öka takten – eller i alla fall se till att det här blir gjort. Att stoppa någonting som vi redan har påbörjat tror jag nämligen inte är vägen framåt.

(Applåder)

Anf. 132 JESSIKA ROSWALL (M):

Fru talman! Detta betänkande heter alltså *Infrastrukturfrågor*, och precis som Jens Holm sa i sitt anförande är det ett väldigt stort betänkande. Det innehåller över 500 yrkanden, och det är tre skrivelser som ska behandlas. Därför finns det självklart många saker man skulle vilja ta upp och lyfta fram i en sådan här debatt.

Den här veckan har jag åkt bil. Jag har åkt buss, och jag har åkt tåg. Jag har varit på Arlanda; jag flög förvisso inte, men det gjorde många andra. Jag har inte åkt båt, men det har säkert någon av de saker jag har köpt gjort. Jag har inte cyklat, men det beror på att min cykel fortfarande står i garaget eftersom de inte har sopat hemma hos mig än. Vad vill jag säga med detta? Jo, att Sverige är ett väldigt stort land. Vi har långa avstånd och mycket glesbygd över hela landet. Samtidigt är vi, precis som stora delar av världen, alltmer urbaniserade.

För att få landet att fungera krävs det en fungerande infrastruktur som ger alla människor möjlighet och förutsättningar att leva här i landet. Det handlar om att enkelt kunna ta sig till arbetet för att få ihop livspusslet. Det

krävs också god infrastruktur för att svenska företag ska kunna leverera sitt gods snabbt och punktligt över hela landet, så att de kan stå sig i en global konkurrens. Då behöver vi vägar, bilar och cyklar, liksom järnväg som kan transportera människor och gods. Vi behöver flyg, och vi behöver sjöfart för att binda ihop Sverige. Detta tänkte jag försöka säga något om.

Fru talman! Vi har de senaste åren sett att utsläppen i Sverige har ökat. Regeringen har då fokuserat på åtgärder som av de egna experterna har kritiserats för att vara ineffektiva. Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska utsläppen av växthusgaser, och den största delen kommer från vägtrafiken. Det måste vi förändra. Vi måste se till att vägtrafiken ställer om och blir mer hållbar, men det är inte mobiliteten som ska minskas utan utsläppen.

När jag var ung trodde jag att vi i framtiden – och den tiden är ungefär nu, för så gammal är jag – skulle sväva omkring i stora farkoster. Så har det kanske inte riktigt blivit. Man ska såklart inte tala om vad som händer i framtiden, eftersom vi inte vet det. Men under min tid i trafikskottet har jag läst en hel del artiklar om infrastruktur. Jag känner mig ändå väldigt hoppfull inför framtiden. Vi kanske faktiskt redan delvis *är* i framtiden; det sker mycket teknikutveckling, och vissa saker är redan här. Vi har smarta bilar som bromsar av sig själva, och de ser om vi är trötta. Det finns självkörande bilar, och vi har tittat på elektrifiering av vägar. Det finns laddbara bilar, smartare fossilfria bränslen och mycket, mycket annat.

Detta är bra, men vi måste också se till att våra vägar fungerar här och nu. Det svenska vägnätet består av ca 44 000 mil, och 75 procent av dem är enskilda vägar. Det pratade vi bland annat om i trafikskottet i dag. De enskilda vägarna har en enorm betydelse för att landsbygden ska kunna leva, och de är också en viktig förutsättning för våra råvarutransporter. Det har kommit oroväckande rapporter om tillståndet i vårt vägnät i stort, och vi behöver en plan för de enskilda vägarna. Vi behöver också ökade satsningar på vägunderhåll. Vi behöver laddstolpar till alla laddbara bilar som nu rullar ut på den svenska marknaden, och då behöver vi bygga ut laddinfrastrukturen.

I valet 2014 lovade Socialdemokraterna att tågen skulle gå i tid. Vi är många som pendlar antingen regionalt eller på längre avstånd, och vi frågar oss vad som har skett med dessa vallöften. I somras var det kaos på tågen – 40 procent av långdistanstågen var försenade. Ja, jag vet att det var bränder runt om i Sverige, men kaoset började tidigare under försommaren. Vi läste om passagerare som satt fast på Arlanda Express i timmar, och vid något tillfälle tog det tio timmar mellan Uppsala och Stockholm. Nu i vintras, alltså ganska nyligen, var det kaos igen; det minns vi säkert allihop.

Trafikverkets egen statistik är tydlig: Totalt blev tågen 62 000 timmar försenade förra året. Det är en skrämmande hög siffra. Så stora förseningar har det bara varit en gång under 2000-talet, och det är en oacceptabel utveckling.

Det är bra att det numera finns en bred politisk enighet om att vi inte får tumma på järnvägsunderhållet framöver, samtidigt som vi behöver investeringar i nya spår. Det krävs även en regering som tar tag i järnvägens organisatoriska problem så att tågen kan gå i tid. Det handlar om en tydligare styrning av Trafikverket och en bättre långsiktig planering av underhållsinsatser.

Operatörer som använder sig av gamla tåg som sliter på anläggningen eller ger upphov till förseningar måste i större utsträckning bära denna kostnad. Vi resenärer måste också kunna lita på den information vi får vid stopp och förseningar på ett mycket bättre än vi kan göra i dag.

I valrörelsen 2014 lovade Socialdemokraterna som sagt att tågen skulle gå i tid. Socialdemokraterna har nu ansvarat för järnvägen i snart fem års tid, och resultatet är ökade förseningar och en sämre punktlighet. Detta är helt enkelt oacceptabelt och ett rejält misslyckande från Socialdemokraternas sida. Sverige behöver en regering som inte skyller ifrån sig utan tar ansvar och agerar för att tågen ska gå i tid.

Fru talman! Det kan konstateras att om vi får ordning på järnvägsnätet och vägnätet runt om i landet kan vi också få igång mer sjöfart, vilket totalt sett skulle leda till ökad kapacitet och till att vi bättre kan optimera de olika transportsätten. Men då krävs det, som jag sa, ett bättre och tillgängligare vägnät och järnvägsnät för våra hamnar. Framför allt gäller det tillgängligheten till och från våra hamnar. För ett litet, exportberoende land som Sverige är sjöfarten direkt avgörande för att vi ska kunna importera och exportera råvaror och gods på världsmarknaden.

Moderaterna är positiva till att öka klimatstyrningen kopplat till farledsavgifterna för att öka omställningstakten i sjöfartsbranschen och vill göra en översyn av detta. Det skulle dessutom vara ett sätt att premiera dem som väljer att investera i miljövänligare fartyg.

Jag vill också säga någonting om flyget. Jag vet att både flyget och sjöfarten har egna betänkanden, men som både jag själv och andra redan har sagt här i dag tycker jag inte att man kan ställa transportslagen mot varandra.

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg. Flyget binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna att leva och bo i hela landet. Samtidigt behöver vi göra mer för att minska flygets klimatpåverkan. Moderaterna har länge drivit på i frågan om krav på inblandning av biodrivmedel i flygbränslet för att göra flyget grönare.

Fru talman! Jag skulle också behöva säga någonting i detta anförande om att jag beklagar att vi först detta riksdagsår får behandla den nationella planen. Detta är ett ärende som vi vet var planerat att komma före propositionsstoppet förra året. Det kom dock först därefter, vilket fick konsekvensen att den förra riksdagen inte hann behandla ärendet. Det finns många anledningar till att detta inte är bra. Bland annat handlar det om demokratiskäl, vilket är extra tråkigt att kunna konstatera så här under ett jubileumsår.

Jag har lyft fram några utmaningar inom hela transportsektorn. Det här är ingen budgetdebatt, men vi är nog överens om att detta rör stora pengar. Då är det avgörande att pengarna används effektivt, men tyvärr har vi i olika rapporter de senaste åren sett att så inte alltid är fallet.

Moderaterna har länge krävt – och tycker alltså att det behövs – bättre processer för dessa investeringar. Vårt förslag är att tillsätta ett transportpolitiskt råd som ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken. Detta är inget nytt förslag, utan vi har drivit det i många år.

Vägledande måste vara att i högre grad prioritera de projekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma; i vart fall måste vi kunna veta att de är det. I dag råder det dålig kontroll och dålig transparens, och då skulle

ett oberoende råd kunna bidra till en mer effektiv användning av våra skattemedel.

Fru talman! Vi moderater står såklart bakom samtliga våra reservationer och vårt särskilda yttrande, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 1.

Avslutningsvis vill jag säga att det är allvar nu. Vi måste öka kapaciteten. Vi måste göra mer för att ställa om till hållbarare transporter. Vi måste öka framkomligheten och förbättra punktligheten. Vi måste göra oss av med flaskhalsarna och minska sårbarheten inom alla transportslag.

I detta anförande instämde Åsa Coenraads (M).

Anf. 133 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik:

Fru talman! Tack till Jessika Roswall för hennes anförande! Jag håller med om väldigt mycket av det hon sa om de möjligheter och utmaningar vi har.

Om det är någonting vi vet att vi har är det en enorm underhållsskuld till järnvägen. Den har funnits länge, och den har varit svår. Jag tänker på det du, Jessika Roswall, sa i ditt anförande om att punktlighet och annat till viss del kan ha att göra med att vi inte har satsat tillräckligt på järnvägen.

Det gör vi ju verkligen nu. I denna plan ökar vi resurserna med 47 procent från den förra infrastrukturplanen. Efter att ha läst lite om hur Moderaterna har uttryckt sig om planen blir min fråga till Jessika Roswall: Delar Jessika Roswall vår åsikt att dessa satsningar på underhåll av järnväg behövs efter år av att järnvägen fått stå tillbaka?

Anf. 134 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Jag tackar för frågan.

Jag hör en underton i frågan från Anna-Caren Säterberg. Efter decennier av underinvesteringar i järnvägsunderhållet tog alliansregeringen över 2006 – det stämmer. Under alliansregeringens åtta år fördubblade man anslagen till järnvägsunderhåll. Detta har sagts ett antal gånger i kammaren i dessa debatter.

Det är ju lika mycket pengar i våra två budgetar – eller våra två anslag – för detta, så egentligen behöver vi inte ha denna diskussion om och om igen.

Frågan går snarare tillbaka. Ni har styrt i snart fem år och haft ansvaret för järnvägen. Ni måste faktiskt ta ansvar för er politik.

Jag hörde många fina ord från Anna-Caren Säterberg i talarstolen, men som jag sa i mitt anförande har järnvägen blivit sämre – punktligheten är sämre.

När det gäller flyget har ni infört en flygskatt, men ni har inte sett till att utsläppen minskar. Allianspartierna har drivit på för att få igenom ökad användning av biobränsle vad gäller flyget.

Häromdagen kom det också rapporter om brister i underhållet.

Min fråga tillbaka är: När ska Socialdemokraterna börja ta ansvar för infrastrukturpolitiken?

Anf. 135 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik:

Fru talman! Jag tackar för frågan.

Ansvarstagande tycker jag att vi visar varje dag i godsstrategi och cykelstrategi och när det gäller järnvägsunderhållet. Vi har ju också under tiden före den förra planens avslut satsat mer pengar på vägar och järnvägar varje år, eftersom planen inte räckte till.

Om jag kommer ihåg det rätt lovade Moderaterna inför valet en satsning på, tror jag, 20 miljarder på Östlig förbindelse, och ni har hela tiden varit väldigt tydliga med detta. Jag har aldrig förstått vad det då är vi inte ska göra i denna plan om 700 miljarder. Vad är det vi ska ta bort?

Min oro var hela tiden att Moderaterna i detta återigen ville prioritera ned järnvägen till förmån för väg. Var dessa 20 miljarder ovanpå allting? Eller ingick de i den plan som ni lovade inför valet till Stockholms stad, tror jag, som gemensamt sa nej till det?

Anf. 136 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Jag måste erkänna att jag inte kan detaljerna när det gäller olika miljarder.

Det handlar om jättemycket pengar och ett långt perspektiv; det rör sig om 2018–2029. Vi har lika många miljarder. Jag hör att ni säger 700 miljarder. Jag har läst om 622 respektive 628 miljarder, men totalt sett är det lika mycket pengar. Vi matchar varenda krona.

Jag kan tyvärr inte svara på alla detaljer. Men som jag sa i mitt anförande – även om jag talade om flera transportslag där – måste vi självklart se till att komma till rätta med bristerna i järnvägen. Det håller jag helt med om.

Anf. 137 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jessika Roswall får korrigeras mig om jag hörde fel, men jag tyckte att jag hörde Roswall säga att klimatmålen måste få större betydelse i infrastrukturplaneringen. Det var ljuv musik i mina öron, för om vi ska nå våra klimatmål är det väldigt viktigt att dessa 700 miljarder går åt rätt håll.

När Klimatpolitiska rådet, som man kan säga övervakar klimatpolitiken i Sverige, hade sin dragning för oss i trafikskottet förra veckan pekade de på att en väldigt viktig åtgärd som vi borde vidta är att utgå från våra klimatmål när vi har infrastrukturplanering och planera därefter. Vi kan inte ha en infrastrukturplanering som bygger på prognoser som handlar om ökad vägtrafik. Det är precis samma sak som Naturvårdsverket sa i det underlag till regeringen om en framtida klimatplan som kom nyligen.

Min fråga till Roswall blir därför om Moderaterna är beredda att verka för att vi ska ha en infrastrukturplanering som helt och hållet utgår från våra klimatmål. I det sammanhanget skulle jag också vilja fråga om Moderaterna tycker att det är en bra idé att lägga ungefär 10 miljarder kronor på att bygga en helt ny motorväg här i Stockholmsområdet – Tvärförbindelse Södertörn – som kommer att leda till ökad trafik och ökade utsläpp. Samtidigt vet vi ju att behoven är stora, till exempel ute i glesbygden, med underhåll av små vägar, underhåll av järnvägen och så vidare.

Avslutningsvis, fru talman: Varför vill inte Moderaterna pausa det stora, osäkra signalsystemet ERTMS? Ni kan ju rösta på reservation 28 så gör vi det.

Anf. 138 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Tack för bra frågor, Jens Holm! Det var helt korrekt uppfattat: Vi måste ställa om alla transportslagen så att de blir mer hållbara. Vi var ju på samma utskottsmöte, och jag ställde då en fråga om bilar i framtiden. Jag tycker att man hade en lite ensidig syn på detta; jag tycker nog att man måste kunna se en framtid med bilar som är fossilfria.

Jag skulle vilja ställa en fråga tillbaka apropå detta: Är Jens Holm nöjd med att ha en regering som vidtar miljöåtgärder som dess egna expertmyndigheter inte anser ger någon effekt? Sju av åtta åtgärder anses inte ge någon effekt. Vi måste ha åtgärder här och nu som faktiskt ger effekt. Vi har inte råd med symbolpolitik. Det skulle jag vilja fråga tillbaka.

Men Jens Holm hade fler frågor till mig. Det gällde ERTMS. Moderaterna har också läst Riksrevisionens rapport, och det finns en hel del kritik att framföra, precis som Jens Holm sa i sitt anförande. Vi var också på samma utskottsmöte och hörde Trafikverkets experter berätta om nyttan med och nödvändigheten av att pausa det – men också riskerna.

Vi är väldigt kritiska, återigen, till att vi har projekt som vi inte kan se är samhällsnyttiga. Å andra sidan känner jag i det här läget – här instämmer jag med vad Anna-Caren Säterberg sa – att vi inte heller kan stoppa detta utan att veta resultatet av det.

Jag som oppositionspolitiker tänker dock inte ta hela det ansvaret. Jag antar att Jens Holm kommer att ställa frågan också till statsrådet Eneroth.

Anf. 139 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! På frågan om vi i Vänsterpartiet är nöjda med regeringens klimatpolitik är svaret nej. Det är därför vi driver på. Vi är i opposition och kommer att agera blåslampa för att alla våra miljö- och klimatmål ska uppnås.

Det är synd att Moderaterna inte klarar av att rösta för reservation 28, som skulle innebära att vi pausar ERTMS och inväntar erfarenheterna från andra länder.

Jag tyckte inte att svaret från Roswall på min fråga om klimatmålen ska vara styrande för infrastrukturplaneringen var glasklart, men här får hon en chans till. Det handlar om att till exempel utgå från att vi måste minska våra utsläpp från vägsektorn med 70 procent till 2030 och att inte bygga framtida infrastruktursatsningar på prognoser om ökad vägtrafik. Målet, minskade utsläpp, är alltså det man utgår från. Är det någonting som också Moderaterna kommer att verka för?

Anf. 140 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Jag tyckte att jag var tydlig i mitt anförande. Vi behöver ha transporter här i landet. Vi är ett avlångt land och behöver se till att alla transportslagen fungerar. Men vi måste också se till att utsläppen minskar, särskilt inom transportsektorn eftersom den står för en väldigt stor del av utsläppen. Det är egentligen självklart; sedan har våra två partier förmodligen lite olika sätt att komma till rätta med det.

Jag menar framför allt att regeringens politik inte ger de effekter som är avsedda utan ger fel effekter. Det är symbolpolitik som vi inte har tid och råd med.

Anf. 141 PATRIK JÖNSSON (SD):

Fru talman! I detta betänkande har vi inte mindre än 13 reservationer. Vi står bakom samtliga dessa, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservationerna 16 och 23.

De senaste decennierna har vi sett en utveckling där jobben koncentreras till storstadsregionerna och där fler tvingas pendla långa sträckor till sitt arbete eller studier. Vi ser också hur tågresandet ökat kraftigt och mer än fördubblats på 25 år. Reser man i pendlingstid finns det risk att man får ståplats, trots att det går fler tåg än någonsin. Att tågen går och att de håller tiden är för oss sverigedemokrater en central fråga, och det är också en tungt vägande faktor när vi valt att ställa oss negativa till en utbyggnad av höghastighetsjärnväg.

Vi delar till fullo uppfattningen att det behövs fyra spår Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg, och det är givetvis inte så att vi är negativa i sig till tåg som färdas i 320 kilometer i timmen. Den springande punkten är i stället den merkostnad som följer med höghastighetsjärnvägar.

Det finns olika beräkningar på vilken merkostnad en höghastighetsjärnväg utgör jämfört med en järnväg som byggs med konventionell teknik, med ballasterade spår, men någonstans mellan 60 och 90 miljarder beräknas kostnaden minska om vi bygger nya spår för snabbtåg i 250 kilometer i timmen jämfört med höghastighetsjärnväg i 320 kilometer i timmen.

Tidsvinsten med 320 kilometer i timmen blir inte särskilt stor. Med alternativet 320 kilometer i timmen kommer man att kunna åka sträckan Stockholm–Göteborg på ungefär två timmar, en sträcka som i dag tar cirka tre timmar. Skulle höghastighetståget i stället gå i 250 kilometer i timmen blir tiden ungefär två timmar och 16 minuter. Man vinner alltså en dryg kvart. Det är ganska dyra minuter.

Sträckan Stockholm–Malmö tar i dag fyra timmar och 29 minuter. Med alternativet 320 är du framme på två timmar och 28 minuter, med det andra alternativet på två timmar och 47 minuter, en skillnad på 19 minuter. Då ska vi komma ihåg att Trafikverket redan har bestämt att stora delar av sträckan ska byggas för 250 kilometer i timmen i stället för 320 kilometer i timmen. Detta är det absolut sämsta förslaget, då ingen operatör kommer att anse det lönsamt att köpa in tåg avsedda för 320 kilometer i timmen eftersom de är avsevärt mycket dyrare i inköp.

Men, fru talman, det största feltänket menar jag ändå är att man missar hur många fler sträckor man kan bygga om och förbättra för de 60–90 miljarder man får över om man satsar på järnväg för 250 kilometer i timmen. Vi har många enkelspårssträckor i dag där kapaciteten är låg och störningskänsligheten hög. Bara i Skåne behövs det en utbyggnad till dubbelspår på 20–25 mil av järnvägsnätet.

Ostkustbanan längs den befolkningstäta Norrlandskusten är en katastrof och behöver en nybyggnation med dubbelspår på hela sträckningen Gävle–Härnösand. Detta projekt beräknas kosta mellan 23 och 41 miljarder, men det skulle minska restiden mellan Stockholm och Umeå från ungefär sex och en halv timme till tre och en halv. Mellan Stockholm och Sundsvall skulle restiden förkortas till cirka två timmar mot dagens fyra. Här, gott folk, kan vi prata om väl använda pengar!

Prot. 2018/19:73

4 april

Infrastrukturfrågor

Dessutom är det mycket tung industri längs Norrlandskusten, och möjligheten att få över trafik från lastbil till tåg skulle stärkas väsentligt, vilket då skulle avlasta E4:an.

Det finns många sträckor att lyfta fram, men det skulle ta väldigt mycket tid i anspråk att gå igenom hela Sveriges behov av en utbyggd järnväg. Vi kan dock konstatera, fru talman, att det är uppenbart att en höghastighetsjärnväg riskerar att bli en gökunge som puttar andra viktiga investeringar ur boet.

Men järnvägen är inte bara i behov av investeringar, den är också i skriande behov av upprustning och förstärkt underhåll. I spåret av en kostsam invandringspolitik har järnvägens underhåll fått stå tillbaka. En tredjedel av ställverken är utjänta, stora delar av kontaktledningsnätet är slitna och skulle varit bytta för 15–20 år sedan. Åldrade sliprar, slitna växlar, slitet spår och dåligt spårålag är några fel som genererar hastighetsnedsättningar och störningar. Listan kan göras lång – väldigt lång.

Därför står vi Sverigedemokrater bakom den kraftigt ökade budget som nu avsätts för att rusta upp den befintliga järnvägen och öka dess tillförlitlighet. Men vem ska byta ut kontaktledningen? Vem ska köra spårriktaren? Vem ska byta ut den trasiga tungkontrollkontakten?

Samtidigt som vi kan se kraftigt ökad administration på Trafikverket ser vi att allt färre jobbar ute i spåren, vilket också stärks av Trafikanalys siffror. Och många pensionsavgångar väntar. Enligt fackförbundet Seko kommer var tredje järnvägsarbetare att gå i pension inom en tioårsperiod. Man beräknar att det kommer att saknas 700–1 800 järnvägstekniker den närmaste femårsperioden. Samtidigt står utbildningsplatser tomma.

Vi måste göra det mer attraktivt att jobba i järnvägsbranschen. Jag hoppas att vi i trafikutskottet kan anordna ett seminarium snarast möjligt för att sätta fokus på problemet.

En stor del av underhållet sker på obekväma tider. Det är vanligt att man stänger av spår på helger eller på nätter. Det är inte konstigt; trafiken är lägre, och den totala störningen blir såklart betydligt mindre. Men dessa arbetstider lockar oftast inte dagens ungdomar.

Nu har man ofta jour och beredskap var fjärde vecka. Det var betydligt mer sällan förr. När jag jobbade brukade det vara beredskap var sjätte vecka. Längre tillbaka var det var åttonde. Det är inte alltid roligt att bli inringd mitt i natten för att en växel har blivit uppkörd eller för att det är storm och träd har fallit över kontaktledningen. Men dessa vardagshjältar behövs för att hålla funktionen uppe på vår järnväg.

Möjligen kan ett bättre löneläge locka fler till branschen. Vi måste vända på alla stenar för att locka mer personal till järnvägssektorn.

Det talas också mycket om att föra över mer trafik från lastbil till järnväg. Järnvägen har svårt att konkurrera med lastbilen av flera skäl. Tilliten till järnvägstrafiken är inte den bästa. Uppåt 80 procent av transporterna i Sverige är på korta sträckor, upp till tio mil. Då är järnvägen inte optimal.

För ett företag som tillämpar just-in-time håller det inte med ständiga förseningar för ett gods som utlovats till en kund en viss tid. Och om en fabrik står stilla leder det till höga kostnader och produktionsbortfall. För att vi ska öka järnvägens konkurrenskraft är det A och O att man kan vara säker på att få sitt gods i tid. Här spelar inte bara underhållet en viktig roll. Även kapaciteten spelar in. Med fler dubbelspår ökar såväl punktligheten som kapaciteten, och störningskänsligheten minskar.

Kostnaden för ERTMS spelar också in. De små operatörerna har inte råd att utrusta sina lok. Här vill Sverigedemokraterna att staten ska gå in och ta kostnaderna för tågoperatörerna. Slås de små operatörerna ut minskar också konkurrensen. För de operatörer som blir kvar kommer slutnotan för ERTMS att hamna hos kunden, som får en ännu högre kostnad för sin järnvägstransport. Järnvägstransporterna har redan i dag svårt att stå sig i konkurrensen från lastbilsgodset. Som utskottets ordförande tidigare tog upp har vi också så sent som i dag fått en skrivelse från flera tågoperatörer.

Vi behöver också skynda på arbetet med att möjliggöra för längre och snabbare godståg. Med längre tåg kan man få ned kostnaderna. Och med snabbare godståg kan man minska skillnaderna i hastighet. Det frigör kapacitet, men man får också en effektivare transport. Detta lämpar sig inte för allt gods. Men en del av godset hade vunnit på ökad hastighet. Även här har Sverigedemokraterna motionerat för att påskynda processen.

Vad beträffar ERTMS vill jag också framföra våra farhågor om riskerna för att systemet inte är tillräckligt utvecklat och testat för fortsatt implementering enligt plan. Dessutom finns risken för att tågoperatörerna inte hinner installera omborddatan. Därför vill vi pausa införandet i ett till två år, för att minimera riskerna i projektet.

Med tanke på att ungefär en tredjedel av ställverken kan anses mer eller mindre uttjänta menar vi, med stöd av Riksrevisionens rapport, att införandet i sin helhet är nödvändigt. Att inget göra kommer att öka andelen signal- och ställverksfel. Att byta till ATC är inte heller ekonomiskt lönsamt, sett ur ett längre perspektiv.

Fru talman! Vi ger järnvägssektorn mer pengar än någonsin för att stärka upp underhållet och öka investeringarna. Samtidigt har behovet av insatser sannolikt inte varit större i modern tid. Det är därför viktigt att avsätta medel används på det mest effektiva sättet. Vi uppmanar därför de partier som är positiva till en höghastighetsjärnväg att tänka om.

De flesta resor som sker med spårbunden transport är av regional eller lokal karaktär. Ska vi bygga en höghastighetsjärnväg för de få procenten som kommer att använda denna, eller ska vi ta krafttag för att få ett väl fungerande och utbyggt järnvägsnät för alla järnvägsresenärer?

Vi sverigedemokrater ser till helheten och att pengarna till järnvägen ska komma det stora flertalet vardagspendlare till del. De ska inte gå till storvulna höghastighetssatsningar som kommer betydligt färre till del i en avlägsen framtid.

Anf. 142 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Patrik Jönsson får gärna korrigera mig om jag hörde fel. Men jag hörde tydligt att Patrik Jönsson sa att det är Sveriges invandringspolitik som har lett till att vi har fått sämre järnvägsunderhåll.

Då vill jag fråga Patrik Jönsson: På vilket sätt har invandrarna gjort så att vi har fått sämre järnvägsunderhåll? Kan du ge några konkreta exempel?

Vi kan ta infrastrukturplanen som vi diskuterar som exempel. För 2018–2029 handlar det om totalt ungefär 700 miljarder kronor i framtida investeringar. Menar Sverigedemokraterna att det är invandrarnas fel att den inte är tillräckligt hög? Skulle det ha blivit mer pengar utan invandring?

Anf. 143 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Tack för frågan, Jens Holm! Den var extremt oseriöst ställd. Du hörde mycket väl vad jag sa. Jag talade om kostnaden för invandringspolitik. Du vet att vi lägger långt över 100 miljarder årligen på att finansiera den här migrationspolitiken. Det är pengar som såklart skulle kunna läggas på annat.

Man kan välja att säga att vi ska vara humana och ta emot väldigt mycket folk från andra länder. Man kan säga att vi ska vara humana och hjälpa folk där. Men hur som helst kostar det pengar. Man kan såklart välja att säga: Låt det kosta pengar! Men man ska också vara ärlig mot sina väljare och säga att vi då får mindre välfärd och mindre pengar till järnvägssektorn.

Här ser vi ett exempel. Ni, som har styrt med vänsterblocket och stöttat dem de senaste decennierna, har varit med i nedmonteringen av järnvägen. Ni har varit med och orsakat att vi har förseningar. Ni har varit med och orsakat att vi har en sliten järnvägsinfrastruktur.

Anf. 144 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att Patrik Jönsson inte kan ge ett enda konkret exempel på hur ökad invandring har lett till sämre järnvägsunderhåll. Jag frågade till exempel på vilket sätt invandringen har påverkat infrastrukturplanen.

Det är Sverigedemokraterna som, tillsammans med Moderaterna och Kristdemokraterna, har röstat för en budget som leder till att klyftorna i Sverige blir större, de rika får mer, de som redan har det knapert får det ännu sämre och klyftan mellan stad och land ökar. Sverigedemokraterna vill inte att våra banker ska betala skatt, trots att de gör vinster på över 100 miljarder kronor. Ni vill inte att de absolut rikaste ska betala förmögenhetsskatt. Ni vill inte ha en flygskatt. Ni vill inte att det som smutsar ned ska bidra till att vi får in pengar till just miljöarbete och kanske också lite bättre järnvägsunderhåll.

Är det inte Sverigedemokraterna som inte är trovärdiga här? Ni skickar hela tiden notan till invandrarna och påstår att det är deras fel när ni själva har en politik som ökar klyftorna och bara gör att de rika får det bättre. Med Sverigedemokraternas politik är det vanligt folk som får betala den stora notan.

Anf. 145 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Det är Jens Holm och Vänsterpartiet som har skickat notan till svenska skattebetalare. Personer som sliter för att tjäna pengar får betala hög skatt och förväntar sig att få en värdig välfärd. De förväntar sig tåg som går i tid. De förväntar sig vägar som fungerar utan att det bildas köer. Och de förväntar sig trygghet i samhället.

Vad har vi fått tack vare Vänsterpartiet? Vi har fått kraftigt ökad brottslighet och tåg som ständigt är sena. Vi har fått extremt dålig tillgänglighet till vården. Vi har fått problem med att komma in på äldreboende, eftersom det finns för få platser.

Det är vad väljarna som har röstat på Vänsterpartiet har fått. Om de är nöjda med det får det stå för dem. Men jag kan konstatera att det Jens Holm säger är ingenting annat än floskler.

Anf. 146 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Som företrädare för Centerpartiet i denna debatt vill jag lyfta fram en grundhållning. Det är att utan en väl fungerande transportinfrastruktur i hela landet, oavsett transportslag, finns inte förutsättningarna att skapa arbeten så att människor kan bosätta sig var de vill, för att de enkelt ska kunna resa mellan bostad och arbete eller för den delen för att människor ska kunna ta del av kultur eller att finnas i sociala sammanhang. Transportslagen är för övrigt fem stycken, vill jag passa på att säga, nämligen de traditionella såsom sjöfarten, flyget, vägen och järnvägen men också it-infrastrukturen. Utan fungerande it eller datakommunikation fungerar inte de traditionella på ett optimalt och effektivt sätt.

Jag brukar på skoj säga att en väg, bro eller järnväg inte på något vis är ett självändamål. Den gör ingen nytta där den ligger. Men den är en förutsättning, själva blodomloppet, för ett fungerande samhälle. Detta synsätt tycker jag att man måste ha med sig.

Av denna orsak måste Sverige genom bättre fungerande vägar, järnvägar, flyg, sjöfart och it byggas samman så att fler starka arbetsmarknadsregioner uppstår. En arbetsmarknadsregion är den geografi genom vilken människor har en räckvidd för att dagligdags kunna åka till och från ett arbete och en bostad. Det är där människor i städer, samhällen och byar knyts samman. Det gör man genom ökad rörlighet.

Som företrädare för Centerpartiet tror jag absolut, fru talman, att vi går en framtid till mötes där vi än mer kommer att röra oss och där vi än mer kommer att flytta gods och transportera saker. Men vi måste göra det på ett smartare och mer effektivt sätt av såväl klimatskäl som sociala och ekonomiska skäl.

Låt oss ta industrin och handeln som exempel. Det är de som är grunden för vårt välstånd i ett litet och glest befolkat land i Europas utkant. För industrin är själva transportinfrastrukturen helt avgörande. Utan den stannar industrin, handeln, jobben och basen för vårt välstånd.

Fru talman! Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse i 73 punkter. Några av dessa handlar om att bygga bättre än hittills. Det handlar om att bättre än hittills bygga ut underhåll av transportinfrastrukturen i Sverige. Genom januariavtalet har Centerpartiet nått en uppgörelse som innebär att mycket, dock inte allt, av den politik vi driver för klimatsmarta och effektiva transporter av både människor och gods i hela landet nu har förutsättningar att omsättas i handling. Det är bra. Denna hållning kommer jag att stå för och hävda här i kammaren.

Det här innebär att Centerpartiet i just detta betänkande, som är både omfattande och tjockt, reserverar sig till förmån för sådant i vår politik som vi inte har gjort upp om i januariavtalet. På punkter där vi dock ser förutsättningar att få ett bra genomslag för Centerpartiets politik, till exempel synen på transportpolitiken, nöjer vi oss med att i betänkandet framföra samma ståndpunkter i form av ett särskilt yttrande.

Vi gör så, fru talman, därför att den klassiska centerpartistiska uppfattningen är att även de glesa statliga enskilda vägnäten ska rustas upp. Vi gör det också för att fibern, som är en absolut förutsättning för att människor ska kunna bo och leva i hela landet, ska byggas ut och täcka i stort sett alla hushåll och alla platser där människor vistas här i landet. Dessa

och andra ståndpunkter omsätts nu i konkret politik inom ramen för januariavtalet.

Fru talman! Klimatets förändring till följd av ökade utsläpp av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser är nog den utmaning som är överskuggande allt annat när vi pratar transportpolitik, och för övrigt även andra politiska områden. Denna utmaning fordrar, vill jag hävda, att det är vi som här och nu sitter i riksdagen och är invalda för perioden 2018–2022 – inte våra barn eller barnbarn – som måste agera, även på området transportpolitik.

Vi har satt upp ett mål, som fastställts av kammaren, om att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030. De ska inte minska med 70 procent från i dag utan jämfört med vad vi släppte ut 2010.

För att minska klimatpåverkan men samtidigt behålla mobiliteten, blodomloppet, för att hela landet ska kunna bebos och nyttjas måste transportererna bli effektivare. Det handlar om biodrivmedel och elektrifiering som energislag men också väldigt mycket om transporteffektivitet i form av längre och tyngre fordon, oavsett vilket underlag de går på, och mer smartness i logistiken.

För mig som centerpartist är de mål för minskade utsläpp i transportsektorn som vi genom lagstiftning har satt upp ambitiösa men också rimliga. De innebär dessutom en möjlighet. Jag ser dem som en möjlighet för oss som nation att ta ledning i den globala omställning som pågår. Svensk miljöteknik, oavsett om det handlar om fordonstillverkning, energiframställning eller transporteffektivitet, är och kan vara en exportframgång som bereder väg för export av varor och tjänster och också ger förutsättningar för produktion här i vårt land, som en export till andra delar av landet.

Centerpartiet välkomnar att frågan om fossilfria transporter är en tung del i januariavtalet. Där slås fast att Sverige ska gå före på klimat- och miljöområdet och bli en fossilfri välfärdsnation. Fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att bland annat infrastrukturen för det byggs ut.

Fru talman! Ett tema och perspektiv som ännu så länge inte har varit uppe i diskussionen är jämställdheten mellan kvinnor och män. I många sammanhang talar vi om betydelsen av att den politik vi lagstiftar om ska vara jämställd. Hur fungerar det med jämställdheten inom transportpolitiken?

Som centerpartist anser jag egentligen att det är en självklarhet att det system som vi bygger ska vara likvärdigt gentemot både kvinnors och mäns olika behov. Väl fungerande transporter är en grundläggande del av människors vardag. Jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar vid exempelvis arbets- och utbildningspendling och att de har samma förutsättningar att få livet att gå ihop runt arbete, utbildning och familj.

Vi vet dock att kvinnor och män reser och resonerar på olika sätt. Män använder i större utsträckning bil, medan kvinnor gör en större andel av sina resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Därför är en pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik och trygga miljöer kring gång- och cykelvägar och bytesplatser inte bara en trafikfråga utan också en jämställdhetsfråga.

Man kan även se detta ur ett effektivitetsperspektiv. Om vi ska nyttja den fulla potentialen av att vi är drygt 10 miljoner människor i det här

landet måste alla människor, såväl kvinnor som män, ges förutsättningar, det vill säga räckvidd, att delta. Ökar den regionala kollektivtrafiken, såsom bussar, tåg och taxi, och har vi vettiga cykel- och gångstråk och bra och trygga bytesplatser gynnar vi en hållbar regionförstoring och därmed tillgången till fler och attraktivare arbetsplatser. Detta kommer att vara något som mest gynnar kvinnor. De har i dag mindre arbetsmarknadsregion än män har.

Man kanske inte kan påstå att transportpolitik är jämställdhetspolitik. Men fel utförd kommer den att förhindra ett jämställt samhälle.

Fru talman! Vi har ofta haft underhåll av järnväg uppe till debatt här. Vi har som land ett av Europas största järnvägsnät. Det är ett väldigt stort system i förhållande till vår befolkning. Det innebär att bara för att vidmakthålla systemet fordras jättemycket arbete och resurser.

Efter rätt många år i riksdagens trafikskott känner jag en oro. Det kanske inte alltid räcker att skjuta till mer pengar för underhåll. Frågan är på vilket sätt vi använder de pengar som vi satsar för att underhålla systemet. Jag har, fru talman, hört en gd från Trafikverket själv säga att den största risken är att pengarna brinner upp i en inflationsbrasa. Det saknas nämligen människor av kött och blod att utföra arbetet. Och om det saknas människor fungerar en marknad, oavsett om den är ett monopol eller en fri marknad, på så sätt att priset stiger.

Vi kan konstatera att det runt om i landet är alltför vanligt att människor står och fryser eller väntar på ett försenat tåg. Här drabbas givetvis näringslivet av precis samma problematik, men godset väsnas inte lika mycket som frusna människor i Mälardalen som väntar på ett SL-tåg. Men det blir precis samma konsekvens av det. Det är kostnadsökningar, och det försvagar vår konkurrenskraft.

Ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på. För Centerpartiet är det högt prioriterat att underhålla järnvägsinfrastrukturen. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet måste åtgärdas. Tågen ska fungera och gå i tid. Det är en förtroendefråga.

Något annat som vi inte har lyft fram så mycket här ännu är behovet av nya stambanor att över huvud taget köra tåg på. En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och fler företag i hela landet.

Centerpartiet är av den orsaken positivt till en förstärkning av det svenska järnvägssystemet i form av nya stambanor. En satsning på nya stambanor måste inkludera att de nya banorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten i det befintliga järnvägssystemet. Tillgängligheten i form av ny kapacitet och nya stambanor måste komma hela det svenska järnvägssystemet till del.

Jag har sagt det förut, och jag upprepar det: En fungerande infrastruktur för transporter är den grundläggande förutsättningen för ett levande land och en levande landsbygd. För Centerpartiet är de enskilda vägarna, som ofta upprätthålls av människor i frivilliga sammanslutningar, en väldigt viktig del i detta. De enskilda vägarna med statsbidrag möjliggör att över 1 miljon människor varje dag åker till och från arbetet och utför sina plikter.

Knappt 8 000 mil av det svenska vägnätet består av enskilt hållna vägar som med ett statsbidrag hålls i skick och är öppna för oss andra. Det är lika

stort som det statliga vägnätet och nästan dubbelt så stort som det kommunala.

De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. På väldigt många av de enskilda vägarna startar eller avslutar gods, råvaror och annat sin transport. Det har nämnts tidigare hur stor den andelen är.

Centerpartiet är och kommer fortsatt att vara mycket pådrivande för att staten även fortsättningsvis ska vara med och ta ett mycket stort ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet. Det handlar om bärighet, tillgänglighet och underhåll.

Avslutningsvis, fru talman, hanteras i detta betänkande också ett mycket stort antal enskilda motioner med jättebra förslag till ett ökat statligt engagemang i olika vägprojekt runt om i hela landet. Minst en av alla dessa motioner handlar om att vi borde förse Öland med en ny fast förbindelse med resten av världen i form av en bro.

Alla dessa motioner avslås i dag, trots att de är både välformulerade och angelägna. De avslås eftersom vi tillämpar en beslutsordning där det är regeringen, inte riksdagen, som fattar beslut i enskilda projekt – till och med om så viktiga saker som hur man skulle få en effektivare, mer redundant och säker förbindelse mellan Öland och fastlandet. Men det är ordningen i svensk politik att det är regeringen och inte riksdagen som fattar det beslutet.

Centerpartiet står givetvis bakom de reservationer och särskilda yttranden som vi har i detta betänkande, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservationerna 3 och 7.

Anf. 147 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Anders Åkesson för ett fint anförande, och jag tycker att det var särskilt bra att han lyfte upp det jämställdhetspolitiska målet i transportpolitiken.

I min hand har jag en motion från Anders Åkesson, Centerpartiet, tillsammans med Liberalerna. Den handlar om det nya signalsystemet ERTMS, och jag kan konstatera att jag, Åkesson och Liberalerna gör ungefär samma kritiska analys av det nya signalsystemet.

I motionen skriver Åkesson till exempel så här: ”Det är häpnadsväckande att läsa Riksrevisionens rapport avseende hur dålig kostnadskontroll Trafikverket haft och har avseende utrullningen av ERTMS.” Sedan talar man om att löftena om ökad kapacitet har kommit om intet, man tittar på andra länder, till exempel Tyskland, och inte minst att kostnaderna är nästan tio gånger så höga som den samhällsekonomiska vinsten.

Hela motionen mynnar ut i att Centerpartiet ”föreslår att investeringarna i järnvägssignalsystemet ERTMS pausas” och att ”genom det frigörs i storleksordningen 15–19 miljarder kronor” som Centerpartiet i stället vill satsa på andra ändamål.

Det är en jättebra motion, och min enda fråga till Anders Åkesson är: Varför röstar ni inte på er egen motion eller möjligtvis på reservation 28, som faktiskt skulle innebära att vi sänder en tydlig signal till regeringen att pausa det här Titanicprojektet och i stället lägga pengarna på något vetigare?

Anf. 148 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Först vill jag tacka Jens Holm för omdömet om mitt anfö-
rande och att jag särskilt lyfte upp jämställdheten. Det tycker jag är viktigt
att vi som brukar kalla oss feminister gör även när det handlar om trans-
portpolitik, för det är faktiskt det som det handlar om.

Avseende signalsystemet ERTMS är det helt korrekt uppfattat att Cen-
terpartiet och Liberalerna uttryckte sig i en gemensam motion, som är ut-
omordentligt kritisk mot bakgrund av de fakta vi har fått fram genom Riks-
revisionens rapport.

Jag minns, fru talman, att det förrförra trafikutskottet i samlad tropp
besökte en av leverantörerna av signalsystemet, nästan i förhistorisk tid,
och hur denne leverantör utlovade enorma kapacitetsvinster bara vi bytte
signalsystem. Vi frågade om och fick bekräftat att här fanns enorma kapa-
citetsvinster till en förhållandevis låg summa.

Jag vill nog tro, fru talman och Jens Holm, att det är på den ambitionen
man har startat det här projektet. Men Riksrevisionens nästan häpnads-
väckande kritiska rapport ger vid handen att det här inte levererar kapacitet
och dessutom är dyrare än vad vi har trott, vilket känns vanskligt. Av det
skälet skrev vi motionen.

Under tiden som vi skrev motionen och under tiden som vi hanterade
detta i riksdagens trafikutskott slöt Centerpartiet tillsammans med Libera-
lerna ett januariavtal med regeringen. Inom ramen för detta avtal känner
jag full förvisning om att vi kommer att reda ut även den här frågan. Det
är anledningen, fru talman och Jens Holm, till att Centerpartiet har valt att
lägga sin motion i ett särskilt yttrande.

Anf. 149 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag tackar för svaret, och jag har full respekt för att man
kan driva politik på lite olika sätt och att förutsättningarna förändras efter
ett val och en regeringsbildning.

Jag tog mig tid att återigen läsa det så kallade januariavtalet, även kallat
73-punktsprogrammet, och jag sökte just efter något om att pausa ERTMS,
signalsystem, åtgärder, lägga pengarna på järnvägsunderhåll, 15 miljarder
kronor till bättre ändamål etcetera. Jag hittade dock ingenting av det i
73-punktsöverenskommelsen.

Då måste jag fråga Anders Åkesson: Hur kommer det sig att ni har
slutit en så pass detaljerad överenskommelse med regeringen men att det
inte står någonting där om det nya signalsystemet? Ändå kan Anders Åkes-
son stå här i Sveriges riksdag och säga att detta kommer ni att lösa tillsam-
mans med regeringen. Berätta gärna hur!

Anf. 150 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Både jag och Jens Holm, som företräder Vänsterpartiet,
har över tid haft samarbete med regeringen. Jag skaffar mig just nu den
erfarenheten, fru talman.

Det är helt riktigt att 73-punktsprogrammet, eller januariavtalet, är om-
fattande. På några punkter berörs också funktionalitet, ordning och reda
och förmåga till leverans och tilltro i det svenska järnvägssystemet och att
det ska bli utomordentligt mycket bättre.

Jag känner inom ramen för de orden, utan att i detalj ange ERTMS som en av väldigt många delar, full förvissning om att vi kommer att nå överenskommelse i hur vi ska hantera denna utmaning – för det är en utmaning, fru talman.

När det gäller hanteringen av ERTMS har vi ett gemensamt politiskt ansvar. Vi var på den tiden ett unisont utskott som sjöng systemets väl, eftersom vi hörde hur förhållandevis billigt det var och vilken kapacitet vi skulle vinna. Alla gick på denna bokstavskombination. Alla har en del av ansvaret.

Under tiden har Trafikverket och vi försuttit massor av tid när det gäller att sköta det ATC-system vi har i dag. Man hävdar att det inte går att köpa reservdelar och så vidare. Det har försatt oss i en rätt knepig situation. Vi har underlåtit att underhålla det vi har, därför att vi ska ersätta det med något som vi trodde väldigt mycket på men som visar sig inte leverera. Det är den situationen, fru talman, som vi nu har att hantera.

Men ja, jag känner full förvissning om att vi kommer att hantera även ERTMS-problematiken.

Centerpartiets och Liberalernas ingångsvärden i den diskussionen, vilket jag utgår från att Liberalernas företrädare själv kommer att redogöra för, är just den motion vi skrev med anledning av Riksrevisionens rapport och regeringens svar på densamma i riksdagens trafikutskott runt årsskiftet.

Anf. 151 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! I dag kommer vi att tala om ett av mina favoritämnen, infrastruktur. Infrastruktur är ett system där vägar, järnvägar, sjöfart och flyg förstärker varandra. Samverkan mellan de olika trafikslagen i form av omlastningsplatser för väg, sjöfart och järnväg ska uppmuntras då det gör att vi hela tiden kan använda den bästa tekniken för den enskilda transporten. På samma sätt ska vi alltid eftersträva att vägar, järnvägar och flyg kan kombineras så att vi bygger hållbara transportsystem där det bäst lämpade trafikslaget kan användas vid den enskilda persontransporten.

Förutom att vi måste samverka mellan trafikslagen inom landet är det viktigt att vi hela tiden förbättrar våra kommunikationer mellan oss och våra grannländer. Internationellt sker stora förändringar. Kina har tagit initiativ till en ny sidenväg. Det gör att de investerar i nya järnvägar och vägar som sträcker sig över hela den euroasiatiska kontinenten. Dessa investeringar kommer att förändra handelsmönster och på sikt göra Kina till världens största ekonomi.

I Europa arbetar man aktivt med att bygga upp nya transportleder för både person- och godstrafik. I exempelvis Estland planerar man just nu för en tunnel som ska binda samman Tallinn och Helsingfors. I Danmark är alla överklaganden avseende förbindelsen över Fehmarn Bält färdiga, och den kommer att binda samman Köpenhamnsregionen med Hamburg och norra Tyskland.

Fru talman! Om inte vi i Sverige förändrar vårt sätt att arbeta med infrastruktur kommer vi att halka efter övriga Europa. Vill vi värna framtida ekonomi måste vi förbättra infrastrukturen inom hela den nordiska triangeln: Stockholm–Oslo–Köpenhamn. Nya vägar och spår som klarar av både gods- och persontrafik kommer att vara nödvändiga för att vi på den skandinaviska halvön ska få bättre tillgång till de nya marknader som just nu

håller på att öppnas via modern och bättre infrastruktur i Europa och Asien.

När våra förfäder planerade järnvägarna i Sverige och Norge bodde det ca 4,8 miljoner människor i Sverige och ca 2 miljoner i Norge. Det är 1890 års siffror, om någon vill granska det. Vi etablerade en järnväg som utgick från ett befolkningsbehov på knappt 7 miljoner människor. I dag bor det ca 15,5 miljoner människor i Sverige och Norge. Men vi har inte byggt ut järnvägen i motsvarande grad, utan fortfarande i dag åker vi på samma gamla stambanor som våra förfäder tog beslut om. För oss i Kristdemokraterna är det självklart att detta inte håller i längden. Vi behöver rusta upp järnvägen samtidigt som vi utökar spårkapaciteten så att vi kan öka person- och godstrafiken.

Fru talman! I detta sammanhang är det intressant att notera att vårt systemparti i Norge, KRF, har fått med följande tre ståndpunkter i den nya norska regeringens regeringsförklaring:

- Ta initiativ till en skandinavisk järnvägsstudie i samarbete med Sverige och Danmark.
- Halvera utsläppen från transporter innan 2030.
- Sätt igång en höghastighetsutredning för att studera vilka sträckor som kan vara lämpliga för detta. De menar då inom den nordiska triangeln.

Vi bör givetvis ställa oss positiva till ett gemensamt arbete för att förbättra infrastrukturen i Norden. Kan vi arbeta tillsammans för att förbättra våra kommunikationer samtidigt som vi minskar vår miljöpåverkan är det en bra utveckling som kommer att gynna oss alla.

Fru talman! Vid sidan av de stora och mer övergripande satsningarna måste vi arbeta för att hela landet ska leva. Det är bra att en del lyfter fram cyklarnas betydelse för ett bättre fungerande trafiksystem inom våra storstäder och större tätorter. Men även om cykeln är ett fullgott trafikslag för många av våra storstadsbor kommer inte cykeln att lösa våra transportproblem på landsbygden.

Dagens trafikpolitik innehåller tydliga paradoxer där de som bor landet och är beroende av bil är de som tvingas att betala för dem som bor i städerna och kan välja mellan bil, cykel och kollektivtrafik. Denna typ av obalans kan inte fortgå över tid då samhället måste behandla alla medborgare på ett likvärdigt sätt.

Vi måste förbättra vägarna i hela landet. Även om det innebär att vi på en del sträckor måste arbeta med bompeng för att få råd med nödvändiga förbättringar är det en finansiering som vi i KD har accepterat vid bygget av exempelvis Öresundsbron. Dagens situation där enskilda vägar får ett alltför dåligt stöd från både kommun och stat är inte okej.

Det är inte heller okej att bra projekt som har stor samhällsnytta, såsom exempelvis Östra länken i Stockholm, blockeras därför att man inte kan få till ett beslut om medfinansiering. Denna typ av problem kan hanteras via bompeng som lyfter av kostnad för större projekt. Det möjliggör för Trafikverket att öka stödet till enskilda vägar eller andra strategiskt viktiga infrastrukturåtgärder.

Fru talman! Trafiken står tyvärr för en stor del av Sveriges CO₂-utsläpp. De största problemen har vi inom vägtrafiken. Utöver själva utsläppen av koldioxid har vi även problem med partiklar och ljudnivåer, framför allt inom den tätortsnära trafiken. Det gör att vi måste arbeta aktivt för att minska trafikens belastning på miljön.

I våra större städer kan man hantera en del av detta genom förbättrad kollektivtrafik, genom att underlätta för cykling och samåkning och genom olika former av bilpooler. Men i stora delar av landet kommer vi även framgent att vara beroende av bil för att kunna leva på ett bra sätt. Omställning av bränslemix, elektrifiering av vägar och fordon samt ny trafikbeskattning är metoder som måste till om vi ska förändra trafikens påverkan på miljön samtidigt som vi skapar en större rättvisa mellan stad och land.

Fru talman! Trafikverket är en myndighet som behöver tydligare styrning. Vår upplevelse är att den emellanåt fattar beslut som hämmar utvecklingen i stället för att bidra till att underlätta den. I min hemstad Uddevalla har kommunen tillsammans med regionen och Trafikverket genomfört investeringar på väg 44. Men nu när kommunen vill etablera nya bostadsområden för att hantera den extrema bostadsbrist som finns i kommunen är det Trafikverket som i sina remissyttranden argumenterar för att neka bostadsbebyggelse då denna bebyggelse kommer att leda till att man kommer att använda de vägar som vi precis har rustat upp.

Jag trodde min enfald att vi faktiskt byggde vägar och järnvägar för att de ska användas. Jag trodde också att Trafikverkets uppgift var att bidra till samhällsutveckling och inte att hämma den. Här måste regeringen se över regleringsbrev och tydliggöra att Trafikverket har ett samhällsutvecklande uppdrag.

Fru talman! I detta sammanhang vill jag även ta upp frågan om ERTMS. Trafikverket hävdar att digitaliseringen av järnvägens signalsystem är nödvändig. Men tågoperatörerna och Riksrevisionen riktar svidande kritik mot hur detta genomförs. Kritiken är så hård att bland annat Riksrevisionen ifrågasätter hela nyttan med investeringen.

För oss i KD har det tyvärr blivit alltmer uppenbart att detta projekt inte riktigt fungerar som det ska. Kostnaderna för framtagande av den svenska modellen av ERTMS har blivit dyrare än beräknat. Projektet innehåller i dag både ett nytt trafikledningssystem och en infrastrukturinvestering i form av upprustning växlar.

Vi i KD har egentligen inget problem med att man byter ut växlar som måste bytas ut. Men införandet av själva trafikledningssystemet bör skjutas på framtiden. Om projektet genomförs enligt nuvarande plan finns det extremt stor risk att det kommer att allvarligt försvåra möjligheterna för enskilda tågoperatörer att trafikera våra banor samtidigt som Riksrevisionen konstaterar att det är dyrt och att man inte kan se någon förbättrad samhällsnytta.

Kristdemokraterna, Vänstern och SD har därför enats om att projektet bör skjutas på framtiden. Centern och Liberalerna har presenterat ett särskilt yttrande där man i praktiken säger samma sak som Kristdemokraterna, Vänstern och Sverigedemokraterna. Men man ämnar inte rösta för sin egen politik i detta ärende då man är bunden till uppgörelsen med Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet verkar stå fast vid den nuvarande linjen trots att alltmer talar för att projektet är på väg att bli ett misslyckande. Som gammal kommunpolitiker måste jag erkänna att jag inte riktigt känner mig bekväm med hur vi i riksdagen hanterar den här typen av ärenden.

Nästan alla är överens om att ERTMS inte fungerar som det är tänkt. Ändå kommer vi i dag att släppa igenom detta projekt bara för att partierna inte kan ena sig om en gemensam hållning. Jag är inte säker på att de som eventuellt läser detta betänkande verkligen förstår vad som händer när alla riktar kritik mot projektet men att det ändå får fortsätta som om ingenting har hänt.

Fru talman! Jag vill inleda min avslutning av anförandet med att ställa några konkreta frågor till Miljöpartiet vars representant kommer upp i debatten senare.

Ni brukar argumentera för att mer gods ska föras över till järnväg. Samtidigt står ni bakom utbyggnation av ERTMS, vilket enligt tågoperatörerna riskerar att resultera i att flera av de företag som kör gods på våra järnvägar kommer att tvingas att lägga ned sin verksamhet. Hur ser ni på detta problem?

Ni argumenterar också för att det fossila bränslet ska bli dyrare. Samtidigt säger ni nej till ytterligare kärnkraft, som är den enda storskaliga energikälla vi har som ska möta det framtida behovet av både el och effekt. Hur får ni det att gå ihop?

Fru talman! Jag vill lyfta in ett block som jag från början inte hade tänkt ta upp. Men jag reagerade lite grann – och inte så lite heller – när Sverigedemokraterna ville skuldbelägga invandrare när det handlar om de svenska investeringarna.

Jag är själv farfar till barn som är invandrare, jag har barn som är invandrare och jag är gift med en invandrare. Till detta kommer att jag är historiker, och jag kan konstatera att under hela den svenska historien, med undantag av den sista freden 1814, har Sverige varit ett multikulturellt land. Det finns egentligen ingen utveckling som har skett i Sverige utan att den har varit starkt kopplad till invandring.

Själv är jag av vallonsläkt en bit bak i historien. Vi har haft finnar och valloner, vi har haft den judiska befolkningen och vi har haft tyskar i Sverige. Under modern tid har vi haft människor från Balkan, chilensare, människor från Afrika och människor från Mellanöstern här. Kort och gott: Sverige är ett land som alltid har haft någon form av relation med andra.

Om man ser till när den stora förändringen av satsning på infrastruktur skedde märker man att det snarast var under 70-talet. Då gick man från en budget som var delad i drift och investering och fick i stället en samlad budget. Det som skedde då, enligt de siffror jag har kunnat se, är att vi gick från att investera ungefär 2 procent per år i infrastruktur till att i dag investera 1 procent. Och på 70-talet, mina vänner, var det i alla fall ingen större invandrardebatt i Sverige, om jag uttrycker mig på det sättet.

Ett annat litet dilemma är att man slänger sig med siffror. Som jag sa är jag gift med en invandrare. Jag har alltså en dotter som är halvsvensk eller helsvensk – vad man nu ska kalla det – och jag har barnbarn som är invandrare.

Jag har letat i statistiken. Min hustru har ett företag, och många av mina invandrarvänner har företag som har svenskar anställda. Var någonstans

ser jag statistik över hur mycket min hustru bidrar med? Vad Migrationsverket kostar ser vi, men kan någon visa mig siffrorna på alla de invandrare som jobbar och sliter i det svenska samhället och vad just deras skatt bidrar med? Kostnaderna kan vi se, men ingen har över huvud taget visat mig intäkterna.

Jag ber om ursäkt för att jag har dragit över talartiden lite grann, men jag blev lite upprörd.

Fru talman! Vi står bakom alla våra yrkanden och alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall enbart till reservation 28.

Anf. 152 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik:

Fru talman! Tack, Magnus Jacobsson! Jag delar din syn i mycket av det du sa.

Jag är också glad att Norge har bestämt sig för att de vill ha en bättre samordning av den nordiska infrastrukturen. Det finns ett beslut som fattades för länge sedan, nämligen att man skulle elektrifiera järnvägen fram till det stora helvete som vi invigde i går. Men Norge har backat ur igen, så ta gärna upp det med din partikollega!

Infrastrukturplanen ska samverka med alla andra politikområden för att bostäder ska byggas, för att sysselsättningen ska öka och för att samhället ska bli mer robust och mer hållbart för oss nu och för framtida generationer. Jag ser i Kristdemokraternas förslag ett tillkännagivande att man vill möjliggöra fossilfri laddning och tankning i hela landet genom att bygga ut infrastrukturen med exempelvis laddstationer för elbilar. Man vill också stimulera till mer gång- och cykeltrafik. Det är precis det som regeringen också vill göra; det fanns till och med i den budget som övergångsregeringen lade fram.

Men min förvåning blir stor när jag samtidigt vet att Moderaterna och Kristdemokraterna tillsammans med Sverigedemokraterna drog ned budgeten med 2,1 miljarder på klimat och miljö. Dessa anslag, till exempel när det gäller sådant som Naturvårdsverket ansvarar för, är neddragna med 40 procent. Det handlar om investeringar i biogasanläggningar, satsningar på cykel- och kollektivtrafik, satsningar på laddstationer och mycket mer. Dessa satsningar skulle inte ha skett utan statligt stöd.

Hur ser Magnus Jacobsson på retoriken kontra praktiken vad gäller hur vi ska nå klimatmålen och trafikutskottets del i detta?

Anf. 153 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! För egen del är jag glad för att Moderaterna och Kristdemokraterna tillsammans skrev ihop sig i en reservation som de facto blev den budget vi nu har. Om vi inte hade gjort det är det en stor summa pengar – jag inte ihåg den exakta siffran, men det handlar om miljarder – som inte hade gått till exempelvis Trafikverket. Detta var ingen ovilja från socialdemokratin, utan det hängde ihop med att vi hade en övergångsregering och reglementet för en sådan.

I och med att vi lade fram en annan budgetmotion tappade man inte den tid som behövs för bland annat de investeringar du själv, Anna-Caren Säterberg, talade om i ditt anförande. Jag är väldigt nöjd med den budget som vi har lagt fram, för den har gjort att vi kan jobba vidare på infrastrukturområdet.

När det gäller klimatpengarna och det miljöområde de ligger i har vi haft andra uppfattningar än regeringen. Jag känner mig nöjd även med de prioriteringar vi har gjort där. Jag är till exempel väldigt tveksam till att man tidigare hade planer på att köpa in privat skog på ett, enligt min och mitt partis mening, olämpligt sätt. De privata ägarna tar hand om sin skog och får upp ett miljövärde, och så kommer helt plötsligt staten och ska köpa den på ett otillbörligt sätt.

Jag är väldigt nöjd med budgeten i sin helhet.

Anf. 154 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik:

Fru talman! Det är ju bra om man skriver en budget att man är nöjd med den i sin helhet. Det tycker jag att man ska vara.

Jag har ändå en fråga. Det är många fina ord i förslaget till tillkännagivande om hur vi ska ställa om, om hur viktigt det är och om vad vi måste satsa på för detta. Det står om cykel, och det står om allt möjligt annat. Som jag sa står det om laddstolpar, om cykel- och kollektivtrafik och om biogasanläggningar.

Men om man tar bort pengarna – hur ska man då lösa omställningen? Vad säger du, Magnus Jacobsson? Vad är ert förslag till att lösa detta om man inte vill satsa pengarna i miljö och klimat?

Anf. 155 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tror att omställningen ändå kommer, av det enkla skälet att det inte är de statliga pengarna som avgör om näringslivet börjar ställa om. Statliga pengar kan vara med som ett smörjmedel eller fungera på andra sätt.

Jag har själv suttit med i den regionala utvecklingsnämnden i Väst-sverige, där vi har delat ut rätt mycket pengar till olika projekt som bland annat har haft en miljöprofil. Men det är ändå inte riktigt där man ser att den stora förändringen kommer. Den stora förändringen kommer när en teknik är mogen och man går in och gör större satsningar.

Det jag exempelvis skulle vilja se är att regeringen, gärna tillsammans med oss, tar fram en utredning om hur vi kan elektrifiera större delen av Sverige när det gäller de stora vägarna. Det skulle antagligen kunna gå att göra utan statliga pengar, för man kommer att kunna sälja den el som används.

Många av de omställningar vi behöver tror jag alltså är fullt möjliga att göra utan den typ av subventioner som ni har för vana att införa.

Anf. 156 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Jag begärde replik i syfte att egentligen upprepa, men möjligen förtydliga, orsaken till att Centerpartiet har ett särskilt yttrande i stället för att reservera sig till förmån för den utomordentligt kritiska motion som Centerpartiet tillsammans med Liberalerna har väckt i riksdagens trafikskott gentemot den skrivelse som Riksrevisionen och regeringen lämnade. Den handlar om ett nytt signalsystem.

Vi gör det, fru talman och Magnus Jacobsson, för att inom ramen för ett januariavtal med 73 punkter, som på några punkter också handlar om transportinfrastruktur, lyfta upp att det svenska järnvägssystemet måste fungera bättre och leverera bättre än det gör i dag. Det handlar om hur det ska underhållas och vad det ska satsas på. Jag gör det givetvis utifrån att

jag bedömer förutsättningarna att nå framgång avseende ERTMS-frågan och andra frågor som större genom att fullfölja januariavtalet än att reservera mig i kammaren.

Jag tror, fru talman, att tågoperatörer och järnvägsfolk hellre vill se action än ett tillkännagivande. Misslyckas jag och Centerpartiet med detta får vi ta det sedan. Men min absoluta ambition är att fullfölja exakt den linje som Centerpartiet och Liberalerna ger uttryck för i sin motion inom ramen för januariavtalet.

För övrigt var det en väldigt bra avslutning på Jacobssons anförande om betydelsen av att vi blir fler i det här landet, för det är faktiskt bristen på människor som gör att vi inte klarar att leverera det vi ska.

Anf. 157 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag har den största respekt för Anders Åkesson. Det är till och med så att hans argumentation vid de gruppmöten vi hade när vi fortfarande samverkade lite mer nära inom Alliansen har gjort att Kristdemokraterna gjort en positionsförändring. Om man tittar på vad vi har sagt tidigare om ERTMS har vi stått betydligt närmare Moderaterna. Vi har fört fram kritik men ändå inte satt ned foten. Givetvis upplevde jag kanske ett mått av förvåning när vi i KD då närmar oss C och L, till och med så mycket att Vänstern och SD ställer upp på samma linje, och vi ändå kommer att rösta olika.

Rent tekniskt har vi ju möjligheten att skriva särskilda yttranden där man gör sin värdeuppfattning klar. Jag har respekt för att Centern och Liberalerna ämnar göra allt man kan i den förhandlingsgrupp man ingår i. Jag lyfter på hatten för att ni strävar efter att göra det. Men det hindrar inte att jag i dag ändå ger uttryck för en förvåning över att i princip alla utom två partier säger att det här är synnerligen tveksamt men ändå inte kommer att säga nej i dag.

Anf. 158 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Tack, Jacobsson! Jag är glad över att jag som centerpartist har lyckats med den positionsförändring som Kristdemokraterna uppenbart har gjort avseende ERTMS. Då har jag alltid gjort något avtryck, och det är jag glad för.

Det var bra att Jacobsson gav uttryck för sin förvåning över vårt särskilda yttrande, för det gav mig tillfälle att ännu en gång förklara hur vi inom ramen för januariavtalets 73 punkter avser att driva exakt samma hållning avseende ERTMS och väldigt mycket annat som jag tror är bra för tilltron till och funktionen i det svenska järnvägssystemet.

Det finns också punkter, fru talman, där Centerpartiet inte gjort upp med regeringen inom ramen för januariavtalet. Där kommer Centerpartiet att fortsätta reservera sig, driva på och vara oppositionella. Den möjligheten har vi att göra tillsammans, Jacobsson, om jag på någon ytterligare punkt lyckas övertyga Kristdemokraterna om Centerpartiets förträfflighet. Men vem vet?

Anf. 159 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Nu har vi vid två tillfällen hört hur Anders Åkesson, Centerpartiet, med viss emfas och gott självförtroende på ett hövligt sätt har tydliggjort att Centern och Liberalerna – jag uppfattar att du talar för båda

partierna – ämnar göra allt man kan för att få en bättre ordning i detta. Jag har dock inte hört någon tid, och det vore ofint av mig att fråga efter en tidsfaktor eftersom repliktiden är över.

Jag konstaterar att det verkar finnas en vilja, men jag noterar ingen tidsfaktor, så det ska bli spännande att följa denna vilja över tid.

Anf. 160 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Magnus Jacobsson, Sverige är ett märkligt land, för man kan tydligen inte få konstatera att någonting kostar pengar om det rör invandring. Andra saker kan man tala väldigt fritt om. Din partiledare är dock lite bättre på det.

Jag måste säga att jag är lite förvånad över att jag inte skulle kunna konstatera att om man lägger pengar på en kostsam invandringspolitik blir det mindre pengar över till annat. Det är ju ganska givet.

SVT skriver att 2016 hade vi 50 miljarder som en direkt kostnad för migration för staten. Året innan belyser SVT en kostnad för bara ensamkommande på 26 miljarder. Det är inte lite pengar.

Vi har haft en invandring som verkligen har gjort väldigt mycket för Sverige. Vi har behövt arbetskraft under 60- och 70-talen. Man kom hit och kom i arbete. Jag har ett exempel på det. Jag jobbade på Rockwool och gjorde isolering. Det var folk som kom till Sverige på fredagen och på måndagen började de jobba direkt. Det är klart att då genererar det ju pengar. Men om vi inte får arbetstillfällen blir det ju en direkt kostnad.

Det finns andra utgifter. Vi har kostnader för etableringsersättning och kostnader för andra delar av samhället. Kommuner har stora kostnader för försörjningsstöd, vi behöver mer resurser till polis, det blir bostadsbrist och så vidare.

Miljarderna rullar, Magnus Jacobsson, och jag har en direkt fråga till dig: Ser du inga utgifter över huvud taget för invandringspolitiken?

Anf. 161 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är uppenbart att vi verkar tala förbi varandra. Jag ifrågasatte inte att det finns kostnader. Jag ifrågasätter inte heller att du säger att det finns kostnader. Jag ifrågasätter när man gör en nettokostnad till en verklighet och ställer den i relation till ett bestämt utgiftsområde. Nu tenderar ni egentligen att göra det på alla utgiftsområden.

Haken är den att jag efterfrågade den faktiska bruttokostnaden. Vad är kostnaden när man räknar med vad invandringen också ger för resurser? Du nämner exempelvis bostadsmarknaden. Ja, det är korrekt att vi har en kostnad därför att det behöver byggas bostäder. Men vad händer när man bygger bostäder? Jo, det ger arbetstillfällen, och det leder till ekonomisk utveckling. Till exempel har min hembygd, Västsverige, den starkaste byggkonjunkturen. Medan Stockholm och Malmö halkar efter fortsätter vi i Västsverige att bygga. Det här är sådant som vi är stolta över.

Det är klart att en del är att man bygger vackra villor hemma i Ljungkile, vilket jag själv har gjort, och en annan del är att man bygger hyresrätter därför att vi har människor som behöver bostäder.

Problemet med ditt resonemang är inte att du nämner kostnaden. Problemet är att du ställer kostnad mot kostnad men aldrig redovisar intäkten. Det är min kritik.

Anf. 162 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, ESO, har räknat på detta och tittat på sysselsättningsnivån hos flyktingar mellan 1983 och 2015. Studien visar att integrationen av flyktingar gradvis försämrats under perioden och att en genomsnittlig flykting utgör en kostnad på 74 000 kronor per år för de offentliga finanserna.

Vi har efterlyst en statlig rapport som verkligen går igenom alla kostnader och intäkter, men det har vi inte fått. Det är klart att det hade varit önskvärt. Men vi kan i alla fall konstatera att nettokostnaderna är höga och att de går ut över andra poster.

Vi tycker att det är relevant att svenska folket får bra valuta för den skatt de betalar in, för vi är nog båda överens om att man ska få valuta för skattepengar. Och valuta för skattepengar är såklart att vi har väl underhållna vägar och ett väl underhållet järnvägsnät, men det har vi inte i dag. Underhållet har varit eftersatt under lång tid.

Det är klart att om man lägger pengarna på en annan post blir det mindre till denna post. Det är väl ganska uppenbart, och det tror jag att vi är ganska överens om, om du kan tala fritt från hjärtat.

Anf. 163 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det finns nog till och med de som ibland tycker jag att jag talar för mycket fritt ur hjärtat, och det är precis det jag gör.

Jag lever mitt i det här. Om jag ordnar barnkalas hemma är det med barn där från hur många kulturer som helst. Och vad jag ser är att de flesta av dem som jag umgås med och som är invandrare jobbar, sliter och betalar skatt.

Även om jag i många stycken tycker att regeringen inte sköter sig är det de facto så att tiden det tar att komma in på arbetsmarknaden har minskat. Jag tycker att det är bra, men jag tycker inte att det är tillräckligt bra. Vi skulle behöva göra mer, men då ska jag kanske stå i en skattedebatt eller arbetsmarknadsdebatt.

Jag har inga problem med att man redovisar nettokostnader, men jag förutsätter att vi också lyfter fram de vinster som finns när människor sliter i sitt anletes svett och betalar skatt för att jag ska få god sjukvård, bra vägar och god hälsa. Jag är stolt över dem som sliter i sitt anletes svett för att göra Sverige bättre, och jag är mycket glad över mina invandrarkompisar som gör just detta.

(ANDRE VICE TALMANNEN: Jag vill påminna ledamöterna om att ämnet för debatten är infrastruktur och inget annat.)

Anf. 164 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Vi talar mycket om stora investeringar, men det är också viktigt att investera i basinfrastrukturen så att vi har jämna vägar och jämna trottoarer. Som ni såg linkade jag fram. Jag snavade till, och det blev röntgenkostnader och sådant. Det är alltså viktigt att titta på de stora kostnaderna men också att se till att basinfrastrukturen fungerar.

Fru talman! Sverige är EU:s till ytan tredje största land, och vi tänker ofta inte på det. Det är också det land som har längst avstånd mellan landsändarna. Att hålla ihop detta land kräver stora investeringar, och därför är

det viktigt att våra infrastruktursatsningar sker med ett långsiktigt helhetsperspektiv.

Besluten på transportområdet har stor påverkan på alla invånare, på våra samhällen och inte minst på våra företag. Infrastrukturen ska fylla många behov: arbetspendling, godstransporter och att människor ska kunna träffas. De ökande behoven kräver att vi prioriterar och att satsningarna villkoras av de miljömål vi har.

Liberalernas ståndpunkt är att vi inte ska begränsa möjligheten att resa. Det är jätteviktigt att människor träffas och att gods kommer fram. Det är en grundförutsättning för samhällsutveckling. Vi vill i stället fokusera på att få tillförlitliga transporter – samtidigt som vi givetvis vill ha en fossilfri transportsektor.

Liberalerna vill inte heller ställa olika transportslag mot varandra. Det är viktigt att flyg, båt, tåg, bil och cykel får fylla de olika transportbehov som de svarar upp mot.

Jag ska tala om tre olika områden: järnväg, vägtransporter och framtidens teknik.

Investerings- och underhållsbehoven i järnvägen är stora. Vi behöver ett robust och punktligt järnvägssystem. Det är en förutsättning för att folk ska välja järnvägen. Annars väljer man flyg, bil eller lastbil. Det viktiga är att man kommer fram, och gör man inte det med järnvägen väljer man ett annat transportmedel, vilket inte är bra för miljön.

Vi måste öka kapaciteten på järnvägen. Vi måste satsa på nya stambanor och samtidigt göra uppgraderingar i befintliga järnvägsnät. Fortfarande har många av våra viktiga järnvägsnät till viss del enkelspår, och det är givetvis inte okej. Det sänker kapaciteten i dessa järnvägsnät när dubbelspår blir enkelspår, som blir tidsättande för hela systemet.

Det är också viktigt att vi satsar på de investeringar som är mest samhällsekonomiskt lönsamma. Det är därför viktigt att de samhällsekonomiska kalkylerna ger oss politiker rätt förutsättningar att fatta rätt beslut. Liberalerna vill se en översyn av grunderna för dessa samhällsekonomiska kalkyler och att godstransporterna vägs in på ett tydligare sätt. Nu är det väldigt fokuserat på persontransporter.

En stor investering som ligger i Sveriges nationella plan är återinvesteringen i järnvägens signalsystem. I den nationella planen ligger det över 30 miljarder för ERTMS.

I Riksrevisionens rapport konstateras att de argument som ledde till att vi tog beslut om ERTMS inte längre håller. ERTMS ger inte den utlovade kapacitetsökningen och inga vinster för de gränsöverskridande resorna under överskådlig tid. Dessutom har utvecklingskostnaden för själva tekniken i ERTMS tredubblats från ungefär 1 miljard till 3 miljarder, och vi är fortfarande inte framme.

Liberalerna vill diskutera ett tillfälligt stopp för att kvalitetssäkra införandet av ERTMS. I potten ligger nämligen att om signalsystemet inte fungerar riskerar vi att tågen stannar, och det är definitivt inte bra för miljön. Vi måste därför kvalitetssäkra ERTMS. Vi säger inte nej till ERTMS, men det måste kvalitetssäkras innan det rullar vidare.

Bilar och lastbilar är hörnstenen i vårt transportsystem. Tyvärr står de fortfarande för en väldigt stor del av utsläppen från transportsystemet. Fordonstransporterna stod i fokus i den rapport som Klimatrådet presenterade

om hur vi ska nå målen till 2030. Omställningen går inte tillräckligt snabbt, och transportsektorn måste ställa om till en fossilfri fordonsflotta.

Därför vill Liberalerna fokusera på de infrastruktursatsningar som snabbt ger effekt på klimatutsläppen om vi tittar på 2030. Vi vill satsa mer pengar på laddinfrastruktur, i första hand längs våra huvudvägar, för att möjliggöra en snabbare övergång till eldrivna transporter och därigenom minska utsläppen.

Vi behöver också satsa på fossilfria bränslen. De dieslbilar som säljs i dag måste kunna drivas fossilfritt. Alla dieslbilar som säljs fram till säljstoppet kommer att finnas 20 år framåt. Därför är det viktigt att det finns fossilfria bränslen så att vi kan fortsätta sänka koldioxidutsläppen.

Slutligen ska jag tala lite om framtidens teknik. Självkörande fordon, eldrift, nya bränslen, vätgas, delningsteknik – allt detta kommer att vara jätteviktigt för att vi ska kunna nå våra miljömål och klara alla transporter.

I går talade jag på EU:s konferens om uppkopplade och självkörande bilar och tog då upp frågan om hur vi kan skapa en gemensam, realistisk bild av hur vi kan införa ny teknik och hur den kan införas över tid. Jag tog Sverige som exempel, och intresset var jättestort eftersom många vet att vi i Sverige är duktiga på att samverka och att få alla aktörer att jobba åt samma håll. De var mycket intresserade av att höra hur politiker kan hjälpa till att stötta detta införande.

Det blev tydligt för mig att Sverige ligger väldigt långt fram i teknikutvecklingen. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant också framöver och för att främja en bra samhällsutveckling anser Liberalerna att det bör tas fram en nationell strategi för hur autonoma fordon och transporter ska kunna utvecklas. Det är viktigt att den beaktar den påverkan som de nya teknikerna har på de allra flesta samhällsfunktioner. Allt detta måste ligga med.

Det handlar inte bara om vårt utskott, transport och kommunikation. När jag gjorde min presentation i Bryssel såg jag att minst tio andra utskott är berörda av den nya tekniken, och detta måste vi börja diskutera här i kammaren.

För att titta framåt: Liberalerna vill se hur möjligheterna till elflyg och även allmänflyget kan påverka vår flygplatsstrategi. I den strategi som antogs 2017 stod det att elflyg kan vara intressant för framtiden, men vi har under hösten hört hur elflygen kommer i närtid. Därför är det viktigt, om en flygplatsöversyn ska göras, att ta hänsyn till vad det är för flygplatser som ska bevaras. Om man tar in den nya tekniken kanske man får andra prioriteringar.

Slutligen vill jag säga att vi i Liberalerna naturligtvis står bakom alla våra reservationer och särskilda yttranden, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservation 14 om forskning och innovation för att säkra Sveriges fortsatta konkurrenskraft.

Anf. 165 EMMA BERGINGER (MP):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 42 under punkt 21, och i övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Fru talman! I dag behandlar vi trafikutskottets betänkande nr 5 om infrastruktur. I betänkandet behandlas också regeringens skrivelse *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029*. Dessutom behandlas två skrivelser från Riksrevisionen och regeringens svar på dessa samt ett

stort antal motionsyrkanden. I mitt anförande tänker jag dock fokusera på den nationella planen, om så går för sig.

Planen omfattar sammantaget åtgärder för 700 miljarder. Regeringen lyfter fram att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar. Sverige ska bli den första fossilfria välfärdsnationen, vilket kräver en omställning av transportsektorn.

Inrikes transporter står i dag för ca en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och vägtrafiken står i sin tur för mer än 90 procent av transportsektorns utsläpp. Klimatpolitiska rådet pekar ut transportsektorn som oerhört viktig för att nå de övergripande klimatmålen. Därför valde rådet att fokusera på transportsektorn i sin första rapport, som släpptes för ett par veckor sedan.

Trots att utsläppen från transportsektorn skulle behöva minska med 8 procent per år fram till 2030 för att målen om att minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent till 2030 ska nås ser vi att de tidigare årens minskning har mattats av. Utsläppen har till och med ökat något. Det behövs alltså ytterligare åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn.

Fru talman! Då är det viktigt att vi bygger ett transportsystem för framtiden som främjar fossilfria och hållbara transporter. Miljöpartiet har under sin tid i regeringen arbetat för att den nationella planen ska stödja en utveckling mot ett mer hållbart transportsystem. Ett mer hållbart transportsystem innebär ett transportsystem där vi kan transportera både människor och gods utan att belasta miljön och utan att vara beroende av fossila bränslen. Då behöver våra transporter bli mer energieffektiva, det vill säga att vi ska kunna transportera oss med mindre energi. Här är frågan om hur vi planerar och bygger vårt transportsystem avgörande.

Då kanske någon tänker: Räcker det inte att bara byta till ett fossilfritt bränsle eller el? Nej, redan den så kallade FFF-utredningen, Utredningen om fossilfri fordonstrafik, från 2013, som tillsattes under alliansregeringen, konstaterade att transportererna måste effektiviseras med minskat transportbehov och ökad transporteffektivitet samt ökad användning av kollektivtrafik om vi ska få en fossilfri transportsektor där elen och biobränslet räcker till omställningen av både transportsektorn och andra sektorer.

”För att uppnå en fossilfri fordonstrafik krävs en kombination av: Samhällsåtgärder som minskar behovet av transporter och premierar användning av energieffektiva trafikslag. Effektivare fordon och användning av dessa som innebär att mindre energi behövs för att uträtta samma transportarbete. Tillförsel av fossilfri energi till fordonen – i huvudsak elektrifiering och användning av biodrivmedel.” Så står det i rapporten.

Av denna anledning arbetar vi från Miljöpartiet särskilt för att öka möjligheten för människor och gods att transportera sig på järnvägen, vilket är det mest energieffektiva transportsättet sett till energi per personkilometer. Dessutom drivs tågen i Sverige i de flesta fall med fossilfri el. Miljöpartiet vill binda ihop Sverige med tåg som går i tid, bygga banor för höghastighetståg och bygga ut järnvägen i hela landet. Det var punkt nr 1 i vårt valmanifest.

Jag är därför glad att planen innebär en historiskt stor satsning på järnvägen, där ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnvägen ökas

med 47 procent, eller med 40 miljarder, jämfört med föregående planperiod. Ramen uppgår till totalt 125 miljarder under planperioden, varav 1,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Utöver detta finansieras punkten om vidmakthållande av järnväg även med intäkter från banavgifter. Dessa beräknas under planperioden uppgå till 27,4 miljarder.

Detta är viktiga satsningar för att komma till rätta med de problem på järnvägen som varje år drabbar både resenärer och godstransportörer. Järnvägen har under många år och flera regeringar inte prioriterats, men med Miljöpartiet i regeringen görs nu en historisk förstärkning av järnvägsunderhållet. Dessvärre är detta inte någon quickfix. Dessa satsningar kommer inte att ge effekt direkt på stunden i form av punktligare tåg, utan först kommer viktigt banarbete att ske. Det kommer att ta lite tid att åtgärda årtal av försummelse.

Även inom ramen för utveckling av transportsystemet, där anslaget uppgår till 333,5 miljarder, görs viktiga satsningar på järnvägstrafiken. Exempelvis pekas de första viktiga etapperna i byggandet av nya stambanor för höghastighetståg ut.

Fru talman! Vi från Miljöpartiet vet dock att de åtgärder som pekas ut i den nationella planen inte är tillräckliga. I kommande nationell plan behöver det bli ett än större fokus på omställning, och därför är jag glad att januariavtalet gör det tydligt att vi ska bygga ut infrastrukturen och binda ihop Sverige med tåg som går i tid. Kanske har en viss likhet mellan skrivningarna i januariavtalet och skrivningarna i Miljöpartiets valmanifest noterats.

Nya stambanor för höghastighetståg ska byggas mellan Stockholm, Göteborg och Malmö och ge attraktiva restider både för de städer som kommer att ha stationer längs med banan och för omkringliggande orter och landsbygd. För Miljöpartiet är det viktigt att dessa banor och tåg kommer i tid, det vill säga att det sker en snabb utbyggnad så att vi kan uppnå de positiva effekterna för både klimat och näringsliv inom rimlig tid. Det är också viktigt att de byggs för riktigt höga hastigheter, 320 kilometer i timmen, eftersom det är vad som krävs för att vi ska få den nödvändiga överflyttningen från flygtrafik till järnväg.

Vi vill också se att finansieringen av utbyggnaden av stambanor för höghastighetståg genomförs som ett separat projekt med en separat finansiering så att inte andra viktiga objekt trängs ut ur den nationella planen.

Miljöpartiet har varit drivande för att vi ska få ett slut på de infrastrukturrelaterade problem som järnvägen lider av. Vi har arbetat för en nollvision för tågstrul, och med januariavtalet ska nu en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Även investeringar i ökat underhåll och nya spår kommer att vara viktiga delar för att nå en ökad punktlighet.

Fru talman! En annan viktig sak med den nationella planen är att stadsmiljöavtalen nu blir permanenta, med 1 miljard per år under planperioden. Denna möjlighet till statlig medfinansiering vid utbyggnad av infrastruktur för hållbara transporter, såsom spårväg, bussfiler och cykelbanor, i våra städer är oerhört viktig. Det är i städerna som vi har bäst möjlighet att effektivisera resandet och ersätta resandet med bil med mer energi- och framför allt yteffektivt resande.

Tro det eller ej, men även jag som miljöpartist har full förståelse för att bilen kommer att behövas på väldigt många platser i vårt avlånga land under överskådlig tid. Därför är det såklart också viktigt med alla satsningar på att få en fossilfri fordonsflotta med såväl bonus–malus, för att göra det enklare att köpa in en ny fossilfri bil, som inblandning av förnybart bränsle genom reduktionsplikten som kommer att underlätta en omställning för alla som redan har en bil.

Men faktum kvarstår: I städerna behöver bilresandet minska, både för klimatet och för att vi ska få mer levande och attraktiva städer. Kollektivtrafiken och cykeltrafiken är därför stommen i klimatsmarta och hållbara städer.

Nu anser säkert någon att man inte ska ställa trafikslag mot varandra. Det är dock tyvärr viktigt att ha prioriteringarna klara för oss om vi vill nå ett hållbart transportsystem. Varken budget eller fysiskt utrymme är obegränsat.

I kommande nationell plan önskar jag och Miljöpartiet därför ett ännu större fokus på hållbara transporter – att underhåll och utbyggnad av järnväg för såväl persontransporter som gods blir tyngdpunkten och att även cykeltrafiken får en tydligare plats.

Här tänker jag att vi inför ett sådant arbete behöver ha ett tydligt mål om ökad cykeltrafik. Jag tänker att vi behöver ha mer resurser till cykeltrafiken. Jag tänker också att vi behöver avsätta mer resurser i länsplanerna för utbyggnad av cykeltrafikens infrastruktur.

Min förhoppning är att viktiga satsningar på järnvägsinfrastruktur kan tidigareläggas, så att de inte dröjer och i värsta fall knuffas ut ur planen. Det behövs också ytterligare åtgärder för att överföra mer gods från lastbil till sjöfart, även om det kanske inte är satsningarna i just den nationella planen som är mest avgörande här utan olika ekonomiska styrmedel.

Avslutningsvis: Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Hur och om vi löser frågan om en hållbar transportsektor är avgörande för om vi klarar av att ta vårt ansvar i Sverige och minska våra utsläpp av växthusgaser. Därför prioriterar jag och Miljöpartiet infrastruktur som gör det lättare att nå klimatmålen. Därför vill vi att vi styr mot våra klimatmål och inte bara baserat på prognoser.

Anf. 166 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det var mycket i Emma Bergingers anförande som jag kunde hålla med om. Men det som ytterst faller avgörandet är ändå vad vi som partier driver och vad vi får igenom.

När den nationella infrastrukturplanen började skrivas hade vi inte något klimatpolitiskt ramverk, och vi hade ingen klimatlag. Men nu har vi det. När man lyssnar på till exempel Klimatpolitiska rådet säger de att det finns ett grundläggande fel i vår infrastrukturplanering, nämligen att vi inte förhåller oss till klimatmålet. Det är inte styrande för infrastrukturplaneringen. Samma sak har Naturvårdsverket sagt flera gånger.

Ett konkret exempel på detta som jag tog upp i mitt anförande är bygget av Tvärförbindelse Södertörn – en jättestor motorväg ett par mil söderut här i Stockholmsområdet. Hela detta projekt bygger på ökad vägtrafik, annars går det inte ihop samhällsekonomiskt. Av detta skäl har till exempel Naturvårdsverket avfärdat detta bygge och säger att det står helt i strid med våra klimatmål.

I detta betänkande behandlas en motion från oss i Vänsterpartiet, där vi föreslår att denna nationella plan måste göras om så att den utgår från våra klimatmål. Vi föreslår också att ett bygge som Tvärförbindelse Södertörn av detta skäl får utebli, och man får lägga pengarna på någonting annat.

Jag vill fråga om Miljöpartiet driver att infrastrukturplaneringen ska ta sin utgångspunkt i våra klimatmål och att det är de som ska vara styrande och inte prognoser om ökad vägtrafik.

Anf. 167 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Jag tackar Jens Holm för frågan.

Klimatmålen är mycket viktiga, och Miljöpartiet anser att de ska vara styrande. Det är just därför som vi är mycket glada över att det i januariavtalet pekas ut att all relevant lagstiftning ska gås igenom med utgångspunkt i det klimatpolitiska ramverket. Precis som Jens Holm nämnde fanns det inte på plats när man började planera den nationella plan som vi ser här i dag.

Vi vet också att vi inte vänder hela skutan på en dag. Det har gjorts stora förflyttningar under den gångna mandatperioden, och jag ser framför mig att vi kan göra ytterligare förflyttningar under den kommande mandatperioden.

Jag kan peka ut ett antal olika objekt i denna plan som inte stod högst upp på Miljöpartiets önskelista. Men vår regering vilar på ett samarbete. Just därför finns det olika intressen att ta hänsyn till. Men för Miljöpartiet är det självklart att det är klimatmålen som ska vara styrande.

Anf. 168 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Om klimatmålen ska vara styrande är det lite olyckligt att vi nu har en plan som löper för de närmaste tio åren. Och det är de största infrastrukturinvesteringarna på väldigt länge. Vi har en plan som faktiskt inte har klimatmålen som utgångspunkt, utan många objekt bygger på ökad vägtrafik.

Jag tänker att alla planer måste kunna justeras lite grann, eftersom det händer saker. Nu har vi till exempel en klimatlag. Tycker inte Miljöpartiet att det vore en bra idé att revidera denna plan utifrån vårt klimatmål, annars bygger vi fast oss i infrastrukturinvesteringarna för de kommande tio åren som inte förhåller sig till vår klimatlag? Och det är faktiskt tio år som vi nu har på oss att rädda klimatet. Är inte Miljöpartiet berett att driva denna fråga blir jag faktiskt lite orolig.

Anf. 169 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! När det gäller dessa infrastrukturplaner som verkar under väldigt lång tid ska man veta att de också revideras en gång per mandatperiod. Att då kasta hela detta arbete i papperskorgen och säga att vi ska göra om det när vi nu precis ska ta fram en ny känns inte relevant för mig.

Men var säker på att Miljöpartiet prioriterar klimatfrågan och kommer att driva denna fråga även i förhandlingarna om en kommande nationell plan.

Anf. 170 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det var spännande att lyssna på det tidigare replikskiftet. Jag är ungefär lika orolig som Jens Holm, men på grund av att jag har rakt motsatt uppfattning. Det kan ibland vara spännande.

När jag lyssnar på Emma Bergingers anförande blir jag mer bekymrad över att det målas upp en bild av var vi borde vara men att verkligheten inte ser sådan ut. Den obehagliga, jobbiga och svettiga verkligheten är att befolkningen ökar och att vi har en ökad handel. Således kommer vi att få fler transporter.

Det är klart att vi kristdemokrater då går in i diskussionen, men inte med funderingar på att vi måste minska transporterna. Det kan vi givetvis försöka göra genom styrmedel och så vidare i tätorter. Men det är inte realistiskt att tro att det kommer att ske över hela riket. Det är snarare så att vi behöver ha en mix av åtgärder.

Fru talman! En del av de tankar som lyfts fram håller inte riktigt matematiskt. Om järnvägens godsflöden ökas med 100 procent motsvarar det 8 procents lastbilsflöde med 2017 års siffror. Om vi tittar på hur mycket man körde på lastbil och hur mycket man körde på järnväg skulle det alltså minska lastbilstrafiken med 8 procent. Det löser inte miljöproblemet. Då är det snarare en elektrifiering av de stora vägarna, så att lastbilar kör miljövänligare, som skulle lösa problemet. Det är troligtvis också billigare än att göra insatser så att man klarar en 100-procentig ökning på järnväg.

Anf. 171 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Den obehagliga sanningen är enligt mig inte en ökad mängd medborgare eller en ökad mängd transporter, utan den obehagliga sanningen är klimatförändringarna och vilka utmaningar de kommer att ställa oss inför.

Just därför är klimatfrågan väldigt prioriterad, och jag håller med ledamoten Magnus Jacobsson om att det är en mix av åtgärder som behöver komma till för att vi ska kunna lösa frågan om en hållbar transportsektor. Men då måste vi även våga titta på vad som är mest effektivt, och mest effektivt per personkilometer är järnvägen. Det har både fysikaliska förklaringar och andra förklaringar.

När jag ändå har detta replikskifte tänkte jag passa på att de upp de angrepp som ledamoten Magnus Jacobsson kom med under sitt anförande, fru talman. Jag kunde ju inte begära replik på hans anförande eftersom jag då inte hade talat än.

Det handlade om ERTMS, som EU ju kräver att vi ska införa fram till 2030 – samtidigt som vi vet att vi har stora behov av att investera i nya ställverk redan nu. Skulle vi först investera i nya ställverk för ATC för att sedan konvertera dem till ERTMS skulle vi få en merkostnad om 40 procent jämfört med hela investeringskostnaden.

Det var också en fråga om fossila bränslen och kärnkraft. Jag vill bara säga att kärnkraften är dyr och olönsam och att den står i vägen för satsningar på mer lönsamma investeringar i förnybar energi.

Anf. 172 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tror att vi är helt överens om att el är bland det absolut effektivaste som finns när det gäller att flytta energi. Har du en elmotor har du den absolut bästa förmågan till energi. På samma sätt är el på spår

bättre än el på asfalt, och hela den biten. Många andra tekniker, vad vi än använder, har större energiförluster.

Problemet är att det också är väldigt dyrt att exempelvis bygga ut spår i den förmåga som skulle kunna möta det som i dag rullar på väg. Återigen: Om vi ökar godsflödena med 100 procent på järnväg, vilket ingen plan innehåller lösningar för att klara av – vare sig den plan vi har eller den plan ni har, Emma Berginger – skulle det minska flödet med 8 procent. Det är bara att inse att vi har lastbilar och att de kommer att vara här. Det vi behöver jobba med är snarare att de blir mer miljövänliga. Då är elektrifiering en lösning, och vätgas kan vara en annan lösning. Vi måste dock se verkligheten som verkligheten är, och det är egentligen det som var min huvudkritik.

Ska vi sedan elektrifiera även persontransporter – bilar – och kanske till och med se hur det fungerar på fartyg och så vidare behöver vi mer kapacitet. Då är kolkraft avsevärt mycket sämre än exempelvis kärnkraft. Man måste också ha en regleringsenergi som gör att vi kan använda energierna, alltså effekten, när flest människor är i rörelse. Det är ren, krass matematik, och ska vi kunna göra de här omställningarna till det goda transportsystemet måste man se hela kedjan.

Jag är alltså järnvägsframman – jag älskar järnväg, och jag åker järnväg så ofta jag kan – men det kommer inte att vara den som löser våra miljöproblem. Vi måste vidta fler åtgärder, och det var där jag blev lite orolig när jag lyssnade på inlägget.

Anf. 173 EMMA BERGINGER (MP) replik:

Fru talman! Vi kan konstatera att det behövs en mängd olika lösningar för att lösa frågan om ett hållbart och fossilfritt transportsystem. Vi behöver både en elektrifiering och en övergång till biodrivmedel men med hänsyn till att vi ska ha levande skogar och en biologisk mångfald. Vi behöver också effektivisera våra transporter, och det gäller både godstransporter och persontransporter.

Vi kommer att behöva arbeta med att öka kapaciteten inom järnvägsystemet, både för transport och för gods. Det är därför Miljöpartiet driver frågan om att bygga nya stambanor för höghastighetståg, för att vi då också avlastar de befintliga stambanorna och skapar mer utrymme för till exempel godstransporter.

Vi kommer också att behöva arbeta med lastbilstrafiken. Jag tror inte att det finns någon miljöpartist som påstår att vi inte kommer att ha några lastbilar i Sverige, och därför måste vi såklart titta på vad vi har för olika möjligheter både vad gäller elektrifiering och vad gäller olika biodrivmedel – till exempel biogas, som är ytterst intressant för lastbilstrafiken.

Anf. 174 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag måste säga att det är härligt att vara tillbaka i riksdagen. Det är också väldigt kul att höra en rolig debatt!

Det är speciellt nu, för i början av månaden invigdes Infrastrukturdepartementet – någonting som jag hoppas gläder alla ledamöter i trafikutskottet. Det är 20 år sedan vi hade ett kommunikationsdepartement. Nu kraftsamlar den här regeringen kring ett samlat departement där vi för samman infrastrukturfrågor och transportpolitiken med energipolitiken.

Laddinfrastruktur eller kraftförsörjning är inte minst viktigt när vi elektrifierar fordonsflottan. Vi lägger dessutom till digitalisering, 5G och uppkoppling. Alla här som har talat om transportpolitik och infrastruktur vet nämligen vilken fantastisk möjlighet det innebär när vi kraftsamlar kring den modernisering och uppgradering som Sverige behöver göra. Vi är redan världsledande, men vi kan göra så mycket mer för att se till att modernisera vårt transportsystem och inte minst elektrifiera det.

Vi gör detta av dubbla skäl. Det ena är att stärka vår konkurrenskraft – se till att vi blir lite bättre än omgivningen på att ha smarta transporter. Vi behöver det; vi är ett litet, exportberoende industriland som måste kunna hävda oss på världens marknader. Vi måste också kunna kompensera för att vi är ett stort land med långa avstånd. Därför måste vi ha smarta transporter.

Vi gör det naturligtvis också för att vi ska bli världens första fossilfria välfärdsnation. Vi ska bli det land som klarar det där 70-procentsmålet vi talar om – som visar att man faktiskt kan ställa om transportsektorn till fossilfritt med elektrifiering eller för den delen biogas eller andra biodrivmedel. Att visa att det går att klara omställningen kommer att vara helt vägledande för regeringens politik under den här mandatperioden. Det handlar om jobben, sysselsättningen, konkurrenskraften och om att vässa vår förmåga att ha ett bättre transportsystem – och samtidigt se till att vi gör det genom att vi klarar klimatinvesteringarna och klimatmålen.

Detta görs i ett läge där vi nu fattade beslut om en nationell plan. Det är 100 miljarder mer än i den förra planen och 700 miljarder totalt om vi räknar in banavgifter. Det är en historisk satsning på infrastruktur, efter år av underinvesteringar och år då man har underlåtit att satsa på och investera i det svenska järnvägssystemet. Trots att svenska folket vill åka mer tåg och trots att företag vill skicka mer gods på tågen lät man bli att investera i järnvägssystemet, och effekterna ser vi i dag: signalfel och växelfel. Det håller inte. Vi måste göra en rejäl satsning på järnvägssystemet. Det görs i den nationella planen, och jag var stolt när vi kunde presentera den största järnvägssatsningen i modern tid.

Jag noterar också att den nationella planen fick en väldigt bred uppslutning när vi presenterade den. Trots att alla här vet att önskemålen när det gäller infrastruktur är otroligt stora – det är klart att man i varenda region och i varenda del av landet, hos varenda bransch och hos vartenda parti, har önskningsar om mer saker när det gäller infrastruktur – vet vi att den ram på 700 miljarder vi lyckades få fram ändå är ganska ambitiös. Det är 100 miljarder mer än i den förra ramen, och det innebär att vi inom detta kunde rymma otroligt många projekt som gör att vi lyfter Sverige framöver när det gäller vårt transportsystem.

Här finns Norrbotniabanan, där vi tog spadtaget så sent som i augusti, och i det människors drömmar om att vi med Botniabanan och Norrbotniabanan kan ha fantastiska järnvägstransporter längs Norrlandskusten – med de behov som finns vad gäller att både förstora arbetsmarknadsregionen och klara godstrafiken i större utsträckning.

Här finns Malmbanan, som är helt nödvändig för svensk basindustri. Det är tunga investeringar för att inte minst klara ännu tyngre transporter.

Här finns fyrspar mellan Uppsala och Stockholm och möjlighet till 50 000 bostäder bara på den sträckan. Framför allt är detta en transportintensiv del av Sverige, inte bara för Stockholms- och Uppsalaområdet utan även för hela norra Sverige.

Här finns Sydostlänken, som jag som smålänning väl får säga är mitt hjärtebarn: Älmhult, Olofström och ned till Karlshamn. Det handlar om att hitta smarta godstransporter, avlasta Södra stambanan och se till att vi med dessa 1,6 miljarder gör den största järnvägssatsningen i sydöstra Sveriges historia – och på det sättet stärker förutsättningen för mer gods ut på sjöfart.

Här finns Ostkustbanan, och här finns Göteborg–Borås. Vad sägs om det? Äntligen påbörjar vi den viktiga delen av det nya stambanenätet, precis som Lund–Hässleholm eller för den delen Ostlänken.

Här finns också Mittbanan – det säger jag särskilt för att glädja Socialdemokraternas gruppledare i trafikutskottet.

Här finns väldigt många satsningar. Detta görs tillsammans med en satsning på en 47-procentig ökning av järnvägsunderhållet. Det är inte bara långsiktiga planer på utvidgning, utan det är här och nu. Det handlar om att förbättra järnvägsunderhållet, om att förbättra funktionaliteten och om att göra reinvesteringar.

Alla kunde märka när getingmidjan var avstängd i somras. Man fick stanna en bit utanför och fick i god tid reda på att ens transport skulle bli lite annorlunda denna gång eftersom getingmidjan stängts av. För första gången på jag vet inte hur länge fanns förutsättningar att renovera den. Där går ett tåg varannan minut. Den kommer att vara avstängd två somrar till, men det är nu vi skaffat oss resurser, tid och utrymme att göra en nödvändig renovering av en av de viktigaste delarna i det svenska järnvägssystemet.

På detta sätt kommer den 47-procentiga ökningen av järnvägsunderhållet att gå igenom hela det svenska järnvägssystemet, och det är nödvändigt.

Detta är också en viktig del i 73-punktsöverenskommelsen, som jag ska passa på att nämna. Här ligger den nationella planen fast, men här ligger också en satsning på underhåll – en långsiktig planering för järnvägsunderhållet och en tydlig åtgärdsplan – så att vi skapar förutsägbarhet för aktörerna inom underhållssektorn. På detta sätt skapar vi också förutsägbarhet såväl för de företag som vill skicka gods som för de personer som vill åka tåg.

Det är nu uppgraderingen sker, och detta är bara på järnvägssidan. Den är naturligtvis en mycket stor del av den nationella planen, eftersom vi ska klara klimatmålen.

Till detta kommer sjöfarten, där vi flerdubblar insatserna med slussar i Trollhättan, med farledsfördjupningen i Göteborg, med farledsfördjupningen i Luleå och med Södertäljesatsningen. Detta görs i ett läge när inflagningen ökar för svensk sjöfart – nyligen nådde man det hundra fartyget.

Det finns en optimism inom svensk sjöfart, och den finns därför att vi ger tydliga signaler i den nationella planen och i transportpolitiken för att bättre kunna lägga över mer gods på järnväg och på sjöfart. Det är helt nödvändigt.

Det är naturligtvis också så att det finns satsningar på vägar – 164 miljarder i vägunderhåll är inte lite pengar. Det gäller framför allt en väldigt stor satsning på trafiksäkerhet. Här finns dock också BK4, så att 74 ton tunga lastbilar, som vi nu öppnar upp för, kan färdas på våra vägar och ta bättre transporter ut i världen.

Jag tror att det är så vi ska se den nationella planen. Det är en tydlig ambitionsökning när det gäller vår kapacitet, och det är en tydlig signal om att klimatmålen kommer att vara styrande för den omställning vi ska göra. Men det är också en tydlig signal om att det handlar om satsningar i hela Sverige, från landsvägar till stora satsningar i storstäderna, inte minst genom storstadsavtalen. I stadsmiljöavtalen ligger 12 miljarder kronor, som både kan bli tunnelbana och väldigt omfattande cykelåtgärder. Utöver detta finns det i den nationella planen 1,5 miljarder till ytterligare cykelåtgärder.

När man summerar den nationella planen kan man säga att den har skapat en ny arena för debatten om infrastruktur i Sverige.

Jag är glad över att fler nu vill se nästa steg och att man hoppas på en ytterligare revidering eller tillkommande projekt, men jag vill också vara tydlig med att detta är en tuff utmaning. Ska Sverige klara detta krävs en ordentlig koncentration på att genomföra projekten. Det krävs kompetensförsörjning så att vi har personella resurser. Det krävs också tydlig styrning och ledning samt regional uppslutning. Det har varit viktigt.

Jag vill särskilt säga till trafikutskottets ledamöter att planen föregicks av ett arbete där vi åkte runt i hela landet och där man i varje region har prioriterat. I varje region har kommunpolitiker och regionpolitiker sagt vad som är viktigast för dem. Detta var vägledande för de ställningstaganden vi gjorde från regeringens sida.

Jag vill inte alltid döma. När en hel region säger att man är helt enig om att ett objekt är det allra viktigaste objektet för regionen ska regeringen också lyssna. Detta har varit vägledande i satsningen, och det har haft en stor betydelse för den uppslutning som finns kring de infrastruktursatsningar vi nu gör i hela landet.

Det är naturligtvis också så att väldigt mycket handlar om hur vi framöver ska hantera detta. Det här är en förutsättning för att regeringen ska kunna genomföra godsstrategin, där vi samordnar godstransporter mellan alla olika transportslag i en utsträckning vi inte gjort tidigare.

Men detta är också en förutsättning för att vi ska kunna bli den permanenta världsutställning som ni hört mig tala om flera gånger. I den nationella planen ligger förutsättningarna för elvägar, elektrifieringen av vägar och möjlighet till tunga fossilfria transporter. Här ligger geofencingen. Här ligger i förlängningen uppkopplade, självkörande bilar. Här ligger STM, Sea Traffic Management. Här ligger den digitalisering och elektrifiering vi ser av fordonsflottan. Jag uppskattar att Helena Gellerman nämnde detta, för det är en viktig del för Sverige att ligga i teknisk framkant.

Jag tror att en utmaning vi har framöver är att inse att den nationella planen som sådan skapar den grundläggande arenan för detta. Sedan vill vi mer. Jag vill ha nya stambanor för höghastighetståg. Alla inser att vi måste se till att bygga utökad kapacitet. Därför är detta också en viktig del i 73-punktsprogrammet, och därför kommer jag att bjuda in till fortsatta samtal om finansiering och genomförande av nya stambanor för höghastighetståg.

Detta är viktigt både för att vi ska kunna nå klimatmålen och för att avlasta järnvägssystemen. Framför allt tror jag att vi ska komma ihåg att det faktiskt krävs utökad kapacitet om pendeltåg och godståg ska komma fram. Vi kan aldrig ställa dessa mot varandra. Tvärtom – det ena blir en förutsättning för det andra.

Jag tror och hoppas på en bred uppslutning bakom detta. En del vill populistiskt hävda att det här är en konflikt mellan stad och land, men det är tvärtom. Den nationella planen ligger orörd. Höghastighetståg och nya stambanor är någonting som ligger därutöver. Vi får inte i Sverige hamna i det läge som många europeiska länder har hamnat i och sätta stad mot land. Vi ska tvärtom se nödvändigheten av att bygga en infrastruktur som stärker hela landets förutsättningar. Därför finns landsbygdsvägar med. Därför finns sjöfarten med. Därför finns också utökad kapacitet när det gäller nya stambanor.

Jag ska säga någonting om kompetensförsörjningen. Jag uppskattar att Anders Åkesson tog upp jämställdhetsaspekten när det gäller hela transportsystemet. Detta kräver en egen, särskild debatt, för vi har en del hemläxor att göra för att säkerställa att vi har ett jämställdhetsperspektiv i utformningen av vår transportpolitik. Det är någonting jag tänker ta tag i.

När det gäller kompetensförsörjningen för de 235 000 jobb som den nationella planen kräver för att kunna genomföras är det ingen tvekan. Om vi ska klara detta – och det är inga enkla jobb det handlar om, utan det är avancerade jobb: logistik, ingenjörer, planerare och chaufförer – måste branscherna och vi se till att detta blir en attraktiv bransch att söka sig till och att den drar till sig intresse från hela den svenska befolkningen.

Här finns en jämställdhetsutmaning. Vi måste se till att det blir attraktivt för både kvinnor och män att arbeta inom infrastruktursektorn och att både kvinnor och män drömmer om att vara med och förverkliga klimatmålen och att se till att Sverige blir lite vassare och lite spetsigare när det gäller att få ett bra och effektivt transportsystem.

Därför tror jag att det är viktigt att vi alla, oavsett partitillhörighet, för en ordentlig diskussion om det som nu händer inom Transportverige och om hur viktigt det är att fler söker sig till denna bransch för att vi ska kunna klara de klimatutmaningar som vi står inför, kunna göra rätt investeringar och ha personella resurser för detta.

Jag tänker avsluta med att säga någonting om den reaktion jag fick när vi levererade den nationella planen.

När jag var i Olofström och hade presskonferens om Sydostlänken var det folk som grät av glädje över att vi där kunde presentera en stor satsning i en region som kände att man inte tidigare uppmärksammats.

I Skellefteå och i Dåva var man väldigt glad över satsningen på Norrbottenbanan. I Göteborgs hamn jublade man av glädje.

På många olika ställen i Sverige väcker infrastrukturinvesteringar hopp och framtidstro – detta vet ni allihop. De väcker hopp om att vi faktiskt kan bygga Sverige starkare, men de väcker också hopp om att det är möjligt att klara klimatutmaningen med smarta investeringar.

Jag tror att den nationella planen, med dessa 700 miljarder, och våra ambitioner att därutöver göra viktiga satsningar är helt avgörande i det samhällsklimat som Sverige i dag befinner sig i. Vi ska naturligtvis göra saker bättre, och vi ska naturligtvis se till att resurserna används på bästa

och mest effektiva sätt. Men vi ska aldrig tveka i fråga om att de investeringar vi nu gör görs för att vi ska klara klimatmålen och för att vi tror att detta är möjligt. De görs för att hela landet ska leva och kunna växa, och vi gör detta för att vi tror att det är möjligt.

Politik handlar om att agera – inte bara snacka. Vi agerar. Vi har satt besluten på plats. Vi levererar en nationell plan som är den största någonsin. Jag är väldigt glad över det, och jag är också glad över uppslutningen. (Applåder)

Anf. 175 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! I mitt anförande tog jag upp två frågor som jag väldigt gärna vill ställa till Tomas Eneroth.

Den ena är, utifrån den debatt som har förts om signalsystemet, hur regeringen ser på denna fråga. Det är ju svidande kritik som förts fram från Riksrevisionen, och det är också svidande kritik som förts fram från dem som ska använda systemet. Det vore bra att få någon form av klargörande om hur regeringen uppfattar läget, särskilt som vi nu har hört att C och L kommer att driva frågan att detta på något sätt ska hanteras.

Den andra frågan rör det jag själv tog upp i mitt anförande och är väldigt glad för. Jag vet att alla länder med jämna mellanrum brukar säga att vi ska hålla varandra i handen så mycket vi bara kan och så vidare, och sedan kanske det inte händer så mycket. Men nu har ändå den norska regeringen gett tydliga signaler om att man vill samverka med Sverige och Danmark. Då är jag givetvis nyfiken på hur vi i Sverige kommer att hantera detta.

Det vore oerhört bra att få till någon form av övergripande samverkan. Jag personligen skulle till och med tycka att det vore spännande att ha en parlamentarisk utredning bestående av parlamentariker från alla tre länderna och verkligen ta ett helhetsgrepp. Det handlar om våra transporter i norr, det handlar om transporter i Mellansverige och det handlar om den nordiska triangeln. Vi har oerhört många skäl att hitta en gemensam positiv samverkan mellan våra tre länder, särskilt med tanke på de stora godsflöden och den nya handel som kommer att ske.

Jag tror att vi alla underskattar vad som händer när Kina nu bygger den nya sidenvägen. Det finns en spännande siffra: På 1800-talet var Europa 25 procent av jordens befolkning. Vi är nu på väg att bli 5–10 procent av jordens befolkning. Det innebär att vi blir mer och mer beroende av handel med andra. Från att ha varit dominanten kommer vi att bli en av förhandlingsparterna. Då blir det viktigt att även vi i Norden har väl fungerande infrastruktur.

De två frågorna vill jag ställa.

Anf. 176 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! När det först gäller ERTMS välkomnar jag Riksrevisionens rapport. Jag tycker att det är bra att man gör granskningar. Jag noterar också att de rekommendationer som Magnus Jacobsson kallar totalt svidande kritik säger ”Riksrevisionen rekommenderar i rapporten att Trafikverket tar fram en strategi för i vilken utsträckning och hur reinvesteringsåtgärder utanför den nuvarande ERTMS-planen ska genomföras”. Det är ett antal rekommendationer som jag tycker är ganska väl avvägda. Jag

tycker att Riksrevisionen agerar ganska klokt i detta, och vi kommer naturligtvis att hantera det inom Regeringskansliet.

När det gäller ERTMS bör man ändå komma ihåg, eftersom jag har lyssnat på debatten, att det är fem gånger fler förseningsminuter och fel per bankilometer på ställen som inte har ERTMS. Alla ni som talar er varma för punktlighet och ökad punktlighet bör fundera på hur det skulle påverkas om ATC-systemet blev kvar – för att inte tala om de 40 procent i uppgraderingskostnader som det annars skulle kosta för ATC. Vi bör alltså vara varsamma med orden när vi diskuterar ERTMS.

Det är viktigt att vi har ett väl fungerande signalsystem. Jag tycker att det är bra att Riksrevisionen gör en ordentlig granskning. Jag tänker se till att vi arbetar för att kunna uppgradera både vårt ERTMS-system och vårt järnvägssystem på ett bra sätt. Men jag tror också att det är viktigt att inse detta: Att säga nej och stopp nu kommer i sin tur att kunna leda till ganska allvarliga följder för punktlighet och tillförlitlighet i det svenska järnvägssystemet.

När det gäller Norge är kanske min prioritering i det korta perspektivet att se till att vi får en elektrifiering av Meråkerbanan ända fram till Trondheim. Den är viktig för Sverige, för att kunna komma kust till kust mellan Sundsvall och Trondheim. Men naturligtvis har vi ett bra fungerande samarbete med norrmännen. Jag ska återkomma i min andra replik och förklara lite mer om hur jag tänker i strategin när det gäller både Norge och Finland.

Anf. 177 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Läser man hela texten om ERTMS ser man att det förs fram hård kritik. Framför allt godsoperatörerna uttrycker i sina inlägg en stor oro. Nu har inte vi som parti lyft frågan, men det är andra som har gjort det, hur regeringen ser på huruvida man ska vara med och bidra till att de kan vara med och köra, med andra ord stödja dem ekonomiskt, eller inte.

Det är lite viktigt att regeringen svarar på vad som händer om man nu fortsätter med detta system när det förs fram så hård kritik. Det saknar jag lite i debatten.

Sedan väntar jag med stort intresse på att få höra hur vi ska fortsätta jobba med våra nordiska grannar. Det är ju ingen hemlighet att jag kommer från den bygd jag kommer från, och vad vi ser är att E6:an i längden inte kommer att kunna hantera allt godsflöde. Svinesundsbron, som alltså är nybyggd, är just nu mig veterligen Nordens tyngst trafikerade godsplats med 2 500 lastbilar per dygn. Vi behöver lyfta över till järnväg, och det kan vi inte göra om vi inte gör investeringar även i södra delen. Göteborgs hamn är Norges största hamn. Det finns alltså saker vi behöver göra även i den nordiska triangeln. Därför är jag glad att just den norska regeringen öppnar dörren för ett samarbete och är givetvis nyfiken på hur den svenska regeringen ämnar svara på det öppnandet.

Anf. 178 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Jag är precis som norrmännen väldigt glad åt de satsningar vi gör i Göteborgs hamn. Det är vi som gör dem. Vi ökar kapaciteten. Sjöfarten är kanske en av de viktigaste vägarna för att kunna öka gods kapaciteten mellan Sverige och Norge, vid sidan av förbättrade järnvägsförbindelser.

Vi valde från svensk sida att under förra mandatperioden lyfta fram ökade möjligheter för CEF-finansiering inte bara fram till Stockholm utan till Oslo, upp till Haparanda och vidare till Finland. Det var mitt sätt att tydliggöra att medfinansiering för infrastruktur från EU inte ska vara förbehållen bara verksamhet i södra Sverige. Det måste vara hela landets angelägenhet. Där kommer cross-border-projekt att vara prioriterade. Där har vi goda möjligheter att prata om samfinansieringsmodeller, inte minst med våra norska vänner.

Den här arbetsmarknadsregionen kommer att öka. Våra relationer och kommunikationer mellan Sverige, Norge och Finland kommer att öka. Men varje nation äger också sina beslut, vilket vi har märkt i diskussionen om Meråkerbanan. Sedan jag och Anna-Caren invigde bron vid Stora Helvetet går elektrifieringen hela vägen fram till den norska gränsen. Sedan har vi en regering i Norge som har valt att inte gå vidare med fortsättningen. Jag har varit tydlig med att vi från svensk sida vill ha en elektrifiering. Det vore bra för Norge, det vore bra för Sverige och det vore bra för hela regionen.

Fortsatt gott samarbete, som vi har när det gäller Narvik och när det gäller andra delar av transportsystemet, kommer jag alltså definitivt att verka för.

Anf. 179 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Tack för anförandet, infrastrukturministern! Det var väldigt positivt. Möjligtvis skulle jag kunna be om en viss ödmjukhet i beskrivningen av hur fint allting blir nu när man satsar 700 miljarder. Jag har inte varit så länge i det här utskottet, men jag har vid ett antal tillfällen lyssnat på och läst dessa debatter och har hört infrastrukturministern säga ungefär samma sak tidigare. Jag har också hört företrädare från allianspartierna påminna om hur historien har varit. Man skulle kunna säga tvärtom: Efter år av underinvesteringar i järnvägsunderhåll tillträdde alliansregeringen och satsade 100 miljarder mer. Sanningen är – och det vet jag att även Tomas Eneroth vet – att alliansregeringen fördubblade anslagen till järnvägsunderhållet under sin tid.

Men det var faktiskt inte det jag skulle ta upp. Jag skulle ta upp det som jag lyfte i mitt anförande om järnvägens punktlighet. Som många andra har tagit upp här i dag är det fortfarande så att väldigt många inte kommer i tid. Tågen är försenade. Jag och många med mig har en sådan här app där det ofta kommer en flash när man har bokat biljett som säger att tåget är inställt. Man står och trängs på tåget. Det är fortfarande kaos, helt enkelt.

Då är min enkla fråga – ja, den är kanske inte så enkel, men jag hörde Emma Berginger från Miljöpartiet säga att också hon tycker att detta är viktigt och det är ju er samarbetspartner i regeringen: Vad säger infrastrukturministern? Kommer punktligheten att bli bättre?

Anf. 180 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Om vi börjar med järnvägsunderhållssatsningarna under alliansregeringen är det sant att det gjordes en ökning. Men samtidigt fanns det en finansminister på den tiden som sa att det var olönsamt att göra investeringar i järnväg och tydligt markerade sitt ointresse. Det var alltså inga stora nyinvesteringar, men jag kan gratulera er till att ni gjorde en viss

ökning av järnvägsunderhållet. Den har vi tagit vid och ökar kraftigt. Och det är väl bra, för funktionaliteten i järnvägen behöver vara bra.

När det gäller punktligheten ska man komma ihåg att den nu ökar. Det kan vara bra att veta. De senaste siffrorna vi fått visar att punktligheten ökar. Det har inte varit några stora bränder eller katastrofer, och vi har haft lite bättre väder. Då ökar punktligheten.

Skulle man vilja ha väldigt bra punktlighet skulle man bara reducera trafiken. Det tror jag att alla här i kammaren också inser. Men det tänker vi inte göra. Intresset för att åka tåg ökar nämligen. Godstransporterna måste också öka. Därför har vi den svåra utmaningen i att se till att ha hög trafiktäthet och samtidigt försöka upprätthålla målen som branscherna har satt upp när det gäller punktligheten.

Jag tror att en viktig del som vi alla måste komma ihåg är att de stora volymer av underhållsinsatser vi kommer att göra framöver kommer att vara en utmaning för punktligheten. Därför ställer vi krav på planering av järnvägsunderhållet, på en åtgärdsplan och på förutsägbarhet. Det kommer att vara helt avgörande för att operatörerna ska klara de mål de själva har satt upp för punktligheten.

Samma sak är det med ERTMS, som jag nämnde. Om Jens Holm skulle få sin vilja igenom – ursäkta att jag adresserar dig här, Jens – så att vi omedelbart drar i bromsen för ERTMS skulle det kanske få negativa effekter för punktligheten framöver. Vi måste vara medvetna om det, med tanke på det stora glapp vad gäller punktlighet som finns mellan sträckor med ERTMS och de som är utan ERTMS.

Jag kommer att jobba för att punktligheten ska bli bättre. Men vi måste också se till att det svenska järnvägssystemets tillförlitlighet och legitimitet ökar. Punktligheten är en viktig del. Det andra är vilken kapacitet vi faktiskt har i järnvägssystemet.

Anf. 181 JESSIKA ROSWALL (M) replik:

Fru talman! Jag vill tacka för den klädsamma ödmjukheten. Det tycker jag var bra. Väljarna vill ju inte att vi står här och skäller på varandra om vem som kastar flest miljarder. Det är viktigt att vi signalerar att det faktiskt finns en bred politisk enighet om att satsa på järnvägsunderhåll. Det gör det nämligen.

Åter till punktligheten. Jag och många med mig som pendlar och reser med tåg känner inte riktigt igen oss i den beskrivning som infrastrukturministern ger. Jag lyfte i mitt anförande fram att förseningarna förra året nådde all-time-low, med 62 000 försenade timmar. Lägg till det att Trafikverket menar att bristerna i järnvägsanläggningarna, som vi har varit inne på flera gånger, kommer att leda till att punktligheten kommer att försämrans under en tid framöver.

Det blir därför viktigt att skicka information till människor. Kommer punktligheten att bli bättre de närmaste åren eller inte? Jag vet att många vill det. Men kan infrastrukturministern lova något om det?

Anf. 182 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Jag tror att alla inser att det med de underinvesteringar som har varit under lång tid finns betydande utmaningar i järnvägssystemet. Det kommer såklart att innebära att när vi har gjort järnvägsunderhållsinvesteringar på vissa sträckor, när vi har gjort reinvesteringar, kommer

punktligheten att öka ordentligt, precis som det har gjort på de sträckor där man kanske har investerat i ERTMS. På andra ställen kvarstår reinvesteringssåtgärder.

Utgångspunkten måste vara att vi skapar en förutsägbarhet. Men ja, utgångspunkten måste vara att punktligheten ökar. Det handlar om att bygga legitimitet och tilltro till järnvägssystemet.

Sedan mäts punktligheten också i hur pendeltågstrafiken fungerar. Där finns det flera operatörer som har ett gemensamt ansvar. Vi såg inte minst hur skip-stop i Stockholm försämrade punktligheten, när man hittade på ett eget sätt att hantera transporten inom Stockholmsregionen.

Vår utgångspunkt måste vara att säkerställa att man känner ökad tilltro till både punktligheten och kapaciteten i det svenska järnvägssystemet. Underhållsinsatserna som nu planeras är den viktigaste insatsen i detta.

Det andra är samordningen mellan tågoperatörerna, därav punkten i 73-punktsprogrammet där vi säger att Trafikverket tillsammans med tågoperatörerna ska ta fram en gemensam underhållsplan med åtgärdslista, så att vi skapar förutsägbarhet. Jag tror att det kommer att vara helt avgörande, inte minst för underhållsföretagen, för att få mer tid i spåren och mer utrymme för att kunna göra rätt investeringar.

Det är min utgångspunkt. Det är nu vi agerar för att öka punktligheten.

Anf. 183 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag tycker om infrastrukturministerns inramning av den här debatten. Infrastrukturinvesteringar är någonting som väcker stort intresse och kan väcka hopp i många områden. Jag tror att vi behöver mer storslagna projekt, så att människor känner lite hopp om framtiden.

Det var också bra att infrastrukturministern tydligt tog fasta på klimatmålet om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent och att det ska vara vägledande för all regeringens politik. Med anledning av klimatmålet undrar jag, i min första fråga, ifall infrastrukturministern är beredd att göra några justeringar i infrastrukturplanen så att den tydligare styr utifrån klimatmålet. Det är precis vad Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet råder regeringen att göra.

Det är härligt att höra om de stora satsningar som ska göras: dubbelspår mellan Gävle och Härnösand, fyrspår mellan Stockholm och Uppsala, Norrbotniabanan – Liberalerna kan äntligen få ta tåget till Piteå. Vi andra kan få åka vidare till Luleå, Göteborg, Borås, Sydostlänken och så vidare. Men, infrastrukturministern, alla de har gemensamt att de ligger sist i infrastrukturplaneringen. De påbörjas tidigast 2024. Är ministern beredd att tidigarelägga någon eller några av dessa otroligt viktiga tågsatsningar?

Avslutningsvis vill jag att ministern kommenterar det som sas tidigare av Centerpartiet om signalsystemet ERTMS. Kommer det signalsystemet att bli föremål för förhandlingar mellan regeringen och dess samarbetspartier, så att regeringen kanske kan skjuta på implementeringen tills vi vet att det verkligen levererar vad det ska?

Anf. 184 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm! När det gäller det sistnämnda måste vi definitivt prata om ERTMS, om underhållsinsatser och mycket annat. Det är saker som påverkar tillförlitligheten och funktionaliteten i det svenska järnvägssystemet.

Jag tror i och för sig att med det engagemang som finns i trafikutskottet kommer många att vara engagerade i hur ERTMS utvecklas framöver. Jag försökte bara beskriva den målkonflikt vi står inför och var lite förvånad över att trafikutskottets ordförande så enkelt ville säga stopp, omedelbart, utan att riktigt redovisa vilka konsekvenser det skulle få för det svenska järnvägssystemet, ekonomiskt och när det gäller funktionaliteten och punktligheten. Man måste ändå veta konsekvenserna av det.

På samma sätt bör man ha konsekvenserna klara för sig av att tidigare lägga alla investeringar i en nationell plan. Ingen är mer ivrig än jag när det gäller att komma igång med många av de, inte minst, järnvägssatsningar som finns. Men alla här i kammaren vet att det kräver långsiktiga planeringsförutsättningar.

En tidigareläggning innebär också att vi måste allokera resurser tidigare. Det är inte alldeles enkelt. Vänsterpartiet var med i framtagandet av den nationella planen. I det sammanhanget såg jag inte några krav på tidigareläggande.

Jag är väldigt nöjd med de satsningar vi har med i den nationella planen. Det är den största järnvägssatsningen i modern tid. Det kommer att krävas ganska noggranna förberedelser för att planeringen ska kunna genomföras.

Jag träffade så sent som i dag ett antal landshövdingar för län längs hela vägen för nya stambanor. De uppvaktade mig just för att prata om att de behöver bättre förutsättningar för att kunna genomföra planeringsarbetet snabbare. Det är där den stora utmaningen ligger, med hela den komplexa lagstiftning vi har för att kunna genomföra bra infrastrukturobjekt.

Anf. 185 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag satt visserligen inte med vid förhandlingsbordet då Vänsterpartiet var med och förhandlade om infrastrukturplanen, men jag följde förhandlingarna ganska noggrant. Och nog vet jag med bestämdhet att vi lyfte upp exempelvis tidigareläggning av Norrbotniabanan. Vi lyfte även upp att det behövdes investeringar för att öka kapaciteten på Inlandsbanan. Det är saker som vi också tar upp i vår motion.

Vi lyfter också upp det inte alls särskilt lyckade i att lägga närmare 10 miljarder kronor på ännu ett motorvägsprojekt i Stockholmsregionen, när man vet att behoven av att rusta upp både mindre vägar och järnväg i glesbygd är enormt stora. Allt det lyfte vi upp. Det är också det vi tar upp i vår motion i det här betänkandet.

Alla sådana här planer revideras, eller kan i alla fall revideras, fortlöpande. Saker och ting förändras.

Fru talman! Det var en sak som jag inte riktigt fick svar på: faktumet att vi har en klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk. Nu säger våra expertmyndigheter att den här planen inte är i linje med klimatlagen. Jag vill återigen fråga ministern ifall ministern är beredd att revidera infrastrukturplanen utifrån faktumet att vi har en klimatlag och ett visst ramverk att hålla oss inom.

Att pausa signalsystemet ERTMS för att avvakta och se hur det fungerar i andra länder tycker jag är en självklar sak att göra. Jag har sett att man har tagit flera omtag i Tyskland, Danmark och även Spanien när man har märkt att systemet inte levererat det man hade hoppats på. För mig är detta ett naturligt förhållningssätt. Det är bra att det hela ska diskuteras med

Centerpartiet och Liberalerna. Frågan är dock om diskussionen kommer att handla om huruvida man ska pausa och göra något klokt eller om man bara ska köra på.

Prot. 2018/19:73
4 april

Infrastrukturfrågor

Anf. 186 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! För mig är ett naturligt förhållningssätt att ta reda på vad konsekvenserna blir innan man pausar. Det bör vara utgångspunkten. Man måste ta reda på vad konsekvenserna blir. Låt oss diskutera detta vid andra tillfällen framöver. Jag tror dock att detta måste vara utgångspunkten och inte att utan förbehåll fatta ett riksdagsbeslut som man inte riktigt ser konsekvenserna av.

När det gäller Tvärförbindelse Södertörn bör man komma ihåg att den var Stockholmsregionens starkaste önskemål. Ett av skälen till att nästan alla partier i Stockholmregionen hade detta som sitt starkaste önskemål var att det innebar bättre förbindelser för den investering som görs i Norviks hamn. Det innebär en möjlighet att kraftigt öka transporterna på sjöfart. Den kapacitet som byggs i Norviks hamn kommer att innebära en ordentlig ökning av transportmöjligheterna via sjövägen. Då måste vi också ha bra förbindelser dit.

Vad gäller revidering tror jag att Jens Holm slår in öppna dörrar. Alla nationella planer revideras. Planen har visserligen en tolvårscykel, men vi har en modell där sådana planer återkommande revideras. Naturligtvis kommer även denna plan att så småningom revideras.

Anf. 187 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! God afton, infrastrukturminister Eneroth! Först vill jag säga att det är glädjande att vi äntligen har ett infrastrukturdepartement. Det uppskattas säkert även av ministern.

Jag vill ställa tre frågor till herr ministern. Den första gäller ERTMS. Ledamoten Jacobsson tog tidigare upp att operatörerna i dag har skrivit till oss om problemet med ERTMS. SJ har tidigare berättat i utskottet att man inte ser någon nytta med detta.

Jag håller inte riktigt med operatörerna utan delar faktiskt ministerns uppfattning. Vi behöver det här för att minska antalet signalfel och ställverksfel. Däremot har Sverigedemokraterna en oro över att Sverige inte är riktigt moget att implementera detta. Vi vill därför pausa det hela.

En fråga som jag vill ställa till ministern är: Tycker ministern att vi är redo att implementera ERTMS nu eller ser han en risk med att det blir samma historia som för Botniabanan med förseningar och strul?

Min andra fråga till ministern handlar om personalbristen. Som ministern hörde tog jag i mitt anförande upp de många pensionsavgångarna. Redan nu är platserna på utbildningarna tomma. Folk söker sig inte till branschen i tillräcklig utsträckning. Har ministern någon plan för att säkerställa personalförsörjningen eller har han någon tanke om att ta fram en plan?

Anf. 188 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Tack, Patrik Jönsson!

Låt mig först svara på den första frågan. Jag tycker att det är viktigt att man har en omsorg om hur implementeringen ska ske. Det råder ingen tvekan om det. Jag tycker att Riksrevisionen pekar på vilka brister som har

funnits. Jag har också noterat att Trafikverket i närtid har korrigerat en del av dessa brister. Detta tycker jag är viktigt.

Även jag uppvaktas naturligtvis av operatörerna. Låt oss i regeringen fortsätta föra en dialog med dem för att se hur implementeringen ska ske så smärtfritt som möjligt. Det är inte minst viktigt för godsoperatörerna.

Vad gäller personalförsörjningen tog jag själv i mitt anförande upp vikten av att klara kompetensförsörjningen. En aspekt som är viktig för mig handlar om jämställdhet. Vi måste rikta oss till hela Sveriges befolkning för att tillvarata dess kraft och kapacitet för att vi ska kunna klara alla de investeringar vi står inför.

En annan aspekt är given. Våldigt många har under senare år kommit till Sverige. Här finns människor med erfarenhet av infrastrukturbyggen från andra delar av världen. Det är en fantastisk kapacitet. En viktig strategi är såklart att se till att många som kommit till Sverige nu också får möjlighet att bygga Sverige. Där finns ett starkt engagemang och intresse, tror jag. Med de satsningar vi gör på kunskapslyft, yrkeshögskola och högskoleutbildningar tror jag att vi kan förmå att locka fler till inte minst infrastrukturbranschen.

Då gäller det att arbetsvillkoren är bra och att man har god arbetsmiljö. Man måste locka med bra karriärvägar. Man behöver också fundera över vilka arbetsvillkor man erbjuder medarbetarna.

Jag noterade nyligen att Trafikverket vid ett stort projekt valde att avbryta det med anledning av att arbetsmiljöaspekterna inte beaktades på ett tillräckligt bra sätt. Jag tror att det är klokt att göra så. Vi måste nog vara tydliga med att man har ett ansvar för vilket rykte och vilken status man har om man jobbar inom infrastruktur- och transportbranschen. Där har vi alla ett gemensamt jobb att göra.

Anf. 189 PATRIK JÖNSSON (SD) replik:

Fru talman! Tack, ministern! När det gäller ERTMS tror jag att företagen i mångt och mycket är väldigt kritiska för att de får betala otroligt mycket för att utrusta sina lok med systemet. Det finns många klagomål mot ERTMS, men jag är inte säker på att man ser alla fördelar med det. Precis som ministern var inne på kan vi konstatera att om man jämför helt nybyggda ATC-system med ERTMS finns det en väsentlig skillnad till ERTMS fördel. Vi ser att förseningarna minskar, men jag är inte helt övertygad om att tågoperatörerna ser det på samma sätt. Jag tror faktiskt att en stor hake är kostnaden.

Riksdagsledamoten Magnus Jacobsson var tidigare inne på att det utgör ett problem för transportföretagen att utrusta sina lok. Jag tänkte ställa samma fråga till ministern, för det är ju lätt att glömma att svara. Menar ministern att vi inte ska ge några pengar alls till transportföretagen? Vi i Sverigedemokraterna vill att operatörerna ska få fullt betalt för sina omborddata för ERTMS. Jag tror att operatörerna hade haft en helt annan inställning om vi på denna punkt hade gått dem till mötes.

En av anledningarna till att vi vill pausa är att det finns en risk att vi står utan fordon om vi bygger Scanmed Öst-korridoren med ERTMS. På Malmbanan tror jag nog att man hinner lyckas fixa detta, eftersom LKAB är väldigt kapitalstarkt. Jag ser dock en risk med Scanmed Öst eftersom så många operatörer står utan omborddata.

Min fråga till ministern är: Är du villig att gå företagen till mötes och ge dem ett stöd för att utrusta lok med ERTMS?

Prot. 2018/19:73

4 april

Infrastrukturfrågor

Anf. 190 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik:

Fru talman! Jag får återkommande väldigt många önskemål från operatörer som vill ha ombordutrustning betald, från kommunalråd som vill ha nya infrastrukturinvesteringar och från många andra som tycker att regeringen ska skjuta till resurser. Allt detta prövar jag, regeringen och de vi förhandlar med samlat när vi tar ställning i budgetpropositioner eller vår budget. Jag tänker därför inte ge svar på frågan nu.

Jag vet vilka önskemål som finns och har en bra dialog med operatörerna. Jag ser utmaningen med ERTMS, men jag ser också utmaningen med att kunna göra väldigt många andra satsningar. Jag noterar att Sverigedemokraterna sällan har den utmaningen, eftersom en sådan budgetdisciplin inte alltid finns eller så antar de att kostnaden kan minskas på andra områden.

Jag kom på att Patrik Jönsson inte har någon ytterligare replik, så jag ska därför undvika att vara alltför polemisk i frågan.

För mig är det dock viktigt att vi har koll på vad vi lovar. Det är viktigt att vi är tydliga med hur vi använder statens resurser. Det är också viktigt att sätta målet främst. Det handlar återigen om funktionaliteten i järnvägssystemet. Vi måste öka godskapaciteten. Det kommer att behövas, eftersom godsmängden ökar. Vi måste se till att förmå att så snabbt som möjligt implementera ny teknik men också säkerställa att den kan upprätthålla rätt kvalitet.

I detta är Riksrevisionens granskningsrapport ett viktigt underlag. Vi kommer fortsätta att diskutera implementeringen av ERTMS.

Inget av detta hade varit möjligt om det inte vore så att vi kan lägga 100 miljarder mer på den nationella planen för infrastruktur och därmed göra den största järnvägssatsningen i modern tid. Det känns tryggt att veta. (Applåder)

Anf. 191 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar jag endast på reservationerna 16 och 23.

Fru talman! Det har skett en stor ökning av resande på järnväg under senare tid. Det pratas även mycket om tågresa och hur man kan resa ut i Europa eller världen med till exempel nattåg. Ser man till klimatet är det positivt att resa med järnväg, och många gånger är det också väldigt smidigt att resa med tåg.

Tyvärr har det på senare tid varit mycket fokus på de problem som finns runt järnvägen: förseningar, inställda tåg, signalfel, spårfel med mera. I måndags kunde vi läsa om Pågatågen och irritationen hos passagerare som reser i Skåne. Med tanke på hur bra upplägg Skånetrafiken har är det förvånande att det går så många fordon på motorvägen ned till Malmö. Man väljer hellre att sitta i bilköer än att riskera försenade eller till och med inställda tåg. Detta måste vi göra något åt.

Viljan finns alltså att resa med tåg, men det går inte att lita på att tågen kommer i tid. Detta ställer till det väldigt mycket för bland annat arbetspendlare. Skånetafiken härleder själva problemen till infrastrukturen som är undermålig samt att andelen obehöriga på spåren har ökat kraftigt.

Vi vet i dag att fler vill åka tåg, men fortsätter problemen finns det en risk att tågtrafiken i stället tappar resenärer eftersom man inte kan lita på att man kommer fram i tid. Jag försöker själv alltid att resa i mycket god tid för att klara av förseningar. Att komma för sent till ett möte är för mig helt oacceptabelt. Problemet för mig handlar om ifall jag ska åka tåget som går en timme tidigare eller till och med en dag tidigare för att hinna i tid.

När jag åkte med Öresundståget mot Göteborg fick vi fem minuter innan tåget var i Halmstad besked om att det skulle bli vår slutstation på grund av spårfel mellan Falkenberg och Varberg. Öresundståg hade bokat ersättningsbussar men tyvärr inte fått dessa bekräftade. Det var en stor osäkerhet.

Tiden gick, och nästa tåg hann komma. Det var lika mycket folk på stationen som i en OS-by. Gissa om det blev kamp om bussarna när de dök upp en och en halv timme senare för att föra oss vidare till Göteborg!

Fru talman! Järnvägen har ett stort behov av upprustning, och det satsas mycket på att förbättra järnvägen. Men det behöver göras smart och snabbt för att behålla andelen resenärer. Att bygga höghastighetsjärnväg som står klar 2070 är inte vad som behövs. Det vi behöver är att optimera och bygga ut dagens järnväg. Bygg ut till dubbelspår och fyrspår där det behövs. Genom att bygga smart kan man på vissa sträckor dubbla eller fyrdubbla kapaciteten med ganska små medel.

Det behövs nya spår där man kan köra persontrafik och godstrafik. Vi har inte råd att bygga nya spår enbart för persontrafik när vi vet att godset vill öka sin andel med tågtrafik.

Fru talman! Jag tänkte även passa på att prata lite om gränsöverskridande trafik. Fokus kommer jag lägga på Europa även om järnväg till Norge och Finland också är viktigt.

Det har inte undgått någon att Region Skåne vill ha en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Jag säger inte nej till den önskan. Där emot vill jag att regeringen ser över möjligheten att skapa en fast tågförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn. Landskrona stad har ett bra material för ett så kallat Europaspår. Det är dock tänkt som en förlängning på Sverigeförhandlingens höghastighetssatsning.

När vi tittar närmare på Europaspåret ser vi enorma fördelar med en sänktunnel mellan Landskrona och Köpenhamn. Nu när Fehmarn Bält-tunneln är beslutad beräknas godstrafiken öka med 80 procent. Vi får inte glömma att pendlingen väntas öka med ungefär 50 procent bara på Öresundsbron fram till 2030, något som Öresundsbron inte klarar av kapacitetsmässigt.

Om man tar detta i beaktande och bygger spår med en standard på 250 kilometer i timmen klarar vi av ökade volymer av persontrafik och godstrafik. Vi är inte heller lika sårbara som i dag när vi förlitar oss på Öresundsbron som den mer eller mindre enda fasta förbindelsen till Danmark och till kontinenten.

Att köra godståg mellan Helsingborg och Helsingör tror jag blir svårt på grund av geografin, och jag har svårt att tro att danskarna ser det som

en bra lösning. Däremot tror jag att man kan bygga en överfart för biltrafik mellan Helsingborg och Helsingör. Det vore en bättre lösning.

Jag vill bara säga det en gång till nu när vi har infrastrukturministern i rummet: Vi talar om en beräknad ökning av järnvägstrafiken med 80 procent när Fehmarn Bält-tunneln öppnar. Det är mycket gods och nattåg som kan passera Danmark och Tyskland vidare ut i Europa. Vad vi kan läsa oss till kommer maxhastigheten att vara ungefär 200 kilometer i timmen i Fehmarn Bält-tunneln, och det klarar vi galant med 250-kilometerståg.

För godset är Europaspåret den bästa sträckningen, men även den sista lilla delen av Västra stambanan behöver byggas ut till dubbelspår för att tågen ska kunna åka smidigt från Norge, Mälardalen och Göteborg ned till Landskrona och ut i Europa.

Jämfört med Helsingborg–Helsingör-förbindelsen är den stora fördelen med en tågtunnel mellan Landskrona och Köpenhamn att den även kan användas för godstrafik. En sådan tunnel skulle kunna fungera för såväl gods- som pendeltrafik. Det skulle avlasta Södra stambanan och minska lastbilstrafiken på E6:an genom Skåne samt fungera som redundans om något inträffar på Öresundsbron.

Fru talman! Behovet av resande kommer bara att öka hela tiden, och om vi kan göra det med tåg på ett smidigt och miljövänligt sätt är det ett plus. Vi vet att internethandeln ökar och att godsvolymerna väntas öka. Personligen hade jag gärna sett att dessa volymer tillföll fartygsfrakter, men när Fehmarn Bält-tunneln öppnar kommer en hel del volymer att åka med tåg.

Jag har med mig en usb-sticka med information om Europaspåret. Nu försvann ministern, men jag får söka upp honom efteråt så att han får djupare kunskap om Europaspåret, som ligger mig varmt om hjärtat.

Jag hoppas att vi får en mycket bättre infrastruktur framöver nu när Infrastrukturdepartementet har invigts. Jag hoppas också på en djupare syn och kunskap.

(Applåder)

Anf. 192 BIRGER LAHTI (V):

Fru talman! Jag säger som Jimmy Ståhl: Det var synd att ministern hann gå. Jag hade också någonting viktigt att säga till honom.

Vi debatterar trafikutskottets betänkande TU5, *Infrastrukturfrågor*. Jag måste börja med att verkligen få er kollegor att lyssna nu. Jag förstår att det inte är den bästa tiden så här sent på kvällen, men jag ska göra mitt bästa.

Jag har fyra minuter på mig att lyfta den absolut viktigaste infrastruktursatsningen som berör inte bara östra Norrbotten utan även knyter ihop ett EES-land med två EU-länder och Nordasien.

Jag talar givetvis om motion 2018/19:1280 som ni måste läsa och som jag har skrivit tillsammans med Linda Ylivainio från Centerpartiet. Den tar upp vikten av ett sammanlänkat Europa, och vi anför att regeringen bör verka för att EU-kommissionens förslag till CEF-förordning för ett sammanlänkat Europa för 2021–2027 även ska möjliggöra en ytterligare järnvägsutbyggnad i Norrbotten i syfte att stärka hållbara godstransporter i regionen.

Det fanns ett gruvbolag som hette Northland Resources som gick i konkurs. Det var den största industrikonkursen i Sverige. 12 miljarder har man

satsat. Gruvan är igång. Det är jättebra. Nackdelen i dag är att man kör med lastbil – 2 miljoner ton malmslig körs 15 mil från gruvan till Svappavaara. En sådan här järnvägssatsning skulle knyta ihop Kolari i Finland med Malmbanan i Svappavaara. Ni fattar inte hur viktigt det skulle vara för regionen men även för Europa, Norge, Finland och Ryssland.

Framtiden för Kaunis Iron är att de avser att öka sin produktion till 4 miljoner ton från dagens 2 miljoner när de öppnar ytterligare en linje på anrikningsverket och brytning på sidan om. Det innebär att efter den ökningen kommer det var sjunde minut, dygnet runt, alla dagar om året att gå en lastbil med 90 ton. Det är inte rimligt i dag.

Den här järnvägssatsningen skulle kanske kosta dryga två års avkastning från Telia till oss, om jag tar ett exempel. Det finns fyndigheter i regionen. Det är fyndigheter på över 1 miljard ton varav 950 miljoner ton råmalm som är kända. Sedan finns det säkert ytterligare okända. Den här satsningen skulle göra ytterligare fyndigheter brytningsvärda. Det är jätteviktigt.

Bältet sträcker sig även på den finska sidan. Det finns fyndigheter där. Finnarna och norrmännen är för detta. Det ger vinster. Norrmännen säger att om den blir verklighet kan de frakta lax på tre dygn till Nordasien. I dag tar det sex veckor med båt, eller så kör man med lastbil.

De som stöder satsningen är givetvis länsstyrelserna i Norrbotten, kommunerna och handelskamrarna i Norrbotten och Västerbotten. De stora bolagen är givetvis viktiga i framtiden. LKAB, Boliden och skogsbolagen säger det. Narviks hamn och finska kommuner säger samma sak. Alla dessa skulle kunna ha nytta av den, och givetvis skogsbolagen.

Jag ber er: Läs motionen. Det enda jag kan göra är att försöka få er att förstå hur viktig den satsningen är. Låt oss inte missa chansen att minska utsläppen radikalt. Det är vad det handlar om. Samtidigt ger vi en hel region en hållbar framtid. Man får tycka vad man vill. Men basindustrin skulle bli motor, fyndigheterna skulle bli mycket brytvärda mellan dessa orter och man skulle knyta ihop dessa länder med Nordasien.

Jag får tacka för att jag i varje fall fick talartiden på fyra minuter. Något annat kan jag inte göra.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 11 april)

§ 16 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 3 april

2018/19:474 En rättssäker asylprocess

av *Lina Nordquist* (L)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2018/19:475 Svenska kraftnät

av *Mikael Larsson* (C)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2018/19:476 Flygets klimatpåverkan
av *Jessica Rosencrantz* (M)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:477 Utbyggnad av Arlanda
av *Jessika Roswall* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

Prot. 2018/19:73
4 april

§ 17 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 3 april

2018/19:434 Användning av extra anslag till FOI
av *Hans Wallmark* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2018/19:435 Trygghet i HVB-hem

av *Lina Nordquist* (L)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2018/19:436 Embryodonation

av *Barbro Westerholm* (L)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2018/19:437 Kompensation för sena utbetalningar av EU-ersättningar

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2018/19:438 Kolkraftsutbyggnaden i världen

av *Sten Bergheden* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:443 Tvångsanslutning av enskilda avlopp

av *Sten Bergheden* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:442 Lärarbehörighet

av *Johanna Rantsi* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2018/19:445 Biobränsle

av *Jessica Rosencrantz* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:449 Konsumenters möjlighet att välja svenskproducerad mat

av *Mikael Eskilandersson* (SD)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2018/19:448 Val av bil och bilbränsle

av *Mikael Eskilandersson* (SD)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:450 Bygglov för solceller

av *Rickard Nordin* (C)

till statsrådet Per Bolund (MP)

2018/19:453 Samordningsnummer för asylsökande inom hälso- och sjukvården

av *Barbro Westerholm* (L)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

Prot. 2018/19:73
4 april

2018/19:452 Myggbekämpning vid Nedre Dalälven

av *Lina Nordquist* (L)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2018/19:454 Rymdlagen

av *Fredrik Christensson* (C)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2018/19:455 Ratificering av Hongkongkonventionen

av *Jessica Thunander* (V)

till statsrådet Tomas Eneroth (S)

2018/19:456 Dieselstöder

av *Lars Beckman* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2018/19:457 Den riktade lönesatsningen till Sveriges poliser

av *Johan Forssell* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 19.32.

Sammanträdet leddes

av talmannen från dess början till ajourneringen kl. 13.46,

av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.54,

av andre vice talmannen därefter till och med § 15 anf. 164 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANN LARSSON

/Olof Pilo

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövning.....	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
§ 4 Riksrevisionens rapport om tillämpningen av den kommunala finansieringsprincipen.....	2
Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU17.....	2
(Beslut fattades under § 14.).....	2
§ 5 Statlig förvaltning och statistikfrågor.....	2
Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU25.....	2
(Beslut fattades under § 14.).....	2
§ 6 Offentlig upphandling.....	2
Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU34.....	2
Anf. 1 EDWARD RIEDL (M).....	2
Anf. 2 DENNIS DIOUKAREV (SD).....	3
Anf. 3 ULLA ANDERSSON (V).....	5
Anf. 4 JOHAN PEHRSON (L).....	6
Anf. 5 GUNILLA CARLSSON (S).....	7
Anf. 6 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	8
Anf. 7 GUNILLA CARLSSON (S) replik.....	9
Anf. 8 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	9
Anf. 9 GUNILLA CARLSSON (S) replik.....	10
Anf. 10 KAROLINA SKOG (MP).....	10
(Beslut fattades under § 14.).....	11
§ 7 Riksrevisionens rapporter om räkenskapsammandragets tillförlitlighet och räkenskapsammandraget som underlag för kommunjämförelser.....	11
Finansutskottets betänkande 2018/19:FiU41.....	11
(Beslut fattades under § 14.).....	11
§ 8 Associationsrätt.....	11
Civilutskottets betänkande 2018/19:CU9.....	11
Anf. 11 DAVID JOSEFSSON (M).....	11
Anf. 12 JON THORBJÖRNSON (V).....	13
Anf. 13 LARRY SÖDER (KD).....	14
Anf. 14 OLA MÖLLER (S).....	16
Anf. 15 LARRY SÖDER (KD) replik.....	16
Anf. 16 OLA MÖLLER (S) replik.....	17
Anf. 17 LARRY SÖDER (KD) replik.....	18
Anf. 18 TALMANNEN.....	18
Anf. 19 OLA MÖLLER (S) replik.....	18
Anf. 20 DAVID JOSEFSSON (M) replik.....	19
Anf. 21 OLA MÖLLER (S) replik.....	19
Anf. 22 DAVID JOSEFSSON (M) replik.....	20
Anf. 23 OLA MÖLLER (S) replik.....	20
Anf. 24 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD).....	20
Anf. 25 OLA MÖLLER (S) replik.....	22
Anf. 26 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD) replik.....	22
Anf. 27 OLA MÖLLER (S) replik.....	23

Anf. 28 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD) replik	23
Anf. 29 MARTINA JOHANSSON (C)	23
Anf. 30 HENRIK EDIN (L)	24
Anf. 31 LARRY SÖDER (KD) replik	25
Anf. 32 HENRIK EDIN (L) replik.....	26
Anf. 33 LARRY SÖDER (KD) replik	26
Anf. 34 HENRIK EDIN (L) replik.....	26
(Beslut fattades under § 14.)	26
§ 9 Konsumenträtt.....	26
Civilskottets betänkande 2018/19:CU10.....	26
Anf. 35 LARS BECKMAN (M)	26
Anf. 36 MIKAEL ESKILANDERSSON (SD)	28
(forts. § 11).....	30
Ajournering.....	30
Återupptaget sammanträde.....	30
§ 10 Frågestund	30
Anf. 37 TREDJE VICE TALMANNEN.....	30
<i>Mäns våld mot kvinnor</i>	<i>30</i>
Anf. 38 LOUISE MEIJER (M)	30
Anf. 39 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	30
Anf. 40 LOUISE MEIJER (M)	31
Anf. 41 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	31
<i>EU:s upphovsrättsdirektiv</i>	<i>31</i>
Anf. 42 MARTIN KINNUNEN (SD)	31
Anf. 43 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	32
Anf. 44 MARTIN KINNUNEN (SD)	32
Anf. 45 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	32
<i>Tillkännagivande om säljakt.....</i>	<i>32</i>
Anf. 46 ANDERS ÅKESSON (C).....	32
Anf. 47 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	32
Anf. 48 ANDERS ÅKESSON (C).....	33
Anf. 49 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	33
<i>Kriminalisering av köp av hyreskontrakt</i>	<i>33</i>
Anf. 50 MOMODOU MALCOLM JALLOW (V)	33
Anf. 51 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	33
Anf. 52 MOMODOU MALCOLM JALLOW (V)	34
Anf. 53 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	34
<i>Kreditrestriktionerna och bostadsbyggandet</i>	<i>34</i>
Anf. 54 LARRY SÖDER (KD).....	34
Anf. 55 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	35
Anf. 56 LARRY SÖDER (KD).....	35
Anf. 57 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	35
<i>Åldersdiskriminering</i>	<i>36</i>
Anf. 58 BARBRO WESTERHOLM (L)	36
Anf. 59 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	36
Anf. 60 BARBRO WESTERHOLM (L)	36
Anf. 61 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	36
<i>Sveriges beredskap för en hård brexit.....</i>	<i>36</i>
Anf. 62 AYLIN FAZELIAN (S).....	36
Anf. 63 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	37

Anf. 64 AYLIN FAZELIAN (S)	37
Anf. 65 Statsrådet HANS DAHLGREN (S).....	37
<i>Omställningen till ett hållbart skogsbruk</i>	<i>38</i>
Anf. 66 REBECKA LE MOINE (MP).....	38
Anf. 67 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	38
Anf. 68 REBECKA LE MOINE (MP).....	38
Anf. 69 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	38
<i>Åtgärder mot bostadsbristen bland unga.....</i>	<i>39</i>
Anf. 70 DAVID JOSEFSSON (M)	39
Anf. 71 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	39
Anf. 72 DAVID JOSEFSSON (M)	39
Anf. 73 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	40
<i>Bekostandet av EU:s finansiella instrument</i>	<i>40</i>
Anf. 74 LUDVIG ASPLING (SD).....	40
Anf. 75 Statsrådet HANS DAHLGREN (S).....	40
Anf. 76 LUDVIG ASPLING (SD).....	41
Anf. 77 Statsrådet HANS DAHLGREN (S).....	41
<i>Stöd till offer för våld i nära relationer</i>	<i>41</i>
Anf. 78 HELENA VILHELMSSON (C).....	41
Anf. 79 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	41
Anf. 80 HELENA VILHELMSSON (C).....	42
Anf. 81 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	42
<i>Regeringens inställning till upphovsrättsdirektivet</i>	<i>42</i>
Anf. 82 CAMILLA BRODIN (KD).....	42
Anf. 83 Statsrådet HANS DAHLGREN (S).....	43
Anf. 84 CAMILLA BRODIN (KD).....	43
Anf. 85 Statsrådet HANS DAHLGREN (S).....	43
<i>Regelverket för handel med nybyggda bostadsrätter.....</i>	<i>43</i>
Anf. 86 ELIN LUNDGREN (S).....	43
Anf. 87 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	43
Anf. 88 ELIN LUNDGREN (S).....	44
Anf. 89 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	44
<i>Hot och trakasserier mot svenska djurhållare.....</i>	<i>44</i>
Anf. 90 ÅSA COENRAADS (M)	44
Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	44
Anf. 92 ÅSA COENRAADS (M)	45
Anf. 93 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	45
<i>En minskning av vildsvinsstammen.....</i>	<i>45</i>
Anf. 94 MAGNUS OSCARSSON (KD).....	45
Anf. 95 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	45
Anf. 96 MAGNUS OSCARSSON (KD).....	46
Anf. 97 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	46
<i>Skolans jämställdhetsarbete</i>	<i>46</i>
Anf. 98 LINUS SKÖLD (S).....	46
Anf. 99 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	46
Anf. 100 LINUS SKÖLD (S).....	47
Anf. 101 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	47
<i>Regeringens framtida skattepolitik</i>	<i>47</i>
Anf. 102 NIKLAS WYKMAN (M)	47
Anf. 103 Statsrådet PER BOLUND (MP).....	48

<i>Brexit och Sveriges EU-avgift</i>	48
Anf. 104 EVA LINDH (S)	48
Anf. 105 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	48
<i>Kunskap om hedersrelaterat våld och förtryck</i>	49
Anf. 106 JOHANNA RANTSI (M)	49
Anf. 107 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	49
<i>EU:s syn på Rumäniens agerande</i>	49
Anf. 108 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	49
Anf. 109 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	50
<i>Skador orsakade av granbarkborren</i>	50
Anf. 110 MONICA HAIDER (S)	50
Anf. 111 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	50
<i>Svenska betodlares konkurrenskraft och växtskyddsmedlet</i>	
<i>Gaucho</i>	51
Anf. 112 JOHN WIDEGREN (M)	51
Anf. 113 Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	51
<i>Balkanländer som potentiella EU-medlemsstater</i>	51
Anf. 114 DENIS BEGIC (S)	51
Anf. 115 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	52
<i>Regeringens arbete mot kvinnors psykiska ohälsa</i>	52
Anf. 116 ELISABETH BJÖRNSDOTTER RAHM (M)	52
Anf. 117 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	52
§ 11 (forts. från § 9) Konsumenträtt (forts. CU10)	53
Anf. 118 MARTINA JOHANSSON (C)	53
Anf. 119 HENRIK EDIN (L)	54
Anf. 120 SANNE LENNSTRÖM (S)	54
Anf. 121 LARS BECKMAN (M) replik	57
Anf. 122 SANNE LENNSTRÖM (S) replik	57
Anf. 123 LARS BECKMAN (M) replik	58
Anf. 124 SANNE LENNSTRÖM (S) replik	58
Anf. 125 ANGELICA LUNDBERG (SD)	59
(Beslut fattades under § 14.)	60
§ 12 Infrastrukturfrågor	60
Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU5	60
Anf. 126 JENS HOLM (V)	60
(forts. § 15)	63
Ajournering	63
Återupptaget sammanträde	63
§ 13 Beslut om ärende som slutdebatterats den 3 april	64
MJU9 Naturvård och biologisk mångfald	64
§ 14 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens	
sammanträde	67
FiU17 Riksrevisionens rapport om tillämpningen av den	
kommunala finansieringsprincipen	67
FiU25 Statlig förvaltning och statistikfrågor	67
FiU34 Offentlig upphandling	67
FiU41 Riksrevisionens rapporter om	
räkenskapssammandragets tillförlitlighet och	
räkenskapssammandraget som underlag för	
kommunjämförelser	68

CU9 Associationsrätt.....	69
CU10 Konsumenträtt.....	70
§ 15 (forts. från § 12) Infrastrukturfrågor (forts. TU5).....	71
Anf. 127 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S).....	71
Anf. 128 JENS HOLM (V) replik.....	74
Anf. 129 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik.....	74
Anf. 130 JENS HOLM (V) replik.....	74
Anf. 131 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik.....	75
Anf. 132 JESSIKA ROSWALL (M).....	75
Anf. 133 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik.....	78
Anf. 134 JESSIKA ROSWALL (M) replik.....	78
Anf. 135 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik.....	79
Anf. 136 JESSIKA ROSWALL (M) replik.....	79
Anf. 137 JENS HOLM (V) replik.....	79
Anf. 138 JESSIKA ROSWALL (M) replik.....	80
Anf. 139 JENS HOLM (V) replik.....	80
Anf. 140 JESSIKA ROSWALL (M) replik.....	80
Anf. 141 PATRIK JÖNSSON (SD).....	81
Anf. 142 JENS HOLM (V) replik.....	83
Anf. 143 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	84
Anf. 144 JENS HOLM (V) replik.....	84
Anf. 145 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	84
Anf. 146 ANDERS ÅKESSON (C).....	85
Anf. 147 JENS HOLM (V) replik.....	88
Anf. 148 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	89
Anf. 149 JENS HOLM (V) replik.....	89
Anf. 150 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	89
Anf. 151 MAGNUS JACOBSSON (KD).....	90
Anf. 152 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik.....	94
Anf. 153 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	94
Anf. 154 ANNA-CAREN SÄTHERBERG (S) replik.....	95
Anf. 155 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	95
Anf. 156 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	95
Anf. 157 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	96
Anf. 158 ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	96
Anf. 159 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	96
Anf. 160 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	97
Anf. 161 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	97
Anf. 162 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	98
Anf. 163 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	98
Anf. 164 HELENA GELLERMAN (L).....	98
Anf. 165 EMMA BERGINGER (MP).....	100
Anf. 166 JENS HOLM (V) replik.....	103
Anf. 167 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	104
Anf. 168 JENS HOLM (V) replik.....	104
Anf. 169 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	104
Anf. 170 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	105
Anf. 171 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	105
Anf. 172 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	105
Anf. 173 EMMA BERGINGER (MP) replik.....	106
Anf. 174 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	106

Anf. 175 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	111
Anf. 176 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	111
Anf. 177 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	112
Anf. 178 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	112
Anf. 179 JESSIKA ROSWALL (M) replik.....	113
Anf. 180 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	113
Anf. 181 JESSIKA ROSWALL (M) replik.....	114
Anf. 182 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	114
Anf. 183 JENS HOLM (V) replik.....	115
Anf. 184 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	115
Anf. 185 JENS HOLM (V) replik.....	116
Anf. 186 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	117
Anf. 187 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	117
Anf. 188 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	117
Anf. 189 PATRIK JÖNSSON (SD) replik.....	118
Anf. 190 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S) replik.....	119
Anf. 191 JIMMY STÅHL (SD).....	119
Anf. 192 BIRGER LAHTI (V).....	121
(Beslut skulle fattas den 11 april).....	122
§ 16 Anmälan om frågor för skriftliga svar	122
§ 17 Anmälan om skriftliga svar på frågor	123
§ 18 Kammaren åtskildes kl. 19.32.	124